2829

michel sánchez allende
DIPUTADA DISTRITO 4

BAJA CALIFORNIA XXV LEGISLATURA

Comisión de Igualdad de GÉNERO

"2026, Años de la educación para la construcción de la paz"

MEXICALI, B.C., 02 DE NOVIEMBRE DE 2026
NÚMERO DE OFICIO: LMSA/1087/2026
EXPEDIENTE: CORRESP. LEGISLATIVA
ASUNTO: PRESENTACIÓN DE INICIATIVA DE LEY

PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA XXV LEGISLATURA
03 NOV 2026
RECIBIDO
OFICIALIA DE PARTES

DIP. ELIGIO VALENCIA LÓPEZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA HONORABLE XXV LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA
P r e s e n t e. -

Anteponiendo un cordial saludo, por medio del presente, en ejercicio de los artículos 27, fracción XXVIII, y 28, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, así como en los numerales 110 fracción II, 113, 115 fracción I y demás relativos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, vengo **iniciativa de reforma con proyecto de decreto que reforma de la fracción XLVIII, XLIX, y adiciona la fracción LXXXVIII, del artículo 2, reforma a la fracción I del artículo 18, XVIII del artículo 32, y adicción del artículo 32 BIS , reforma de los artículos 204 y 208, y adiciona el artículo 208 BIS a la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, reforma a la fracción VI del artículo 43, de la Ley de Cultura Física y Deportes del Estado de Baja California y reforma y adición de la fracción XIII, recorriendo las subsecuentes del artículo 4, reforma la fracción IV del artículo 7, con el objeto de armonizar e incluir vías recreativas, el concepto de movilidad activa y de cuidados, así como la incorporación del Programa Estatal de Movilidad Gratuita Dominical a la legislación local**; para su inicio en el proceso legislativo en términos del artículo 117 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo en mención, ante esta Oficialía de Partes.

Agradeciendo de antemano su atención al presente, le reitero mi atenta consideración y respeto.

ATENTAMENTE

BAJA CALIFORNIA XXV LEGISLATURA
02 NOV 2026
DESPACHADO
DIP. LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE

LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE
Diputada Constitucional de la XXV Legislatura del Estado de Baja California

LMSA/lld*

"2026, Años de la educación para la construcción de la paz"

DIPUTADO ELIGIO VALENCIA LÓPEZ
Presidenta de la Mesa Directiva de la Honorable XXV
Legislatura del Estado del Congreso de Baja California
P R E S E N T E.-

La suscrita Diputada **LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE**, en lo personal y en representación del Grupo Parlamentario de Morena de esta XXV Legislatura, en uso de las facultades que confieren lo dispuesto por los artículos 27, fracción I, y 28, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, así como, en los numerales 110, fracción II, 112, 115, fracción I, 117 y demás relativos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, presento ante esta Honorable Asamblea iniciativa de reforma con proyecto de decreto que reforma de la fracción XLVIII, XLIX, y adicióna la fracción LXXXVIII, del artículo 2, reforma a la fracción I del artículo 18, XVIII del artículo 32, y adicción del artículo 32 BIS , reforma de los artículos 204 y 208, y adiciona el artículo 208 BIS a la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, reforma a la fracción VI del artículo 43, de la Ley de Cultura Física y Deportes del Estado de Baja California y reforma y adición de la fracción XIII, recorriendo las subsecuentes del artículo 4, reforma la fracción IV del artículo 7, con el objeto de **armonizar e incluir vías recreativas, el concepto de movilidad activa y de cuidados, así como la incorporación del Programa Estatal de Movilidad Gratuita Dominical** a la legislación local, lo que se hace al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

1. **Planteamiento del problema.**

En Baja California el parque vehicular se estima en 2,473,538, según información "Economía y Sectores Productivos" de INEGI[1], a estos se agregan aproximadamente 100 mil unidades cada año[2], las ciudades del estado enfrentan importantes desafíos derivados del crecimiento urbano acelerado, la expansión del parque vehicular, la contaminación atmosférica, el sedentarismo y la disminución de espacios públicos destinados a la convivencia comunitaria, estos fenómenos han impactado negativamente la calidad de vida de las personas, generando problemas de salud pública, deterioro ambiental y una progresiva pérdida de cohesión social.

En el estado, como en la mayor parte de México, el desarrollo urbano de las principales ciudades ha privilegiado históricamente la movilidad motorizada, lo que ha limitado las oportunidades para que peatones, ciclistas y demás usuarios de **movilidad activa o no motorizada**[3] ejerzan plenamente su derecho a utilizar el espacio público de manera segura, accesible e incluyente.

