

# LA NUEVA REALIDAD

de un espacio público  
compartido y seguro.



Paco de Anda  
Blanca Rodríguez  
Sergio Andrade Ochoa  
Itsi Alveano  
Areli Carreón  
Laura Bermejo  
Esther Soto  
Salvador Saavedra  
Sajidh de la Cruz



# CONTENIDO

			
<b>INTRODUCCIÓN</b>		<i>Paco de Anda Orellana</i>	04
<b>01</b>	La naturaleza humana VS la forma de las ciudades: ¿realmente son inclusivas?	 <i>Blanca Rodríguez</i>	07
<b>02</b>	En búsqueda del oasis peatonal	 <i>Sergio Andrade Ochoa</i>	10
<b>03</b>	El derecho de las infancias a la ciudad y disfrutar el espacio público de forma segura	 <i>Itsi Alveano</i>	13
<b>04</b>	La bici, el transporte del futuro	 <i>Areli Carreón</i>	17
<b>05</b>	¡Movilidad, un dos tres para las personas con discapacidad y por todes!	 <i>Laura Bermejo</i>	20
<b>06</b>	Las muertes que quiero evitar	 <i>Esther Soto</i>	23

# CONTENIDO

<b>07</b>	Transporte Público de calidad, eficiente y seguro para la población	 <b>ANASEVI</b> <i>Salvador Saavedra</i>	27
<b>08</b>	Los autos, el último eslabón en la movilidad	 <i>Sajidh de la Cruz</i>	31
<b>09</b>	¿Qué se tendría que hacer para armonizar la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial a la de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México?	 <i>Blanca Rodríguez</i>	35
	<b>CONCLUSIONES</b>		37
	<b>ANEXO</b>		39
	<b>BIBLIOGRAFÍA</b>		40

AUTOR:



**Paco de  
Anda  
Orellana**

ESPECIALISTA EN  
SEGURIDAD VIAL  
CON ENFOQUE  
SISTÉMICO



# La nueva realidad, de **un espacio público compartido y seguro**

Según el Panel Intergubernamental en Cambio Climático (IPCC por sus siglas en inglés), la movilidad motorizada es responsable de un 14 por ciento de las emisiones de efecto invernadero. Por otro lado, los choques de tránsito provocan 1.35 millones de pérdidas de vidas humanas cada año, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS). Además de estos efectos, estudios de la Universidad de Sidney y de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos, señalan que los daños a la salud relacionados a la conducción aquejan a millones de personas que optan por conducir automóvil particular al no existir las condiciones que favorezcan sus traslados en formas más saludables y sostenibles. Por esto, la movilidad de las personas está planteando retos mundiales que no dejan fuera a ningún país o ciudad del mundo.

Ante la dimensión de estos desafíos, la movilidad y la seguridad vial están incluidas entre las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030, agenda que fue adoptada en 2015 por los países miembros de las Naciones Unidas como un llamado a la acción para reducir y resolver los problemas del mundo. En otra resolución previa y más específica hacia la seguridad vial, la Asamblea General de las Naciones Unidas convocó a los países miembros a un trabajo de 10 años para reducir a la mitad las muertes por tránsito en el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020. México se adhirió y estableció una Estrategia Nacional de Seguridad Vial alineada al periodo, sin embargo, hubo pocos avances en la materia al no existir los instrumentos legales, operativos o de liderazgo.

**Según el  
IPCC:**



La movilidad motorizada es responsable en un:

**14%**

De las emisiones de efecto invernadero

**Los choques  
de tránsito  
provocan:**



**1.35  
millones**

de pérdidas de vidas humanas cada año

**En México, se  
registra la pérdida  
de cerca de:**

**16 mil  
vidas**

por año por tránsito.

Actualmente, en México, se registra la pérdida de cerca de 16 mil vidas por año por tránsito. Según la Organización Panamericana de la Salud, las muertes por tránsito son la forma más rápida de producir pobreza e inequidad social y, **de acuerdo con la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, las pérdidas derivadas de estos eventos le cuestan al país el 1.7 por ciento del PIB. Por esto, la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad ya es un derecho otorgado a los mexicanos desde la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.** Este derecho, de reciente incorporación, resulta de la necesidad de contar con un marco normativo que permita garantizar a las personas hacer desplazamientos dignos y, entre otras cosas, seguros. Esos trayectos, así como una gran parte de la coexistencia diaria, suceden en el espacio público, el cual, por tanto, también debe contar con ciertas condiciones para que no se ponga en riesgo a nadie.

Por lo anterior, en el marco del Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, la sociedad civil mexicana ha decidido enfrentar el reto de reducir las muertes por tránsito desde la construcción legislativa y, siguiendo las recomendaciones del Plan que rige este decenio, ha generado una iniciativa de Ley General de Movilidad y Seguridad Vial que ha sido aprobada por el Senado de la República y espera su turno en la Cámara de Diputados.

Contrario a lo que se podría pensar, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial no deberá pretender generar usuarios responsables en las calles, sino trayectos y espacios públicos que no pongan en riesgo a nadie. Para que eso suceda, la movilidad y la seguridad vial deben entenderse como política pública y como responsabilidad de los tres niveles de gobierno, tal como lo asientan las mejores prácticas internacionales y las visiones más avanzadas. Esto implicará, según la OMS, cambiar diversos paradigmas donde habrá que quitar responsabilidad a los usuarios y asignarla a quienes diseñan, construyen, operan y mantienen el sistema de movilidad. Esto implica también, motivar, por todos los medios posibles el uso de formas de movilidad más sostenible y segura, y, por tanto, reducir el uso del automóvil pues resulta, a la vez, peligroso y nocivo.



La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial promueve **trayectos y espacios públicos que no pongan en riesgo a nadie.**







“

Las ciudades tienen la capacidad de proveer algo para cada quien, sólo porque y **sólo cuando, sean creadas por todas las personas.**”

Jane Jacobs

El Director General de Tráfico de España, Pere Navarro, sostiene que **“Si la movilidad no funciona, la seguridad vial tampoco lo hará”**, pues si solamente buscáramos que la gente que maneja, simplemente no choque, seguramente fallaremos irremediablemente. Por esto, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial va más allá y busca poner a México más cerca de las tendencias mundiales, donde la movilidad y la seguridad vial se construyen a escala humana, donde se incluyen a todas las personas, a la niñez, a la juventud, a las personas con discapacidad, a la perspectiva de género y a toda persona vulnerable. La escala humana también entiende que la gente comete errores y que esos errores no deben costar vidas, y que el cuerpo humano sufre lesiones cuando se rebasa un límite en fuerzas de choque, por lo que la velocidad en la movilidad deberá ajustarse a ese umbral de supervivencia. Así, esta ley busca proteger a la población, asignando mayor responsabilidad a los tres niveles de gobierno, tal como correspondería el atender a la salud pública o al Cambio Climático, donde las acciones de los individuos no alcanzan para salvaguardar a la población misma.

Por esto, es importante la implementación de esta ley, pues sentará un piso mínimo para que municipios, estados y la federación realicen programas y acciones estratégicas que procuren que la convivencia en las calles sea segura para todas las personas.

**Con la aprobación del ejecutivo y su pronta promulgación esta ley será un primer gran paso en este camino por tener una movilidad más segura para todas las personas,** lo que brindará garantías para una convivencia sana en el espacio público.

En los siguientes textos podremos apreciar, sentir e identificarnos con las visiones que han hecho de esta Ley una realidad; que han dedicado su tiempo, su dolor, su indignación, su esperanza, su rigor, sus conocimientos, su visión a la conciliación y el consenso para construir el camino hacia una movilidad que no ponga en riesgo a nadie.

Como dijera la gran urbanista y activista Jane Jacobs, “Las ciudades tienen la capacidad de proveer algo para cada quien, sólo porque y sólo cuando, sean creadas por todas las personas.” Es momento de sentar las bases legales que entiendan e incluyan a todas las voces, para crear ciudades y espacios para todas las personas.

## 01

AUTOR:



**Blanca  
Rodríguez**

COORDINADORA  
DE PROYECTOS EN  
MÉXICO PREVIENE A.C.



## La naturaleza humana VS la forma de las ciudades: ¿realmente son inclusivas?

La prestigiosa científica Lynn Margulis (1938-2011), dijo: “La vida es una unión simbiótica y cooperativa que permite triunfar a los que se asocian” nos rinde cuenta de que en un espacio compartido, ningún ser es capaz de vivir aislado, sino por el contrario, es indispensable la asociación para dar paso a la evolución, y esto se repite desde los microorganismos hasta los seres más complejos y desde los entornos más sencillos hasta los espacios públicos que compartimos día a día miles de personas, con distintos oficios y profesiones, distintos sueños y metas pero con el mismo objetivo diario: llegar con bien a nuestros lugares de destino.

**En la evolución de la humanidad, la movilidad ha sido un pilar importante para su desarrollo social, económico y productivo, a nivel individual y colectivo.** La movilidad humana es el desplazamiento de las personas de un lugar a otro por diversos motivos.

*“La movilidad, como concepto relacionado con los núcleos urbanos apareció en los últimos años del siglo veinte...”*

*...debido a los índices crecientes de motorización, al incremento del transporte de mercancías y a la saturación del espacio aéreo.*

*Las múltiples actividades, los contactos entre personas, el acceso a la cultura, al recreo, el consumo, la distribución de productos de todo tipo, la recolección de desechos, entre otros, requieren del traslado de personas o cosas, de un lugar a otro; es decir, de movilidad.”<sup>1</sup>*

En México **la movilidad**, fue reconocida como derecho humano en el año 2020. Con el fin de dar solución a la creciente demanda de servicios y de acceso a las actividades, hemos encontrado la respuesta en la movilidad misma, que, desde sus orígenes, **se ha desarrollado priorizando a los vehículos motorizados, quitando espacios a la movilidad de las personas** que se desplazan de otras formas; peatones, ciclistas, etc...

<sup>1</sup> Fundación TRANSITEMOS <https://transitemos.org/que-es-la-movilidad/>

En las ciudades cuya realidad está hiperconectada y siempre ligada al desplazamiento, los autos, que originalmente se pensaron como un modo de transporte, también se han convertido en un arma letal, como resultado de factores como:



1

**Expedición de licencias de conducir sin protocolos de evaluación**



2

**Venta de vehículos de mala calidad**



3

**Mala planeación de los espacios públicos**



4

**Vías que fomentan las altas velocidades**

Este desarrollo actualmente cuesta la vida a 1,3 millones de personas al año en todo el mundo, según cifras de la Organización Mundial de la Salud, además se estima que se producen 50 millones de traumatismos, siendo a su vez la causa principal de muertes de infantes y adolescentes. La mayoría de las muertes por estas causas se dan en los países con ingresos medios y bajos, en los que se encuentran matriculados casi la mitad de vehículos motorizados de todo el mundo<sup>2</sup>.

Los desafíos que presenta México en materia de movilidad deben enfocarse a una población de 123,6 millones en la que el 51.4% son mujeres y el 30.5% está representado por población entre los 4 y los 19 años<sup>3</sup>. Por lo que las mujeres, las infancias y los adolescentes son prioridad en las acciones a realizar, ya que, además de ser mayoría, este grupo está más expuesto a sufrir una lesión de tránsito, si consideramos que tiene una mayor movilidad, no solo por los recorridos a su lugar de trabajo, sino, por los viajes de cuidado que realizan.

**2** OMS Plan Mundial para la Seguridad Vial 2021-2030 [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf-34c8\\_33&download=true](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf-34c8_33&download=true)

**3** INEGI, INMUJERES Hombres y mujeres en México 2018 [http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos\\_download/MHM\\_2018.pdf](http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos_download/MHM_2018.pdf)



**El desarrollo tomando el auto como prioridad**

Cuesta la vida de:

**1,3 millones**  
de personas al año en todo el mundo



**En México:**

Las acciones en movilidad deben enfocarse en mujeres, infancia y adolescentes





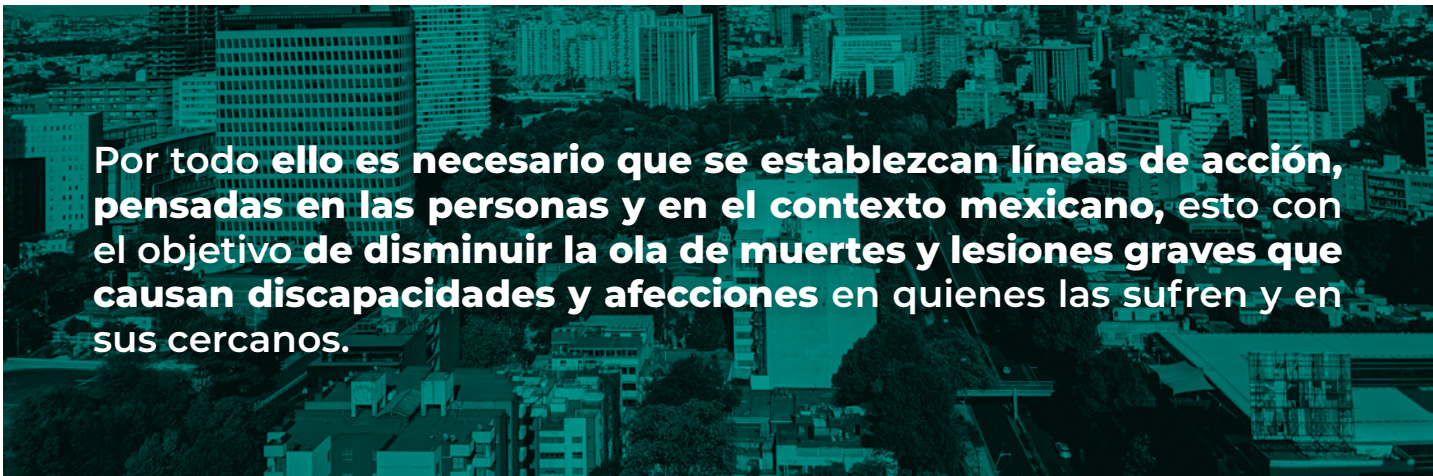
Las altas cifras en siniestros viales **ponen a México en el tercer lugar a nivel latinoamérica** en muertes viales

Las altas cifras en siniestros viales ponen a México en el tercer lugar a nivel latinoamérica en muertes viales y en el séptimo a nivel mundial, lo que nos lleva a replantearnos la forma en que nos movemos en el espacio público y la forma en la que diseñamos las ciudades y a su vez las leyes que las rigen.

Es tan amplia la variedad de características que atañen a las personas en el espacio público, que éste **debe estar diseñado de tal manera que proporcione mayor seguridad a aquellas más vulnerables**. Si bien las condiciones físicas de todos los seres humanos son similares las diferencias de cada sujeto que transita, radica en el modo de transporte o la presencia de limitaciones físicas que exijan el uso de aparatos o equipo médico especial.

El diseño y las leyes en nuestro espacio público dan prioridad a los vehículos automotores, por lo que son también los que representan una amenaza para aquellos usuarios que no contamos con una armadura o protección externa que disminuya nuestra vulnerabilidad como son los peatones y ciclistas.

En la actualidad, la movilidad como la conocemos, no considera la disponibilidad de actividades que ofrece una ciudad, **esto provoca pensar que es solo llevar a las personas y bienes de un punto a otro, y no en espacios públicos que promuevan la propagación de nuevas actividades** a lo largo de toda la ciudad.

An aerial photograph of a city, likely Mexico City, showing a dense urban landscape with numerous high-rise buildings and residential structures. The entire image is overlaid with a semi-transparent teal color.

**Por todo ello es necesario que se establezcan líneas de acción, pensadas en las personas y en el contexto mexicano, esto con el objetivo de disminuir la ola de muertes y lesiones graves que causan discapacidades y afecciones en quienes las sufren y en sus cercanos.**

## 02

AUTOR:



**Sergio  
Andrade-  
Ochoa**

CO-FUNDADOR  
DE YE'EMANA,  
LABORATORIO  
URBANO

*Andante, ciclista e  
investigador egresado  
de la Universidad  
Autónoma de Chihuahua  
y el Instituto Politécnico  
Nacional. Luchador por  
ciudades seguras, justas  
y sostenibles.*



## En búsqueda del oasis peatonal

Ardi fue la primera adulta que caminó, según los registros, Ardi pertenece a la especie *A. ramidus* y sus fósiles datan de entre 4.2 y 4.4 millones de años de antigüedad. No es claro cuando la humanidad comenzó a caminar, pero sabemos que el bipedalismo no apareció de un día para otro, sino que al contrario, **caminar es un logro que la humanidad alcanzó tras miles de años de evolución y que permitió al ser humano obtener ventajas sobre las demás especies.** Por ejemplo, el andar en una postura erguida nos dejó las manos libres para fabricar y usar herramientas, lo que finalmente permitió a la humanidad llegar a todos los rincones del planeta.

Después de recorrer el mundo la humanidad primitiva se preocupó de elegir el lugar, fundar y construir la ciudad. A través del tiempo las urbes evolucionaron, cayeron, se renovaron y otras se erigieron conforme las necesidades temporales y espaciales. **En la historia las ciudades fueron diseñadas y construidas para la agricultura, la protección mutua, para el comercio y también por capricho.** En ellas y durante siglos, el andante ha tenido un papel fundamental para que las relaciones comerciales, de cuidado y de poder se establezcan en la metrópoli. Fue hasta el siglo XX que, bajo la idea de que una ciudad motorizada es una ciudad moderna e innovadora, se diseñaron y se ha construido un modelo de ciudad que prioriza la velocidad sobre la habitabilidad y el confort de sus habitantes.

El modelo de ciudad orientado al automóvil es reconocido de muchas formas, un concepto bastante utilizado para describir este modelo es el urbanismo de consumo, el cual establece que las ciudades del siglo XX fueron moldeadas bajo la lógica del consumo de masas y la alta producción. Así, las urbes obedecían una lógica donde lo prioritario era llegar lo más rápido posible del punto A al punto B, donde generalmente A es el hogar y B es el centro de producción o de consumo (el trabajo o centro comercial). **Bajo este racional, los entonces hombres tomadores de decisión en las ciudades, construyeron freeways, grandes vialidades, periféricos y distribuidores viales convirtiendo al automóvil privado en el gran privilegiado en el diseño urbano porque lo importante era producir y consumir.**



Esta lógica de diseño terminó abandonando a una amplia población pues la recreación, el cuidado, el ocio, lo emotivo y lo estético no tenían, ni tienen, cabida en este modelo de ciudad.

Actualmente, caminar representa uno de los primeros grandes hitos de toda persona, cuando pronunciamos nuestra primera palabra y cuando damos nuestros primeros pasos se nos aplaude y se nos festeja, pero rápidamente se normaliza y con el tiempo el caminar se vuelve un acto inherente e invisible a nuestra persona, convirtiéndose al andar en un acto que día a día se vive, pero que poco se le reconoce. No es de extrañar, en nuestras ciudades el caminar se ha vuelto un acto imperceptible para los tomadores de decisión. Sin embargo, el trabajo de Jane Jacobs, Henry Leffebvre, Richard Sennet, entre otros más, ha replanteado la importancia del espacio público para las nuevas sociedades; pues en las ciudades la vida de los nuevos andantes transcurre y son estos nuevos escenarios donde se crean experiencias y expectativas de vida, desde las interacciones y emociones de los individuos dentro de las urbes. Así, surge toda una línea de pensamiento, de debate y de investigación sobre el tema urbano, el espacio social y lo que implica caminar y andar en las ciudades poniendo en manifiesto las carencias del urbanismo de las últimas décadas.

El pensamiento actual sobre recorrer y reconocer la ciudad a escala peatonal ha tomado relevancia en el estudio urbano, social, económico y de salud. El andar ya no trata simplemente de llegar del punto A al punto B, sino que la corporalidad del andante y su relación con el entorno toma relevancia, por lo que las emociones, los sucesos y las características físicas y sociales del entorno entre el punto A y el punto B juegan también un papel importante. Por ejemplo, existen diversas líneas de investigación que exploran cómo las cualidades de un entorno determinan la usabilidad de las infraestructuras urbanas e incluso, determinan los motivos de viaje de sus habitantes.

Un término ampliamente utilizado en la actualidad es la caminabilidad, un concepto que en sus inicios se enfocaba en una gama de atributos del diseño que favorecen los traslados a pie garantizando la accesibilidad al espacio urbano, pero que actualmente ha sido ampliado para reconocer los atributos que favorecen una percepción de seguridad y satisfacción en el andar y el habitar la ciudad, reconociendo el cuidado, el ocio y la recreación como actividades relevantes en la escala humana. Así, la caminabilidad se ha convertido en un indicador de bienestar urbano intrínsecamente relacionado con el individuo y que ha sido



“

El pensamiento actual sobre recorrer y **reconocer la ciudad a escala peatonal ha tomado relevancia** en el estudio urbano, social, económico y de salud.



## En términos de resiliencia y sostenibilidad,

### La caminabilidad mejora:

La comunicación local en el vecindario



Favorece relaciones humanas más estrechas, seguridad y accesibilidad



Ofrece la posibilidad de incorporar la inclusión

aprovechado por distintas ramas de estudio. En la salud pública, por ejemplo, se ha demostrado que la caminabilidad está asociada a la reducción de las tasas de obesidad, diabetes (Pucher et al., 2010) y otras enfermedades crónicas (Lee y Buchner, 2008). Desde el estudio urbano se sabe que promueve un desarrollo urbano equilibrado y mejora los niveles de satisfacción vecinal (Lee et al., 2017). En el aspecto económico se sabe que la caminabilidad tiene una relación directa con el valor de la propiedad y el impulso de la economía local (Leinberger, 2013), también se sabe que impulsa la productividad de la innovación o el rendimiento empresarial, en particular en la economía creativa y del conocimiento (Zandiatashbar et al., 2019).