El incremento en el número de viajes que se realizan en modo motorizado tiene un alarmante impacto en las emisiones de gases contaminantes, por esta razón es importante promover una movilidad activa en nuestras ciudades, sobre todo tomando en consideración los ejemplos nacionales e internacionales.

A pesar de los avances en materia de movilidad y seguridad vial, persiste la necesidad de instaurar mecanismos que permitan a la población recuperar espacios viales para actividades recreativas, deportivas, culturales y de convivencia social, promoviendo simultáneamente hábitos de vida saludables y el fortalecimiento del tejido comunitario.

---

[1] La información puede ser consultada en el siguiente enlace: INEGI, Economía y Sectores Productivos, Parque vehicular, 2025. https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/#tabulados

[2] La información puede ser consultada en el siguiente enlace: Karla Baylon, "Suma padrón vehicular en BC 100 mil autos al año", 25 de mayo 2025, Diario El Imparcial https://www.elimparcial.com/mxl/mexicali/2025/05/24/100-mil-automoviles-se-integran-al-ano-al-padron-vehicular-en-baja-california/

[3] **Movilidad Activa o no motorizada**: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Artículo 3. Glosario. Fracción XXXIII.

En este sentido, las **Vías Recreativas**[4] constituyen una política pública ampliamente reconocida a nivel nacional e internacional por sus beneficios en materia de salud, movilidad, medio ambiente, inclusión social y participación ciudadana, se diferencian de las ciclovías permanentes porque son un **espacio temporal cuyo principal fin no es la movilidad por transporte, sino la recreación y sus beneficios colaterales derivados de la actividad física**. "*Las Vías Recreativas son circuitos que se presentan como una alternativa atractiva para implementar en las ciudades, pues no sólo ofrecen la oportunidad de realizar actividad física y prevenir las consecuencias de estilos de vida sedentarios y poco saludables, sino que además* ***contribuyen a abordar otros retos derivados de la vida urbana actual, como son la contaminación del aire, el sedentarismo, así como la falta de espacios públicos al aire libre dedicados al esparcimiento y la recreación".*** (Manual para implementar y promocionar la Ciclovía Recreativa. Unidad de nutrición, estilos de vida saludables y enfermedades no transmisibles, Organización Panamericana de la Salud, la Vía RecreActiva de Guadalajara, Facultades de Medicina e Ingeniería de la Universidad de los Andes, Bogotá Colombia, Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades, 2009.)

La Vía Recreativa constituye una política pública salutogénica, al generar condiciones para que la población pueda incorporar actividad física, no competitiva, durante las jornadas, las personas pueden realizar actividad física de manera gratuita y acceder a un espacio seguro para fortalecer habilidades necesarias para desplazarse activamente, así como aprender a patinar, aprender a usar o mejorar el manejo de la bicicleta, patines o patinetas. La práctica de estas habilidades contribuye a que más personas adquieran confianza para utilizar posteriormente infraestructura de movilidad activa no motorizada, como ciclovías o sistemas de bicicletas compartidas.

[4] **Vías Recreativas o calles abiertas** (Open Streets en EUA): "reconfiguran temporalmente las calles de las ciudades y las convierten en espacios libres de automóviles para caminar, montar en bicicleta y otras actividades de ocio", Guía para la activación de Vías Recreativas durante la emergencia sanitaria Tomo III Estrategia de Movilidad 4S para México; Pagina 14, párrafo segundo.

El sedentarismo no puede atribuirse exclusivamente a decisiones individuales, también está relacionado a entornos que privilegian el desplazamiento en automóvil y reducen las oportunidades para caminar, pedalear, jugar y realizar actividad física como parte de la vida diaria. La dependencia del automóvil propicia ambientes obesogénicos y formas de aislamiento involuntario impactando en la salud mental, que afecta más a poblaciones como la niñez, adolescentes y adultos mayores. Según información proporcionada por el Instituto de Psiquiatría de Baja California (IPBC), la depresión y la ansiedad son trastornos de salud mental más comunes siendo alrededor del 50 % de atenciones a poblaciones jóvenes[5].

En este sentido, al ocupar el uso de vialidades, la Vía Recreativa demuestra que el espacio vial también puede contribuir a disminuir sociedades obesogénicas. Esta perspectiva implica reconocer que **la calle cumple una función que trasciende la movilidad vehicular: es un espacio sociocultural donde ocurren encuentros intergeneracionales, expresiones culturales y prácticas de convivencia** que contribuyen a construir una cultura vial centrada en las personas.