En términos de resiliencia y sostenibilidad, la caminabilidad mejora la comunicación local en el vecindario, favorece relaciones humanas más estrechas, la seguridad y la accesibilidad de servicios cercanos (Abastante et al., 2020), de igual manera, mediante elementos de diseño orientados en el clima local, se puede mitigar las islas de calor urbano y el ruido (Shammas y Escobar, 2019). Pero más allá de los macro-atributos, la caminabilidad ofrece la posibilidad de incorporar la inclusión y accesibilidad de aquellos individuos que sistemáticamente han sido expulsados del ámbito público en las últimas décadas, mujeres, personas adultas mayores, personas con discapacidad, niñas y niños pueden encontrar en el diseño orientado a la persona un entorno para el ocio, el juego, el cuidado y el confort. Al final, el objetivo de medir y diseñar espacios urbanos mediante el concepto de la caminabilidad es que las personas logren encontrar un espacio confiable, bello y amigable para el disfrute del barrio en condiciones de seguridad, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad y así, cuando las personas pasan tiempo voluntariamente en un espacio, se logran aquellos macro-atributos que gustan en los discursos y en los que se han centrado diversas líneas de pensamiento e investigación.

## ¿Por qué es importante hablar de las necesidades del individuo en un contexto urbano?



Porque el futuro de la humanidad está en las ciudades, la urbanización es la fuerza dominante del siglo XXI y el modelo urbano actual que prioriza el consumo y la velocidad sobre la calidad de vida es insostenible. La urgencia para **el cambio debe centrarse en que las ciudades caminen hacia un modelo donde se priorice la vida barrial, recuperando los atributos de lo público y lo colectivo**, considerando en las ecuaciones las necesidades de disfrute, ocio y confort del individuo. Esto se logrará, en gran medida, reivindicando el papel del andar en la ciudad a escala humana.



## 03

AUTOR:

**Itsi Alveano**DOCTORA EN  
POLÍTICAS PÚBLICAS

Las opiniones y experiencias de NNA **deben ser consideradas cuando se esté desarrollando** algún proyecto de desarrollo urbano.

## El derecho de las infancias a la ciudad **y disfrutar el espacio público de forma segura.**

En México el enfoque de infancia y su derecho a la participación en asuntos que les atañen no ha logrado permear en el sector de planeación y desarrollo urbano. Es decir, no sólo no se les permite a Niñas, Niños y Adolescentes (NNA) hablar y decir sus opiniones y experiencias sobre espacio público, pero se sigue insistiendo en la infancia como sujetos de cuidado, que sólo pueden jugar en los espacios supuestamente destinados para esa actividad diseñados por adultos, dificultando así la posibilidad de desarrollar autonomía y perspectivas propias (**Gülgönen, 2019; Rostgaard, 2019**).

El adulto-centrismo es la serie de mecanismos y prácticas que subordinan a las infancias y personas jóvenes, atribuyéndoles características como falta de razón, madurez, responsabilidad o seriedad (Vásquez, 2013). Actualmente, el marco normativo que da sustento a la promoción de la participación y activación, por ejemplo, a través del juego, de NNA en el espacio público es la Ley General de Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes (LGDNNA). En dicha ley se establece el derecho a la vida, al bienestar, al juego y la participación de NNA; esto significa que, por ley, sus opiniones y experiencias deben ser consideradas cuando se esté desarrollando algún proyecto de desarrollo urbano en donde resida. Por ejemplo, existen ciertos indicadores, tales como el bienestar auto reportado y el nivel de satisfacción con la vida, los cuales promueven el derecho a la ciudad de NNA (**Curiel & Guerrero, 2018**).



El CONEVAL estimó en el 2018, solamente 18 de cada 100 NNA en México tienen condiciones adecuadas para su desarrollo y bienestar (CONEVAL, 2018). A eso se le suma que los atropellamientos son la primera causa de muerte en niños de cinco a 14 años (INEGI, 2022). En el periodo 2019-2021, se registraron 6,189 fallecimientos de NNA al ser atropellados por un conductor sumando tan sólo en el estado de México, Jalisco, Guanajuato, Puebla, Michoacán, Chihuahua, Sinaloa, Sonora, Tamaulipas y Zacatecas (Ver Ilustración 2). Estas muertes, que según la visión cero son prevenibles, demuestran una falta de un enfoque sistémico de seguridad vial, lo cual impide disminuir la mortalidad en accidentes de tránsito, y también evidencia la carencia de enfoque de infancia en políticas públicas de desarrollo urbano (Turner et al., 2020; Driskell, 2017).

En el periodo 2019-2021, se registraron:

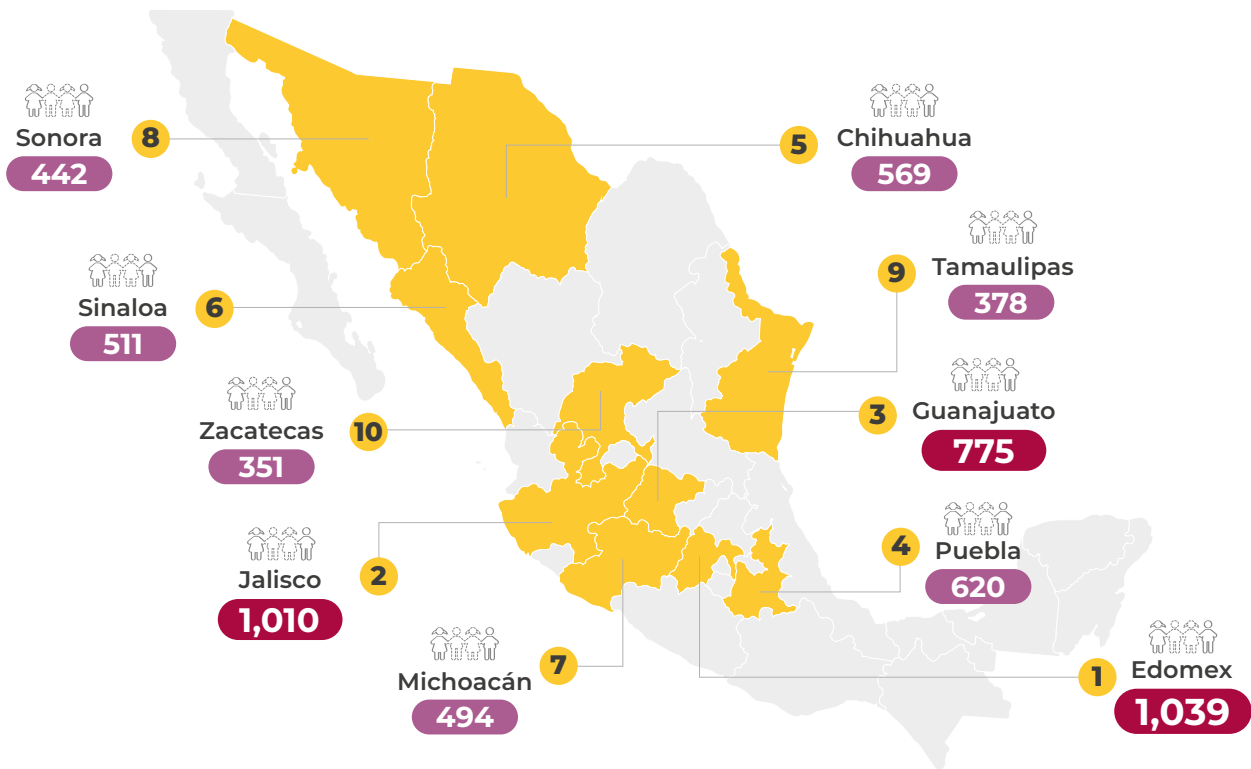


**6,189**  
**fallecimientos**

de NNA por atropellamiento por un conductor



ILUSTRACIÓN 2.  
**Mapeo de muertes de NNA atropelladas en México**  
(Entidades con más decesos)



Entre 2010 y 2019 las distracciones de los conductores dejaron **en promedio 3 muertes infantiles por día** en los últimos 10 años al ser atropellados.

Fuente: Milenio (2021)

## Finlandia decidió poner atención a los estudios de la infancia en el siglo XX



La reducción de muertes de NNA se dio gracias a que adoptaron esa perspectiva

La ciudad de Helsinki reportó:

0

**muertes**

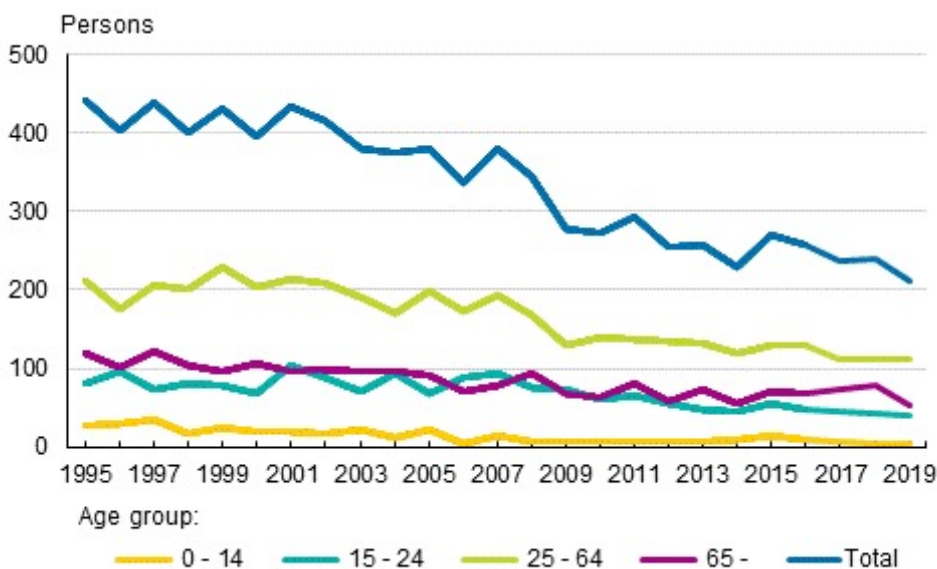
de NNA por siniestros viales en el año 2019

ILUSTRACIÓN 3.  
**Muertes por accidentes de tráfico en Finlandia**  
(1995-2019)

Fuente: Statistics Finland (2021).

Un ejemplo de buenas prácticas en el ejercicio del derecho a la ciudad y al disfrute de NNA en el espacio público, así como **la participación infantil** son las activaciones en el espacio público que ha realizado desde hace algunos años Exploradores de la Ciudad, un colectivo interdisciplinario que busca fortalecer el enfoque de infancia en la planeación y diseño urbanos; además coordina los consejos de NNA gestionados mediante la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE) y la Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AMEXCID) (Exploradores de la Ciudad, 2021). A nivel internacional, el proyecto “Ciudad de la Infancia” es el referente de participación infantil en el espacio público y el derecho de NNA a la ciudad pues propone articular a las dependencias que velan por los derechos de la infancia con aquellas que trabajan en el desarrollo urbano al convocarlos a sesiones de trabajo con NNA (Tonucci, 2016).

Dos casos de éxito de aplicación de enfoque de infancia desde las políticas públicas a nivel mundial son Finlandia y Escandinavia, en donde se observa una mejora en el bienestar y desarrollo infantil (Rostgaard, 2019). Finlandia decidió poner atención a los estudios de la infancia en el siglo XX, sobre la importancia del juego en el espacio público, así como el uso de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas (STEM, siglas en inglés); no sólo es ejemplo de políticas educativas con enfoque de infancia, sino también de políticas de desarrollo urbano; la muestra son las políticas públicas de movilidad, en donde adoptaron el enfoque sistémico de seguridad vial, tomando como eje a la infancia (Gutiérrez, 2020). La reducción de muertes de NNA en Finlandia se dio gracias a que adoptaron esa perspectiva (Ver Ilustración 3). La ciudad de Helsinki reportó 0 muertes de NNA por siniestros viales en el año 2019 (City of Helsinki, 2020).



A manera de reflexión de este muy breve análisis a la situación de la infancia en la ciudad:

¿Qué tal si en lugar de estar revictimizando a mamás y papás (o cuidadores) por las infancias atropelladas, **empezamos a cuestionarnos que hacía un vehículo de 5 toneladas circulando a 50km/hr en una zona escolar** (Ver ilustración 1)?

Digo “en lugar de” pues responsabilizar a mamás y/o papás no va a evitar que muera otra NNA atropellada y además sólo agudiza el dolor a esa familia al hacerles pensar que debieron cambiar la conducta de su infante (Turner et al., 2020). Empecemos a cuestionarnos

¿porque se sigue privilegiando las velocidades del automóvil por encima del derecho de NNA a la ciudad (claramente establecido en la LGDNN)? ¿Cómo hacemos para que nuestra primera respuesta a un conato de accidente o un atropellamiento a una NNA no sea “su mamá la soltó de la mano” o “no usó el puente anti-peatonal”? ¿Qué tal si escuchamos a la infancia?



## #ENFOQUEDEINFANCIA

ILUSTRACIÓN 1. **Dos niños invisibles ante camionetas monstruosas**



Fuente: Fotografía tomada por la autora de este documento en 2021



## 04

AUTOR:

**Areli Carreón**COORDINADORA DE  
POLÍTICAS PÚBLICAS  
DE BICITEKAS A.C.

*Es coordinadora de políticas públicas de Bicitekas A.C. y actualmente funge como Alcaldesa de la bicicleta de CDMX, una posición honoraria que reúne a 130 activistas de la bicicleta alrededor del mundo.*

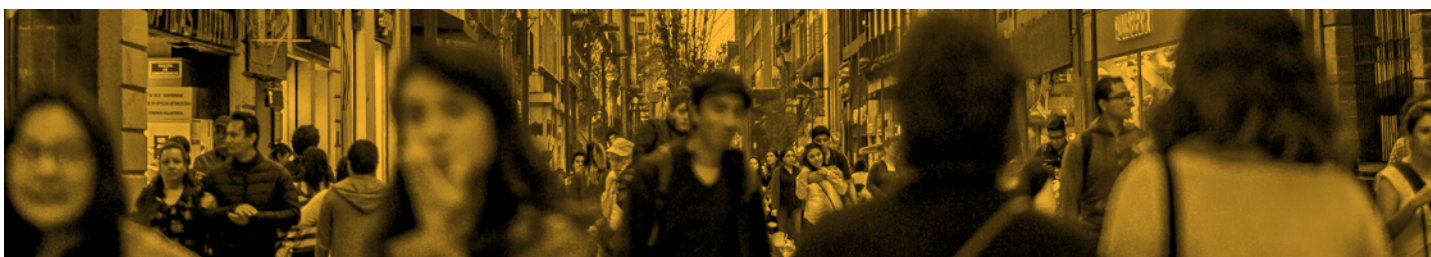


## La bici, el transporte del futuro

Imagina un vehículo ligero, barato, fácil de reparar y adaptar a tus necesidades. Que te pueda llevar cuando quieras a donde quieras, sin horarios limitados, sin rutas fijas, sin límite de kilometraje o paradas. Siempre al mismo bajo costo y a una misma velocidad. **Un vehículo que no contamina, no hace ruido, que casi no pesa ni ocupa espacio, así que le ahorra a la ciudad humos, evita la congestión y reduce significativamente el costo en el mantenimiento de las vialidades y el número de heridos y muertos por su uso.** Ese vehículo ultraeficiente y democrático además te permite ejercitarte de manera suave mientras lo usas, mejorando tu calidad de vida y produciendo endorfinas para sentirte feliz y de buen humor. El uso cotidiano de ese vehículo puede incrementar tu energía vital, tu sentimiento de autonomía, ahorrarte tiempo, incrementar tu acceso a toda la oferta de bienestar de tu ciudad y en suma a facilitar el ejercicio pleno de tu libertad personal.

Ese vehículo con todas estas características deseables, **ya existe. Es una bicicleta.**

Ahora imagina un sistema de movilidad en donde con tu bici puedas llegar a todas las estaciones de transporte público o llevarlo contigo. Imagina ciudades en donde moverte en ese vehículo pueda hacerse rodeado de áreas verdes, a la sombra de árboles floridos, a la vera de canales y ríos, en calles pacificadas, silenciosas en donde no exista el riesgo, el ruido y el esmog producido por los coches. Estas ciudades más humanas, centradas en la vida y bienestar de las personas ya están en proceso de construirse en México. **En el año 2020 la sociedad civil organizada en la Coalición Movilidad Segura conquistó el reconocimiento constitucional al derecho a la movilidad “en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”**, lo que establece el sustento jurídico para la transformación de la movilidad urbana, las calles y la gestión del espacio público en México, además de contribuir al necesario debate sobre la planeación urbana.



Muchas personas siguen pensando que la bicicleta es solamente un juguete, un entretenimiento o una opción para hacer deporte. Les cuesta trabajo creer que puede tener un papel importante en la vida cotidiana. Lo que la mayor parte de las personas ignora es que la gran mayoría de los viajes que hacemos todas las personas todos los días, son viajes cortos de poca distancia, la mayoría de las veces solos y sin ninguna carga. Estas características de nuestros viajes cotidianos hace factible y deseable que varios de ellos los hagamos sin quemar combustibles fósiles, responsables del calentamiento global y de la emergencia climática. Además de disfrutar todos los beneficios individuales de usar la bicicleta, muchas personas podemos lograr una importante reducción de nuestras emisiones de gases de efecto invernadero, reducir el ruido urbano, reducir la congestión vial que nos quita tiempo a todas las personas y hacer más eficientes los viajes que sí necesitan un vehículo de carga, de transporte de personas o adaptado para el uso de personas con discapacidad. El uso masivo de la bicicleta para los viajes urbanos que pueden resolverse eficientemente con ella, tiene el potencial de producir beneficios sociales para todos los habitantes de nuestras ciudades, incluso para quienes por su condición física, edad o por otras limitaciones no pueden usarla o deciden no hacerlo.

La infraestructura para usar la bicicleta como modo de transporte es la tecnología disponible más eficiente para contribuir a detener el cambio climático y la que menos efectos negativos produce. El uso de la bicicleta tiene potencial para contribuir a alcanzar once de los 17 objetivos de desarrollo sustentable de Naciones Unidas. México enfrenta una pandemia de obesidad y sobrepeso que es indispensable atender y uno de los componentes claves para ello es la activación física que puede lograrse integrando formas de movilidad activa y segura en las vidas cotidianas de la mayor cantidad posible de personas. **Garantizar la movilidad segura, saludable, sostenible y solidaria es una forma de construir resiliencia ante múltiples desafíos globales como la pandemia de COVID 19 o ahora el conflicto armado en Ucrania;** que amenaza con desestabilizar el precio de los combustibles; o frente a desafíos propios como el desabasto de gasolina causado por el huachicoleo o el colapso de los sistemas de transporte luego de sismos graves.



**La movilidad en bicicleta es un modo a prueba de fallas.**

## Beneficios de usar bicicleta:

### Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero



Reducción del ruido urbano y de la congestión vial



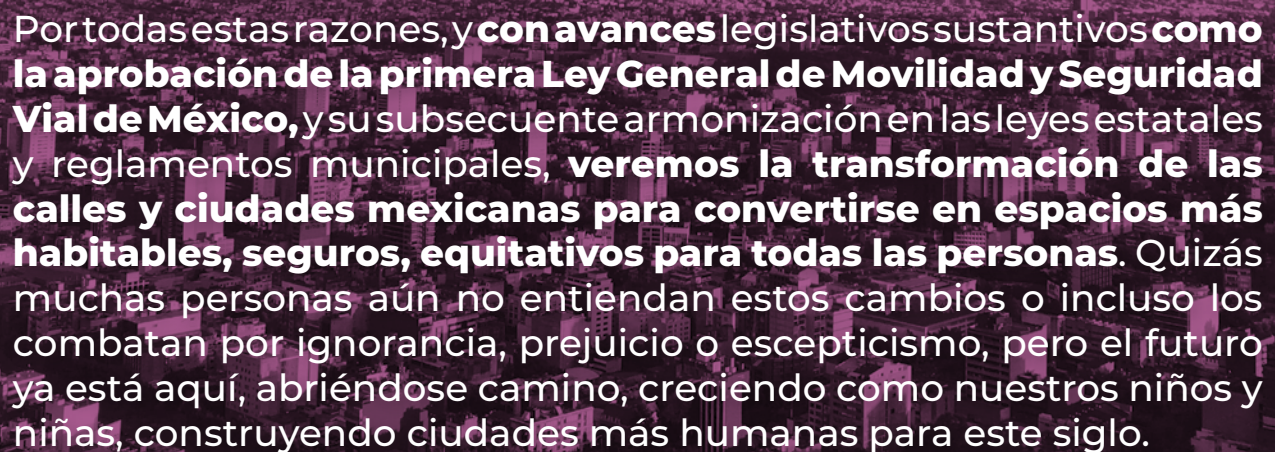
Activación física que tiene beneficios en nuestra salud



**Y hace frente a desafíos globales que provocan colapsos en sistemas de transporte**



El retorno de la inversión del dinero que cuesta construir mejores espacios públicos para caminar y andar en bicicleta es de aproximadamente 11 pesos por cada peso invertido: es decir que **es una inversión pública inteligente que devuelve diez veces más beneficios por cada peso que se gasta en su construcción.**



Por todas estas razones, y **con avances** legislativos sustantivos **como la aprobación de la primera Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de México**, y su subsecuente armonización en las leyes estatales y reglamentos municipales, **veremos la transformación de las calles y ciudades mexicanas para convertirse en espacios más habitables, seguros, equitativos para todas las personas.** Quizás muchas personas aún no entiendan estos cambios o incluso los combatan por ignorancia, prejuicio o escepticismo, pero el futuro ya está aquí, abriéndose camino, creciendo como nuestros niños y niñas, construyendo ciudades más humanas para este siglo.



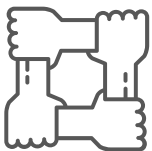
## 05

AUTOR:



**Laura Lizbeth  
Bermejo Molina**

PRESIDENTA DE LIBRE  
ACCESO, A.C.



Necesitamos una visión sistémica e integral que en efecto **nos incluya a todes.**

## ¡Movilidad, un dos tres para las **personas con discapacidad y por todes!**

El **derecho a la movilidad** es en nuestro país un derecho humano desde rango constitucional, por lo cual ya no es negociable su cumplimiento, y se requieren mecanismos para su efectiva aplicación; acompañarle y dotarle de principios básicos que garanticen la seguridad, usabilidad en el entorno público desde una concepción inclusiva.