En países como Bélgica, Países Bajos, Copenhague, Dinamarca, Japón, entre otras se han construido ciclovías de más de 70 kilómetros, con el fin de brindar un espacio exclusivo y seguro para los ciclistas, estas buscan proteger a los usuarios de vehículos no motorizados, fomentando una movilidad urbana sostenible, reduciendo el tráfico y la contaminación en las ciudades.

En este sentido, Bogotá, Colombia, merece mención aparte esta ciudad desde 1976 instauró a través de los decretos 566 y 567 la implementación de **ciclovías[6]**, actualmente cuenta con más de 139 kilómetros de vías interconectadas en un entorno pensado para

[5] La información puede ser consultada en el siguiente enlace: Gobierno del estado de Baja California, Instituto de Psiquiatría del Estado de Baja California, INICIAN EN LA NIÑEZ Y LA ADOLESCENCIA MÁS DEL 50 POR CIENTO DE LOS TRASTORNOS MENTALES EN LA EDAD ADULTA, https://www.bajacalifornia.gob.mx/Prensa/Noticia/8129

[6] La información puede ser consultada en el siguiente enlace: Gobierno de Bogotá, Colombia, INSTITUTO DISTRITAL DE RECREACIÓN Y DEPORTE, https://www.idrd.gov.co/ciclovia/mapa-de-la-ciclovia

la recreación y la actividad física, reuniendo a cientos de miles de personas cada fin de semana[7].

En nuestro país ciudades como Guadalajara, Jalisco a través de la "Vía RecreActiva GDL"[8], la cual se realiza cada domingo, y versiones especiales nocturnas los días sábado, se realizan en un espacio donde se garantiza la seguridad de los participantes, en el que se puede transitar libremente a pie, en bici, patines o patineta y disfrutar de múltiples actividades recreativas, cuenta con un promedio de asistencia de 100 mil personas cada domingo.

Ciudad de México, Puebla y León, han implementado exitosamente programas de este tipo, generando espacios seguros para miles de personas cada semana y consolidando una cultura de movilidad activa y apropiación del espacio público.

En Ciudad de México, las vías recreativas ocupan diversas calles, congregan en promedio a 110 mil asistentes por fin de semana. El programa ha registrado récords históricos, con afluencias que superan las 177 mil personas en una sola jornada, estas vías recreativas intervienen las calles más emblemáticas de la ciudad como Paseo de la Reforma, Centro Histórico, Calzada de Guadalupe, División del Norte, Avenida Patriotismo, Eje 7 Sur, Eje 2 Norte, Avenida Nuevo León y zona de la Condesa, Bosque de Chapultepec abarcando más de 60 kilómetros, además de las ediciones especiales de noche como el "Día de San Valentín", "Primavera" o "Día de Muertos" han llegado a convocar a más de 320 mil personas.

---

[7] La información puede ser consultada en el siguiente enlace: Gobierno de Bogotá, Colombia, 03 mayo 2015, "Cerca de 1.700.000 ciudadanos disfrutan de la Ciclovía cada domingo", https://bogota.gov.co/mi-ciudad/turismo/cerca-de-1700000-ciudadanos-disfrutan-de-la-ciclovia-cada-domingo

[8] La información puede ser consultada en el siguiente enlace: Vía RecreActiva GDL, https://visitmexico.com/es/destino/18109/esvia-recreactiva-gdlenvia-recreactiva-gdl

En este sentido la organización ciudadana Tijuanita Mi Ciudad[9], ha impulsado activamente vías recreativas en la ciudad de Tijuana desde el año 2024, esto a pesar del poco apoyo por parte de las autoridades locales para llevar a cabo esta actividad, sin embargo, han realizado con éxito cuatro ediciones autogestivas en tan solo 520 metros de vialidad, captando mínimo 3,610 personas, con registro de edades de los asistentes que oscilan entre 2 meses hasta 96 años.

En la ciudad de Mexicali, como resultado de las altas temperaturas se realizan actividades deportivas y de recreación en calles como la avenida Francisco I. Madero y Álvaro Obregon durante la tarde-noche, varios colectivos y grupos de ciudadanos se encargan de la realización de estos eventos ejerciendo tanto su derecho a la ciudad[10], como el derecho a la noche, sin embargo, se cuenta con poco apoyo de las autoridades locales para garantizar la seguridad de los asistentes.