Abandonar los discursos en los cuales el espacio es de todos, pero en la práctica solo de unos cuantos, las **personas con discapacidad** son alta y prioritariamente discriminadas por la reiterada, múltiple y constante construcción de entornos en los cuales la accesibilidad no es tomada en cuenta, esto en el 2022 ya no debe permitirse, tenerse una visión sistémica e integral que en efecto nos incluya a todes, independiente de nuestra corporeidad, nuestras características intelectuales, físicas, sensoriales o mentales y las calles deben ser un ejemplo de ello.





Me gustaría citar este logro, cuando participamos en conjunto se llega un éxito colectivo y lo que algunos denominan el bien común, es el trabajo que se hizo por varios años respecto a la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial** por medio del arduo impulso desde la **Coalición Movilidad Segura**, nos dimos a la tarea de unir nuestros esfuerzos desde los distintos enfoques de movilidad peatones, ciclistas, usuarios de automóviles, familiares de víctimas de accidentes o hechos viales, personas con discapacidad por lograr cero muertes en las calles; pero también dotar a través de este insumo jurídico de elementos prioritarios para la emisión de entornos seguros y en especial citaré las aportaciones que esta Ley tiene en materia de accesibilidad, las que acompañamos desde **Libre Acceso, A.C.**, destacando que contamos 32 años de experiencia en México:



Garantizar **el derecho a la movilidad** desde la **accesibilidad** que enmarca el Art. 9 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, de acuerdo en la jerarquía de movilidad y tomando en cuenta el desplazamiento que hacen las personas que pertenecen a un grupo de atención prioritaria.



El glosario enuncia conceptos como el de la accesibilidad, **diseño universal**, ajustes razonables, discriminación por motivos de discapacidad, **Lengua de Señas Mexicana**, movilidad de cuidado, perro de asistencia, persona con discapacidad entre otros.



El derecho a la movilidad en conjunción con la accesibilidad en donde **todas las personas en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía hagan uso de las calles** y los distintos medios de transporte. Sin discriminación a costos accesibles, planeado en entornos tanto urbanos como rurales.



“

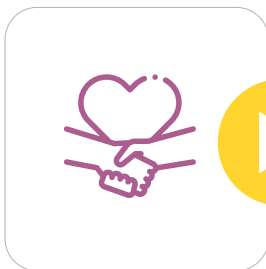
En conjunto se llega un éxito colectivo y lo que algunos denominan el bien común



Que se garantice en las vías del espacio público e infraestructura la accesibilidad por medio de rutas seguras y señalización que provoque entornos incluyentes, dando paso a la **movilidad inclusiva**. Estar a la vanguardia en espacios públicos con diseño universal.



Entre los criterios de movilidad destaco el de **buscar la prevención de la violencia en los desplazamientos, que atenta a la dignidad de las personas con discapacidad** en su transversalidad como niñas, jóvenes, mujeres y también la capacitación a las personas que operan los servicios de transporte por ejemplo en LSM (Art. 31)



Sensibilización desde la perspectiva de género, bajo el modelo de **trato digno** y de la **no discriminación**, respeto en los servicios de transporte bajo el modelo de educación.

Asimismo que destacar que este proceso de escuchar las distintas posturas y fortalecer esta aún iniciativa de Ley, **en el 2021 participamos en la Cámara de Senadores en la Audiencia Pública enfocada en la consulta desde la opinión y escuchar a personas con discapacidad conocedoras del tema, para incluso hacer ajustes pertinentes para turnar a la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados.**

En México es una Ley que necesitamos, por que no podemos seguir sumando cifras, que son personas que estamos perdiendo a causa de las altas velocidades, los accidentes en la vía pública, entornos públicos deficientes, **por que debe ser un compromiso de agenda nacional urgente y no negociable.**

06

AUTOR:



Esther Soto

MIEMBRO DEL  
COLECTIVO GABI BICI  
BLANCA

*Bici Activista. Hermana  
de Gabi Soto*



# Las muertes **que quiero evitar** o por qué **me hicieron activista**



**“Cada uno tenemos que encontrar nuestra propia inspiración... y a veces no es nada fácil”**  
*(Kiki: Entregas a domicilio, 1989)*

A mi hermana la atropellaron el 18 de diciembre de 2020, venía de regreso a casa en su bicicleta. **Desde ese día mis pasos construyen un camino que me conduzca a la justicia por su muerte.** En mi andar también estoy buscando respeto hacia quienes usan la bicicleta.

La muerte deja siempre mucho dolor, pero también nos trae aprendizajes. Quiero compartir los míos, obtenidos a partir de mi experiencia y del activismo amateur que comencé a hacer desde que Gabi falleció, para así poder aligerar el camino a quien desafortunadamente también tenga que recorrerlo. **Gabi me enseñó a ser perseverante: “es difícil hermana, pero no es imposible”.**

Gabriela Soto García, mi hermana mayor, se fue un viernes por la mañana. Contra toda lógica y sin que pudiéramos siquiera imaginarlo, en cuestión de minutos esa brillante luz se apagó, dejándonos un hueco enorme en el alma y el corazón. Tenía apenas 38 años y un montón de sueños por delante. Amaba la bici y la vida.

Aquella mañana todos esperábamos a Gabi para tomar el desayuno, lo que recibimos fue la noticia de que a cuatro kilómetros de casa había fallecido. Nunca olvidaré el grito de mi madre, ni la horrible sensación que por ratos aún todavía siento en mi corazón.

En medio de ese shock, mi niña interior le hablaba a la mujer en que me he convertido, me convirtió la injusticia: Esther no te tortures buscando una explicación o tratando de encontrarle lógica porque no la hay, y por duro que parezca, **ayuda a tu hermana, busquemos justicia porque ninguna muerte por un siniestro de tránsito se considere “normal”** y nada de lo que te digan anula el hecho de que fue una muerte que pudo prevenirse.

Después de escuchar **“es del diario señorita, nunca los atrapan”, “no la vio”, “se fugó, claro que pudo ayudarla, seguía viva, pero se fugó y va a ser muy difícil que lo agarren” ...** las ganas de vomitar solo aumentan. ¿Cómo aceptar que mi hermana estaba muerta y que además no había nada que yo pudiera hacer por dar con los responsables? Nada te prepara para estas situaciones.

Todavía no sé la fuente de todas mis fuerzas, de mi inspiración ni de mi valor, pero asumo que es la esencia de mi hermana que me ha guiado desde ese viernes en donde pálida declaraba qué estaba haciendo cuando me dieron la noticia que cambió mi vida para siempre.

Seguramente es el amor que le tengo a Gabi lo que me movió para reclamar su cuerpo, pedir a las autoridades esclarecer los hechos y exigir justicia por una muerte anticipada. También ha sido un sistema de justicia poco empático con las víctimas, porque yo también soy víctima, lo que me ha impulsado a no detenerme, a caminar todos los días buscando justicia. Es la impunidad lo que no me deja caer y, sin duda, el amor de una madre que ha perdido a su primogénita lo que me levanta todos los días a reclamar



**¡NI UNA BICI BLANCA MÁS!**

Llevo 1 año 4 meses sin mi hermana, sin embargo he estado acompañada desde el primer día por sus amigos, sus compañeros de rodadas y sus cómplices de aventuras; la gente que la conoció en vida y la amó y seguirá amando, han estado ahí para llorar y rodar junto a mí y mi familia. Ver cuántos ciclistas se reunieron para acompañarla en lo que sería su última rodada, el amor y dolor con el que colocaron la bici blanca en el lugar donde mi hermana falleció, me demuestra que no solo es mi exigencia de justicia, esto es más grande.

Algunas personas nos hacemos activistas cuando algo mueve nuestros cimientos, porque hemos pasado por un dolor tan fuerte que no queremos que nadie más lo viva. Por eso acepté hacer activismo, aprender a hacerlo, sigo aprendiendo, hacerlo por Gabi y las víctimas que, como ella, no debieron morir. También por las personas que siguen en la vía y quienes les esperan en casa.

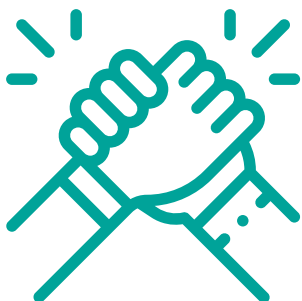


Darle la espalda a una mujer que por 29 años me guió, me abrazó y amó nunca ha sido mi opción, no importa lo que me digan en cada dependencia de justicia, no importa si tengo que empezar de cero, con un tiempo incierto, en pandemia... no importa si siento que esto es un sueño, una pesadilla. Decidí ser activista, porque la vida se vistió de negro, ahora a nada le tengo miedo, me quitaron, quien la atropelló y el sistema que lo permitió, lo que más he amado. Lamento decirles, a los victimarios, que no me van a quitar la fuerza de ese amor, ni las ganas de evitar más hechos así. Mi deseo es que ninguna mamá viva lo que mi mamá está viviendo, ninguna familia debería esperar a su familiar y recibir a cambio la noticia de su muerte.

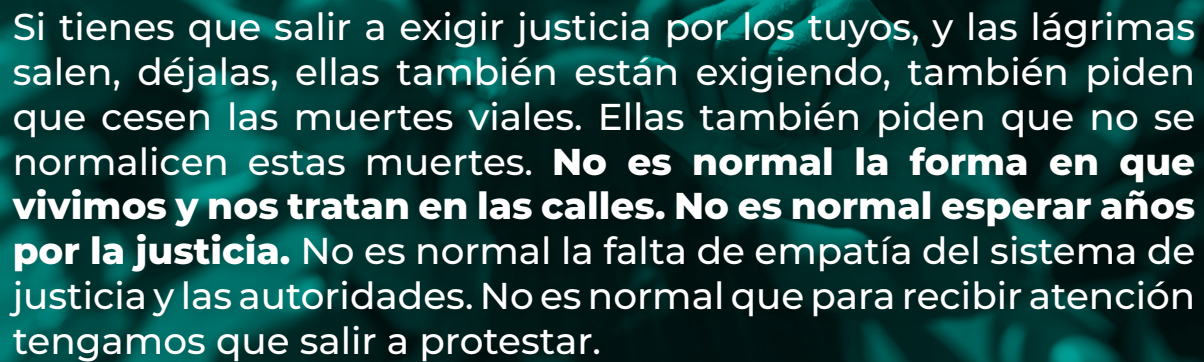
Tengo muy claro que ya no soy la misma persona que era hace algunos meses. El tiempo, algo de lecturas, idas y vueltas a la fiscalía, rodadas por justicia, el acercamiento con más víctimas indirectas y muchas noches sin dormir me han ayudado a procesar y entender que cambié. La pérdida de Gabi me ha dado una nueva perspectiva sobre la vida, las relaciones y las cosas que verdaderamente importan. He aprendido a valorar lo que antes me parecía simple y a apreciar todo aquello que normalmente damos por sentado.