En Baja California no existe actualmente un reconocimiento expreso de las vías recreativas dentro del marco jurídico estatal lo que limita su institucionalización, planeación y desarrollo permanente por parte de las autoridades competentes.

En relación a lo anterior, en estudio de Pérez López (2016)[11] el 73% de asistentes del programa Muévete en Bici, que habitualmente no se mueven en bicicleta para transportarse diario consideraría reemplazar su principal modo de transporte para usar la bicicleta. Si bien es cierto que ciudades como Mexicali o San Felipe que alcanzan elevadas temperaturas en verano (mayo a agosto) influye negativamente en el uso de

---

[9] Tijuanita MiCuidad; asociación ciudadana que desde 2024 ha impulsado el uso temporal de las calles en para caminar, usar la bicicleta, fomentar el juego intergeneracional y convivir en un entorno libre de consumo, https://tijuanita.org/

[10] Derecho a la Ciudad: es el derecho de todos los habitantes a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades, pueblos y asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna. (ONU-HABITAD, 2020) https://onu-habitat.org/index.php/componentes-del-derecho-a-la-ciudad

[11] Pérez López, Ruth Vínculos entre la bicicleta utilitaria, recreativa y deportiva: análisis del impacto de los programas "Ecobici" y "Muévete en Bici" en la Ciudad de México (2006-2012) Revista Transporte y Territorio, núm. 16, 2017, pp. 220-234 Universidad de Buenos Aires Buenos Aires, Argentina. https://www.redalyc.org/pdf/3330/333051591012.pdf

vehículos no motorizados, también es cierto que, ante la necesidad de trasladarse en distancias considerables, hay ciudadanos que utilizan estos medios de transporte. A través de políticas públicas transversales se puede mitigar las altas temperaturas a través de la infraestructura verde con corredores arbolados, lo que ayudaría a incentivar el uso de vehículos no motorizados, es importante que las autoridades encargadas del desarrollo de infraestructura pública en el estado integren este tipo de infraestructura a las vialidades.

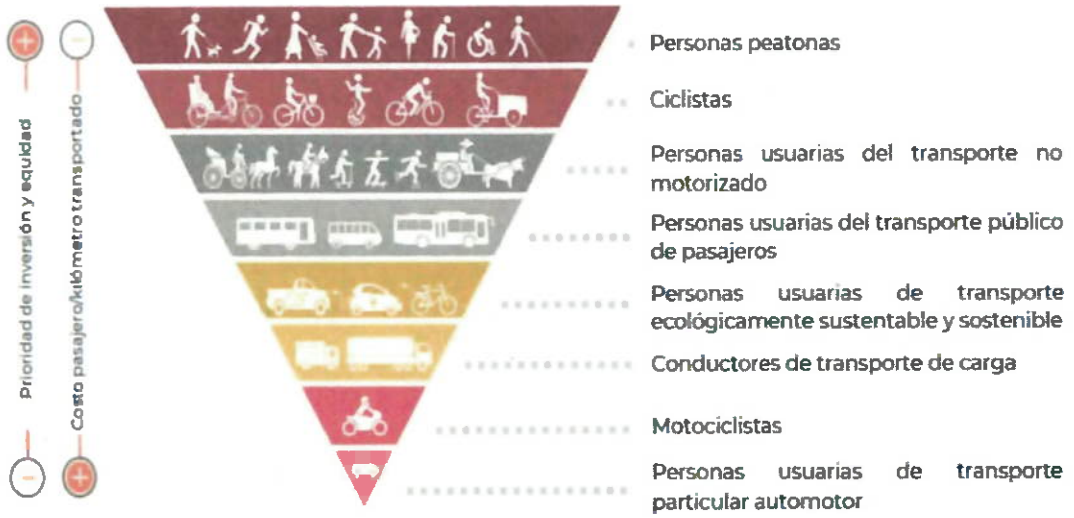
Es de destacar que la **"Jerarquía de Movilidad"** establecida en la Ley General de Movilidad (artículo 6), *establece que, **en la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas deberán favorecer en todo momento a la persona, grupos vulnerables, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías públicas.***

Dicha jerarquización prioriza los modos de transporte por su sustentabilidad y eficiencia social, donde las personas **peatonas y ciclistas ocupan la cima de la pirámide de Movilidad**, seguido por personas usuarias de vehículos no motorizados; el transporte público de pasajeros; los prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y por último las personas usuarias de transporte particular automotriz.