Gabi me sigue enseñando, todos los días, aun en los difíciles y que inician desde que abro los ojos, la siento diciéndome: **hermana, no es tarde para alguna Gabi, hermana a quién podemos ayudar hoy, ¿a qué Gabi podemos salvar hoy?**

He encontrado a mi hermana en tantas personas, no es igual, pero es bonito ver y poder abrazar a más personas que como mi hermana buscan un cambio y que lo más importante en las calles, en nuestro espacio público, sea la ciudadanía. Mi camino hacia la justicia comienza a ver la luz, yo espero que llegue pronto, pero incluso si tomara años, no importa porque en esta travesía me he encontrado con magnificas personas, de todas aprendo, a todas abrazo, con todas me acompaño. Alguien me dijo "no es el porqué, sino el para qué". Mi para qué son los que usan y quieren usar la bici.



Yo he ido encontrando la paz al entender que mi hermana vive en mí, en la forma que moldeó mi vida y la de todas las personas que la conocieron. Y su trascendencia está en la influencia que dejó en mí y en lo que yo hago para que esa influencia se mantenga viva a través de esta exigencia por justicia. Y así, lo que yo pensaba que era un vacío, en realidad está lleno de vida.



Si tienes que salir a exigir justicia por los tuyos, y las lágrimas salen, déjalas, ellas también están exigiendo, también piden que cesen las muertes viales. Ellas también piden que no se normalicen estas muertes. **No es normal la forma en que vivimos y nos tratan en las calles. No es normal esperar años por la justicia.** No es normal la falta de empatía del sistema de justicia y las autoridades. No es normal que para recibir atención tengamos que salir a protestar.

Como activista, ahora sé que con una cabeza fría, **con ayuda en la toma de decisiones, con apoyo en la logística diaria, con tiempo, avanzaremos.** A veces, simplemente con dejarlo todo y correr a abrazarte tu familia y amigos van a estar ahí para ti. No puedo asegurar que así será en todos los casos, pero si tienes la suerte de contar con una red de apoyo como la mía, aprovéchala, agradécele y déjate ayudar por ella. Los que ahora estamos juntos, estamos aquí para ser tu red de apoyo.

No sé cómo termine mi travesía, no sé cuándo termine, solo sé que estoy viviendo cada segundo que mi hermana no tuvo oportunidad de vivir, **los vivo por ella, y por los que como Gabi, se han ido anticipadamente; vivo y respiro cada segundo, por mi pecosa y por mí, porque trato de hacer las cosas como Gabi las hubiera hecho,** porque trato de abrazar los nuevos colores que me definen. No importa el acoso, no importa el insulto, no importa la indiferencia de las autoridades, disfrazada de promesas, no importan las amenazas claras o veladas, entiendan me quitaron a Gabi y me quitaron el miedo.

Seguiré rodando **por justicia,**  
**por Gabi Soto García.**

---

# 07

AUTOR:



**Salvador de Jesús Saavedra Ceballos**

SOCIO FUNDADOR  
TITULAR DEL COMITÉ  
TÉCNICO ALIANZA  
NACIONAL POR LA  
SEGURIDAD VIAL  
ANASEVI



## Transporte Público de calidad, eficiente y seguro para la población

El transporte público de pasajeros es una de las alternativas que en los dos planes mundiales de acción para la seguridad vial que se han propuesto, 2011 a 2020 y 2021 a 2030, han quedado asentados como una de las acciones que inciden en mejorar la seguridad vial, así como la vida de las personas en las ciudades.

De hecho, en el objetivo 11 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la meta 11.2 establece que “De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad avanzada.”

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial plantea en muchos de sus artículos la necesidad de privilegiar al transporte público de pasajeros por sobre el uso de medios individuales motorizados de transporte. Además de que el artículo 4 de la constitución establece que la movilidad debiera cumplir con los siguientes 7 atributos: seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Atributos que deben contener los servicios de transporte público de pasajeros.

Al hablar de transporte público es necesario distinguir al menos dos de sus componentes y analizarlos en lo individual, el servicio mismo y los vehículos con los que se proporciona el servicio. En esta ocasión nos enfocaremos a hablar sobre los vehículos.

El transporte público debe cumplir con:

**Seguridad vial**

**Accesibilidad**

**Eficiencia**

**Sostenibilidad**

**Calidad**

**Inclusión**

**Igualdad**

Hoy día en algunos estados y ciudades se han emitido lineamientos técnicos para los vehículos que prestan servicio público de transporte de pasajeros. Poca estandarización existe entre los diferentes lineamientos existentes, por lo que los fabricantes de autobuses tienen que hacer trajes a la medida para cada ciudad que tiene lineamientos, así como entregarle lo que tiene o lo que quiere a las ciudades sin requerimientos técnicos.

Ante tal diversidad de lineamientos, el Comité Técnico Nacional de Normalización de Autopartes publicó la **NMX-D-317-IMNC-2018 Transporte de Pasajeros- Características, especificaciones técnicas y de seguridad para unidades de transporte urbano de pasajeros**, con el objetivo que la misma pusiera un piso parejo en todo el país respecto de las especificaciones que debe cumplir un autobús para el servicio de transporte público de pasajeros. La NMX es extensa en cuanto a las especificaciones de acceso al autobús, ventilación, iluminación, dimensiones de las áreas, espacios para personas viajando en silla de ruedas, visibilidad del conductor, dimensionamiento y espaciado de asientos, ancho de pasillos, pasamanos, así como de los componentes de seguridad del sistema mecánico del vehículo como lo son los frenos, espejos, etc. La NMX deja libertad a las ciudades y los concesionarios de transporte para adicionar especificaciones acordes a la localidad donde se presta el servicio.

Hoy en México circulan una gran cantidad de vehículos de transporte público de pasajeros, los cuales presentan muy diversas características y no necesariamente cumplen con los lineamientos de algunas ciudades, ni con la mencionada NMX, sin embargo, es el transporte en el que nos movemos para realizar nuestras actividades. Es a partir de ello que podemos evaluar a esos vehículos desde el punto de vista de las necesidades del usuario.

Hoy día en muchas ciudades de nuestro país contamos con dos tipos generales de transporte público de pasajeros, los llamados BRT que transitan en una ruta confinada con estaciones de ascenso y descenso definidas con un acceso controlado, y los que tienen ruta definida pero que transitan en carriles comunes y el pago se hace al ascender al vehículo. El segundo caso existe en casi todo el país.

## Especificaciones que debe cumplir un autobús para el servicio de transporte público

-  Acceso al autobús
-  Ventilación
-  Iluminación
-  Dimensiones de las áreas
-  Espacios para personas viajando en silla de ruedas
-  Visibilidad del conductor
-  Dimensionamiento y espaciado de asientos. Ancho de pasillos
-  Pasamanos
-  Seguridad del sistema mecánico (frenos, espejos, etc)





Lo primero a analizar es la percepción del usuario respecto de la información que presenta el vehículo para decidir si es el que sigue la ruta deseada para llegar al destino deseado, sobre todo cuando en un mismo punto confluyen vehículos que tienen diferentes rutas. **Lo esperado es que en la caja de ruta esté escrito el destino de ese vehículo, así como la identificación de la ruta a la que está asignado.** Me he encontrado que además de la información en la caja de ruta, en muchos vehículos se adicionan carteles y notas sobre el parabrisas. Tanta información desconcierta al usuario y lo puede llevar a tomar decisiones incorrectas.



**La información** en los vehículos **debiera ser simple y clara y además relacionada con información de la ruta** que esté publicada en las zonas de ascenso y descenso o paraderos, de tal forma que sea claro qué vehículo debe abordar el usuario.



El siguiente aspecto que percibe el usuario es el acceso al vehículo. La mayoría de los autobuses, que transitan en rutas diferentes a las BRT, tienen escalones para acceder a su habitáculo, ya que están diseñados y construidos sobre un bastidor. La diferencia de altura del piso del vehículo respecto del suelo hace necesaria la existencia de escalones, además de que la configuración interior del mismo puede resultar en escaleras complejas. Desde nuestro punto de vista el acceso al vehículo debiera ser posible para una persona que en una mano carga su bolsa del mandado y en la otra sujeta a un menor de edad; si el acceso puede ser directo hacia el piso del autobús, con las dos personas juntas, con una altura de escalones razonables a las características físicas de la población. Ahora bien, **debe considerarse el acceso a las personas que requieren de una silla de ruedas para desplazarse, por lo que los vehículos deben contar con sistemas para que esas personas puedan acceder con seguridad.**

Una vez en el vehículo **la persona debe poder moverse con facilidad, sujetarse adecuadamente** para que al transitar el vehículo no imponga un riesgo a los pasajeros, que si se accede en silla de ruedas, la misma esté firmemente sujeta de tal forma que sea segura para la persona y para los demás pasajeros del vehículo.

Ya estando adentro y transitando, el pasajero debe sentirse seguro de que llegará a su destino sin percances en su trayecto, además de que no sufrirá de ataques a su persona o pertenencias. **Hoy día al subirnos a un vehículo de transporte público de pasajeros, en ciertos trayectos, nos sentimos vulnerables a sufrir un accidente o a ser atacados en nuestras personas o pertenencias.** A este respecto el vehículo debe cumplir con las especificaciones de seguridad para ser seguro en su transitar, además de que deben existir sistemas que ayuden a minimizar las posibilidades de sufrir un daño como los mencionados.



Nos parece que **el mayor reto que tiene el sistema de transporte es la seguridad de los usuarios.** Un transporte seguro es necesario en vista de la perspectiva futura que se prevé para las ciudades, entornos compactos en los que se privilegie la posibilidad de realizar la mayoría de las actividades en distancias cercanas utilizando modos de movilidad activos y para las distancias menos lejanas, mediante un **transporte público que primordialmente sea seguro, accesible, cómodo, eficiente e inclusivo.**

# 08

AUTOR:



**Sajidh de la Cruz**

DIRECTOR DE SEGURIDAD VEHICULAR EN REFLEACCIONA CON RESPONSABILIDAD A.C.



## Los autos, el último eslabón en la movilidad

Desde el inicio del desarrollo del automóvil, cuando se pensó como un medio de transporte innovador, de estatus, individual y de vanguardia, allá por el boom progresivo de inicios del siglo XX, nuestro entorno empezó a modificarse con la finalidad de darle el espacio suficiente a esos nuevos armatostes de dimensiones que sobrepasaban por mucho, las capacidades viales de la época. Volviendo entonces prioridad la industria de la creación de vías de 2,4,6,8 carriles, accesos, carreteras conforme se fueran requiriendo.

Es así como comienzan a esgrimirse, diseñarse y construirse las ciudades no caminables que ponen al automóvil particular como primer eslabón de la movilidad, seguido del transporte público con todas las desventajas que 100 años después estamos descubriendo, en gran parte por el halo de opacidad que la industria automotriz lanzó sobre nosotros ponderando la “modernidad” por encima de la practicidad e incluso la salud humana.

Y así la burbuja ha ido explotando pues cómo justificar el uso de un vehículo que ocupa un espacio de mas de 2 mts cuadrados en ciudades cada vez mas congestionadas, cómo hacer caber algo que produce entre otras cosas, contaminación ambiental, sonora o visual, a quién en su sano juicio le gustaría una vida que se desarrolla esquivando vehículos de entre 400kg a mas de 3 toneladas, qué familia quisiera pasar tiempo en las vialidades en lugar de con los hijos, la pareja, o en actividades lúdicas propias e indispensables para el ser humano.