En relación a lo anterior coexiste también la **"Jerarquía de Vulnerabilidad"** la cual al igual que la Pirámide de Movilidad prioriza a las personas usuarias de las vías según el riesgo de lesión o muerte en caso de accidente, ubicando a las personas peatonas, personas discapacidad y ciclistas como prioridad. Esta pirámide sirve de utilidad para crear derechos de personas usuarias; así como las obligaciones para los usuarios de vehículos automotores, fijando responsabilidades de forma equitativa a quienes más exponen a los anteriores usuarios a mayores riesgos.

En este sentido dicha jerarquización fue considerada en el "Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable 2022-2027"[12], de Gobierno del Estado Baja California, la cual se presenta a continuación:

Esquema 04. Pirámide invertida de la movilidad

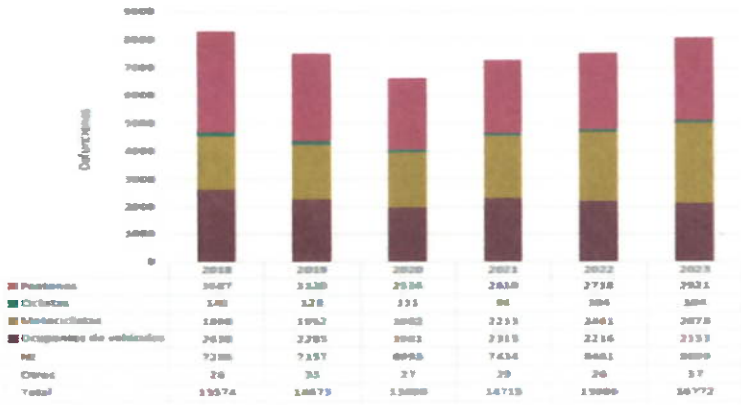


Fuente: Elaboración propia del IMOS, con base en la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte de Baja California.

Como se establece en el programa, ***"En el caso de la movilidad ciclista, es percibida más como una actividad deportiva y recreacional que como un medio de transporte"*** (página 84), dicha visión no está alineada con lo que establece la Ley General de Movilidad, por lo que es necesario reconsiderar esta percepción en relación a la movilidad no motorizada. Según datos proporcionados en el último Informe de Salud Pública sobre la situación de la Seguridad Vial en México 2023-2024, coincide con la pirámide de vulnerabilidad, respecto a que son los peatones, ciclistas y motociclistas los más vulnerables en las vialidades mexicanas.

[12] El programa puede ser consultado en el siguiente enlace: "Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable 2022-2027" , de Gobierno del Estado Baja California https://www.bajacalifornia.gob.mx/Documentos/coplade/planeacion/programas/Programa%20Sectorial%20de%20Movilidad%20Sustentable.pdf

Gráfica 2.- Defunciones por tipo de persona usuaria 2018-2023



Fuente: Bases de mortalidad 2018-2023, INEGI-SS; SEED 2021-2023, DGIS-SS.

Al igual que con la movilidad peatonal, para los ciclistas la inseguridad en el espacio público se posiciona como la principal problemática para el ejercicio de la movilidad activa. **Garantizar la seguridad es uno de los puntos más importantes de los usuarios** de vías recreativas, los atropellamientos y accidentes que pueden suscitarse durante el disfrute de esta actividad, son la principal preocupación durante su desarrollo, sumado a esto se debe garantizar alumbrado para crear entornos seguros.

En relación a lo anterior, la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda al menos entre 150 y 300[13] minutos de actividad aeróbica moderada a la semana para todos los adultos, y una media de 60 minutos de actividad física aeróbica moderada al día para los niñas, niños y adolescentes.

Algunos de los beneficios con relacionados con la actividad física en las vías recreativas son:

- Reducción de enfermedades cardiovasculares.
- Reducción de trastornos psicológicos, puede reducir depresión y ansiedad.
- Fortalecimiento muscular.

[13] Organización Mundial de la Salud (OMS): DIRECTRICES DE LA OMS SOBRE ACTIVIDAD FÍSICA Y HÁBITOS SEDENTARIOS, https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/35b2506b-ddf8-40f5-8e82-9716b37f55e9/content

- Mejoramiento de la calidad de vida ciudadana.
- Movilidad activa combatiendo ambientes obesogénicos y mejorando la salud pública.
- Motivación para usar vehículos no motorizados
- Disminución de la contaminación ambiental.
- Disminución de islas de calor aumentada por la temperatura de los motores.