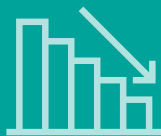
Todo lo anterior nos lleva a las condiciones actuales en el ecosistema urbano y mas particularmente a México, donde siendo líder productor de vehículos nuevos a nivel mundial, con el 7° puesto y rebasando el 80% de su producción para exportación, **la industria mexicana automotriz ha generado dos discursos unificados a través de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA); es de hacerse notar que ambos son totalmente opuestos**, el primero, hacia el exterior, el que conoce el consumidor, el que se replica en las plataformas mercadológicas de las marcas y tiene que ver con el apego a la “responsabilidad social” de la cual la industria alardea, esos anuncios que nos muestran vehículos de vanguardia, “seguros”, eficientes y dignos para el mercado mexicano. Nada dista mas de la realidad pues, el segundo discurso, aquel mediante el cual la industria se maneja al interior habla de maximizar los ingresos por unidad vendida sacrificando entre otras cosas, elementos de seguridad que en otras latitudes no tendrían la cara de ahorrarse; Dichas acciones que toman en conjunto las marcas echando por delante a la AMIA para hacer el trabajo sucio, son irremediamente para poder mantener un mercado subestandar en México. Por mercado subestandar me refiero a que siendo una industria global presente en prácticamente todos los países del mundo, hacen diferencias en el equipamiento de seguridad dependiendo de donde vendan sus vehículos, para la industria no tenemos el mismo valor como humanos un norteamericano que alguien mexicano.



Es responsabilidad por lo tanto del consumidor del país destino, **en este caso México, exigir productos de calidad que cumplan** con lo mínimo que ha demostrado a nivel mundial salvar vidas.

La Organización de Naciones Unidas ha hecho grandes esfuerzos a través de los acuerdos internacionales de 1958, 1997 y 1998 para homogeneizar la seguridad, certificación y homologación de vehículos de los países firmantes.

**TODO ELLO  
BAJO LA  
BANDERA DE  
LA AGENDA  
2030**



**Para disminuir por lo menos en un:**

**50%**

Las lesiones y defunciones por hechos de tránsito

En un apartado específico para vehículos seguros.





México siendo un estado soberano, tiene las atribuciones y capacidades legales para firmar dichos tratados o como ha sucedido por interferencia de la industria, dilatarlos, evitarlos y rechazarlos, una vez más ponderando el tema económico por encima de la salud de los mexicanos.

Es así como México tiene un esquema normativo denominado NOM-194-SCFI-2015 ya que a la fecha de elaboración del presente documento no hemos transitado a la NOM-194-SE-2021, versión mas actual pero no por ello mejor o suficiente para sustituir a la norma del 2015.

NOM-194-SE-2021



**“...ofrecer la máxima protección posible para las y los consumidores, así como para usuarios vulnerables de las vías: peatones, ciclistas y motociclistas, buscando en todo momento salvaguardar su vida e integridad”**

En papel los objetivos legítimos de la norma pareciera que buscan atender las mas de 16,000 muertes anuales derivadas de siniestros vehiculares o disminuir el número de lesionados que son del orden de los 140,000, incluso disminuir el gasto erogado por las dependencias públicas de salud que rondan entre el 1% y el 3.5% del PIB mexicano. No nos equivoquemos la norma ha sido manipulada en sus entrañas primordiales dejando como no obligatorios sistemas que hubieran podido ser la diferencia entre la vida y la muerte como lo son:

**Protección a peatones:**



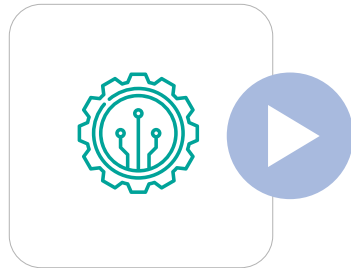
Provisiones de diseño de un vehículo que disminuyen o evitan lesiones a los usuarios vulnerables de la vía en caso de atropellamiento.

**Asistentes de frenado:**



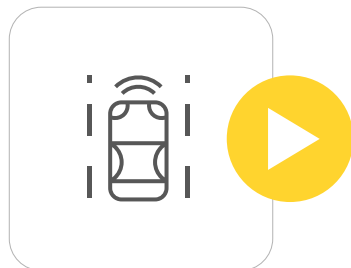
Ajusta la fuerza con la que se ejerce el frenado para disminuir la posibilidad de colisión.

### La caja negra:



Registra variables como velocidad, dirección uso de freno, volante, incluso condiciones de la vía en caso de un siniestro que permitirían obtener información valiosa de primera mano para el desarrollo de mejores sistemas de seguridad.

### Frenado autónomo de emergencia:



Al detectar un obstáculo, el vehículo por si solo es capaz de frenar en su totalidad para evitar un atropellamiento o colisión, todo ello sin la intervención del conductor.

### Alerta de desviación de carril:



Alerta al conductor de un cambio de trayectoria del vehículo para mantenerlo dentro de las líneas de confinamiento de las guías en carriles.

Hoy en día la tecnología existe, es viable técnica como económicamente **pero el poder económico y de "lobbying" de la industria ha hecho que esos pesos que pudieran haber salvado una vida, se vayan a las arcas de las armadoras** dejando toda la carga social al sistema de salud nacional público y privado. Tomaría tan solo un ápice de responsabilidad social efectiva y compromiso con la vida el no ver a los mexicanos como un mercado explotable y democratizar de una vez por todas la seguridad vehicular. Entendemos que por lo menos en esta actualización de la norma, ésta no ha sido suficiente.

Pero establecer un piso mínimo en **la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en su capítulo 54 abonará en un futuro a voltear a ver las mejores prácticas internacionales**, atender a una necesidad de progresividad y concatenar ambos esfuerzos que no son excluyentes sino complementarios.

09

AUTOR:



**Blanca  
Rodríguez**

COORDINADORA  
DE PROYECTOS EN  
MÉXICO PREVIENE A.C.



## ¿Qué se tendría que hacer para armonizar la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial a la de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México?

Si bien la Ciudad de México es una de las entidades de la República Mexicana que ya contaba con una Ley de Movilidad antes de la creación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la primera comparte algunos principios y objetivos con la segunda, cuya finalidad es la de promover el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

Para armonizar de manera efectiva ambas leyes, entre otros requisitos fundamentales, para la correcta implementación de esta ley se debe:



Considerar el enfoque de sistemas seguros como eje rector para reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales.



Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.



Homologar los requisitos y protocolos para realizar el examen y evaluación para la emisión o renovación de las licencias de manejo, tarifas, vigencia y causas por las que se pueden suspender o cancelar las mismas.



Igualar el registro e información de la atención médica prehospitalaria, con fines de establecer los puntos de mayor siniestralidad y tomar acciones para mejorar la movilidad segura en esos puntos.



Establecer los derechos de las víctimas de siniestros viales y de sus familiares de manera integral, que considere la atención oportuna desde el momento del siniestro hasta la atención de los efectos que el siniestro cause en la esfera psicológica, física o económica de la víctima y sus familiares.

Con la implementación y armonización de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, **esperamos salvar vidas de manera efectiva y lograr que la convivencia de los diferentes usuarios del espacio público** se dé en un ambiente de tolerancia y respeto.

Fomentar el sano crecimiento y desarrollo de las infancias, que sea una realidad que el sector poblacional que más afectado se ve por la siniestralidad en las calles de México, realmente crezca y sea nuestro futuro. **Porque se los debemos, porque las y los mexicanos merecemos tener ¡Calles para la vida!**





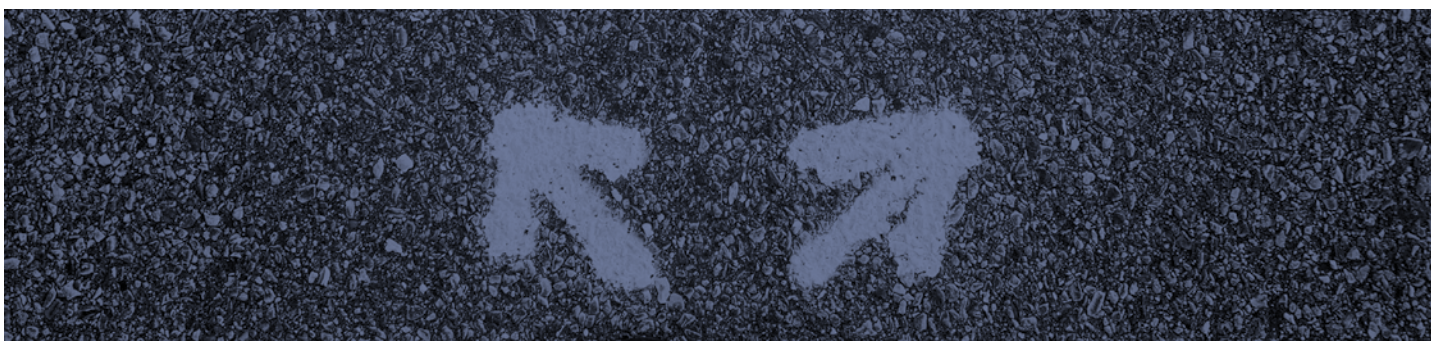
## Conclusiones

Aunque la movilidad es un derecho humano recientemente consagrado en nuestra constitución política, en las calles de México **vivimos otra realidad, calles diseñadas para dar prioridad al automóvil, espacios peatonales reducidos y en malas condiciones, nula infraestructura que proporcione movilidad digna a personas con necesidades de movilidad especiales y espacios inseguros para la niñez y la adolescencia.** Aunque los peatones seamos el centro de la movilidad y de las operaciones comerciales, desplazamientos de cuidado, de esparcimiento y laboral, no contamos con espacios públicos dignos, que proporcionen condiciones de seguridad, sostenibilidad, equidad y salud.



El automóvil ha invadido el espacio público, afectando la convivencia y esparcimiento familiar, **aunado a consecuencias como el ruido, contaminación, ocupación del espacio físico y la pérdida de vidas relacionadas con siniestros de tránsito.**

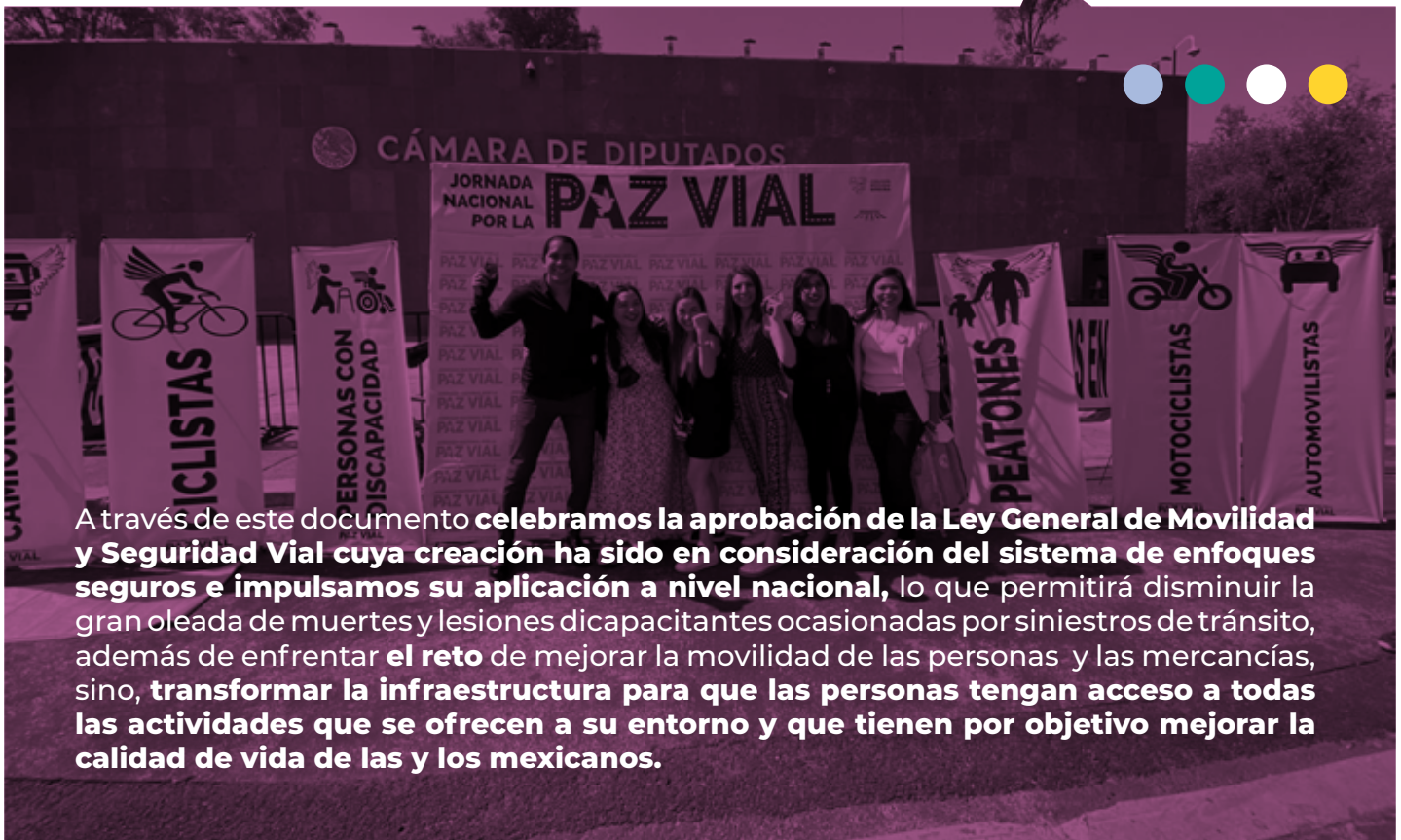
La unión de factores como infraestructura, falta de legislación en la materia y condiciones que dificultan traslados en formas más saludables y sostenibles, han propiciado que millones de personas opten por conducir un vehículo automotor y esto ha repercutido, no solo en el cambio climático sino en el aumento de muertes ocasionadas por siniestros de tránsito, pues bien establece la Organización Mundial de la Salud: **“Los elementos más importantes de este enfoque son la seguridad de las vías y los arcones, la circulación a velocidades seguras y la seguridad de los vehículos y los usuarios, todo lo cual se deberá enfocar a poner fin a las colisiones mortales y reducir el número de traumatismos graves.”**<sup>4</sup>



<sup>4</sup> Organización Mundial de la Salud Traumatismos causados por el Tránsito <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Es por ello, que la movilidad y la seguridad vial están incluidas entre las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030, cuyo objetivo es disminuir las muertes y lesiones graves relacionadas con siniestros de tránsito en un 50%. A pesar de que México es signatario desde el primer Decenio de Acción por la Seguridad Vial (2011-2020), los avances en materia de movilidad y seguridad vial han sido imperceptibles, ya sea por falta de un instrumento legal, operativo o de liderazgo.

La falta de un marco legal que establezca un piso mínimo de condiciones que protejan la vida de las personas más vulnerables en el espacio público, día a día genera más pobreza en las familias mexicanas que son víctimas de siniestros viales y no cuentan con el respaldo económico para hacer frente a las consecuencias de los mismos. Por todo lo anterior, es urgente que en todo México se implemente la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial adaptada a las exigencias de cada población, reconociendo las necesidades peatonales, favoreciendo la transformación de las ciudades a escala humana y reconociendo el enfoque sistémico para para lograr su desarrollo.



A través de este documento **celebramos la aprobación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial cuya creación ha sido en consideración del sistema de enfoques seguros e impulsamos su aplicación a nivel nacional**, lo que permitirá disminuir la gran oleada de muertes y lesiones discapacitantes ocasionadas por siniestros de tránsito, además de enfrentar **el reto** de mejorar la movilidad de las personas y las mercancías, sino, **transformar la infraestructura para que las personas tengan acceso a todas las actividades que se ofrecen a su entorno y que tienen por objetivo mejorar la calidad de vida de las y los mexicanos.**

# ANEXO

Con la recién **aprobada Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, las leyes de movilidad de las diversas entidades, **deberán incluir lo siguiente:**



1

## Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares.

- Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección
- Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad
- Respetar su privacidad e intimidad
- Recibir atención médica y psicológica de manera integral;
- Reparación integral del daño

2

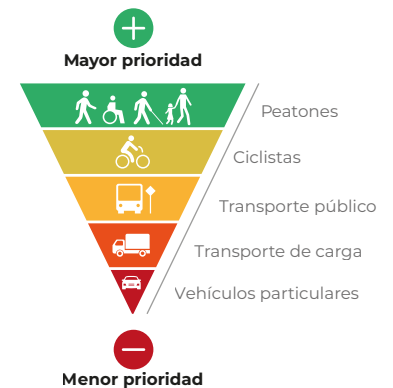
## Enfoque Sistémico y Sistemas seguro

- Las medidas contempladas en la LGMSV, tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros.

3

## Establece jerarquía de movilidad

- La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías



6

## De la sensibilización, educación y formación en materia de movilidad y seguridad vial

- La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en dichas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.

5

## Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

- Esta estrategia, establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatales y municipales del país en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

4

## Sistema de movilidad y seguridad vial

- El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.



# Bibliografía



01

## CAPÍTULO 1

- **Banco Interamericano de Desarrollo abril 24, 2020 Cambio de paradigma: de la movilidad a la accesibilidad urbana**  
<https://blogs.iadb.org/transporte/es/cambio-de-paradigma-de-la-movilidad-a-la-accesibilidad-urbana/>
- **Fundación TRANSITEMOS**  
<https://transitemos.org/que-es-la-movilidad/>
- **OMS Plan Mundial para la Seguridad Vial 2021-2030**  
[https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8\\_33&download=true](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_33&download=true)
- **INEGI, INMUJERES Hombres y mujeres en México 2018**  
[http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos\\_download/MHM\\_2018.pdf](http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos_download/MHM_2018.pdf)

02

## CAPÍTULO 2

- **Abastante, F., Lami, I. M., La Riccia, L., & Gaballo, M. (2020).** Supporting resilient urban planning through walkability assessment. *Sustainability*, 12(19), 8131.
- **Al Shammas, T., & Escobar, F. (2019).** Comfort and time-based walkability index design: a GIS-based proposal. *International journal of environmental research and public health*, 16(16), 2850.
- **Lee, I. M., & Buchner, D. M. (2008).** The importance of walking to public health. *Medicine & Science in Sports & Exercise*, 40(7), S512-S518.
- **Lee, S. M., Conway, T. L., Frank, L. D., Saelens, B. E., Cain, K. L., & Sallis, J. F. (2017).** The relation of perceived and objective environment attributes to neighborhood satisfaction. *Environment and behavior*, 49(2), 136-160.
- **Leinberger, C. B., & Austin, M. (2013).** The walkup wake-up call: Atlanta. George Washington University School of Business.
- **Pucher, J., Buehler, R., Bassett, D. R., & Dannenberg, A. L. (2010).** Walking and cycling to health: a comparative analysis of city, state, and international data. *American journal of public health*, 100(10), 1986-1992.
- **Zandiatashbar, A., Hamidi, S., Foster, N., & Park, K. (2019).** The missing link between place and productivity? The impact of transit-oriented development on the knowledge and creative economy. *Journal of Planning Education and Research*, 39(4), 429-441.



## 03

## CAPÍTULO 3

- **City of Helsinki. (2020).** No pedestrian fatalities in Helsinki traffic last year. Urban Environment division. <https://hel.fi/uutiset/en/kaupunkiymparisto/no-pedestrian-fatalities-in-helsinki-traffic-last-year>
- **Consejo Nacional para la Evaluación CONEVAL. (2018).** Estimaciones de pobreza y pobreza extrema 2008-2018. México: Fuente: estimaciones del CONEVAL con base en el MCS-ENIGH 2008, 2010, 2012, 2014 y el MEC del MCS-ENIGH 2016 y 2018. consultado en : <https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/Pobreza-2018.aspx>.
- **Curiel, M., & Guerrero, O. (2018).** Ciudad, eso que pasa fuera de mi casa. Repensar la metrópoli, UAM, 16.
- **Driskell, D. (2017).** Creating better cities with children and youth: A manual for participation. London, Routledge.
- **Exploradores de la Ciudad A.C. (2021).** La ciudad de las niñas y los niños, concejo abierto para niñas y niños de México. <https://exploradoresdelaciudad.org/la-ciudad-de-las-ninas-y-los-ninos/>
- **Gutierrez, Anabel. (2020).** Dos capitales europeas logran un hito histórico. Revista Digital de la Dirección General de Tráfico de España. <https://revista.dgt.es/es/noticias/internacional/2020/02FEBRERO/0228cero-muertes-peaton-es-y-ciclistas.shtml>
- **Gülgönen, T. (2019).** Jugar la ciudad: Reimaginar lo espacios públicos urbanos de juego para la infancia en la Ciudad de México México, Coedición Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos y el Laboratorio para la Ciudad, con financiamiento de la Cooperación Técnica de la Embajada de Francia en México.
- **Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI (2022).** COMUNICADO DE PRENSA NÚM. 24/22 24 DE ENERO DE 2022 PÁGINA 1/40
- **Rostgaard, T. (2019).** Family policies in Scandinavia. Berlín: Friederich-Ebert-Stifung.
- **Statistics Finland. (2021).** A total of 211 persons died in road traffic accidents in 2019. [https://www.stat.fi/til/ton/2019/ton\\_2019\\_2021-01-19\\_tie\\_001\\_en.html](https://www.stat.fi/til/ton/2019/ton_2019_2021-01-19_tie_001_en.html)
- **Tim Gill. (2021).** Urban Playground How Child-Friendly Planning and Design Can Save Cities. 1st Edition. RIBA Publishing
- **Turner, B., Job, S., & Mitra, S. (2020).** Guide for Road Safety Interventions. World Bank.
- **Vásquez, J. (2013).** Adultocentrismo y juventud: Aproximaciones foucaulteanas. Sophia.



@MEXICOPREVIENEAC