En relaciona lo anterior y tomando la oportunidad de armonizar la ley del estado se propone incluir a la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, el concepto de **"Movilidad del Cuidado"**, entendiendo por éste aquellos viajes realizados en actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas.

Este tipo de movilidad tiene como objeto, reconocer, cuantificar y visibilizar los patrones de viaje que sostienen la vida humana, los cuales históricamente han sido ignorados por la planeación urbana tradicional.

Las características de este tipo de movilidad son:

- **Multidestino:** no solo va del punto A al punto B, a diferencia de los viajes tradicionales de una sola ruta, estos traslados implican múltiples paradas, y la complejidad de acompañar a la niñez, adultos mayores, personas con movilidad reducida o limitada, personas enfermas, mujeres embarazadas entre otros.
- **Recorridos irregulares o poligonales:** los recorridos no son en línea recta, se componen de varias paradas que forman figuras ramificadas en lugar de líneas rectas o pendulares.
- **Sesgo de género:** La mayoría de estos viajes son realizados por mujeres.
- **Tiempos de espera excesivos:** la espera para el servició de transporte público es larga, y mayormente se cargan objetos, bolsas con comestibles o carriolas, y la infraestructura pública resulta deficiente para desarrollar sus actividades.

En relación a lo anterior, la movilidad en el estado es uno de los principales retos a pesar de la inversión en infraestructura para la creación y ampliación de calles, puentes y carreteras, el tráfico inducido[14] no ha disminuido, al contrario ha incrementado, esto ha se ha convertido en un factor que detrimento en la calidad de vida vida de los bajacalifornianos. El crecimiento desordenado de las ciudades, la dependencia excesiva del automóvil particular y la falta de una correcta planeación de transporte público, generan en la entidad traslados cada vez más largos, costosos e inseguros, estres, contaminacion del aire, incremento de islas de calor, reducción del tiempo de convivencia familiar, accidentes e inseguridad vial.

Diversos medios de comunicación, han dado cuenta de congestionamientos viales que se generan en el estado a pesar de la creación de nuevas vialidades, tal es el caso del Viaducto Elevado en tijuana:

> "En los últimos años, el caos vial en Tijuana ha alcanzado proporciones preocupantes. El aumento en el número de vehículos, la falta de infraestructura vial adecuada y el crecimiento desordenado de la ciudad han contribuido a esta problemática. Las largas filas de automóviles, los congestionamientos en las principales avenidas y los retrasos en los trayectos se han vuelto una constante en la vida diaria de los tijuanenses"[15].

Al respecto el Centro de Investigación en Política Pública (IMCO), presentó el estudio "Costo del Tráfico 2026"[16], publicación mediante la cual se informa que las personas que

---

[14] **Tráfico inducido:** incremento sustancial en el tráfico que ocurre después de la apertura de una vía rápida o de la ampliación de una vía existente. Tráfico inducido en México: contribuciones al debate e implicaciones de política pública Luis Miguel Galindo, David Ricardo Heres y Luis Sánchez, ESTUDIOS DEMOGRÁFICOS Y URBANOS, vol. 21, núm. 1 (61), pp. 123-157 https://pasaloaunmejor.wordpress.com/elproyecto/trafico-inducido/

[15] "El caso vial en la Ciudad de Tijuana", Dr. Alejandro García, noviembre 16, 2023, Tijuananotas, https://tijuanotas.com/2023/11/el-caos-vial-en-la-ciudad-de-tijuana/

[16] Centro de Investigación en Política Pública, IMCO y Dat's Why, "Costo del Tráfico 2026", 15 Octubre, 2026 https://imco.org.mx/costo-del-trafico-2026/

se trasladan a diario en Tijuana y Mexicali pierden en conjunto 9 mil 559 millones de pesos al año por el tiempo que pasan en el tráfico. Y ubica a Tijuana en el lugar 4 a nivel nacional.

Estos dos municipios bajacalifornianos representan 4.7% de los 203 mil 316 millones de pesos que se pierden en las 44 ciudades analizadas, si bien este monto no es un gasto que salga del bolsillo de los ciudadanos, este es el valor económico estimado de las horas que los automovilistas dejan de dedicar a trabajar, estudiar, descansar o cuidar a otros por estar atorados en el tráfico.

Según el estudio de IMCO, en promedio en la cd. de Tijuana toma 36.1 minutos trasladarse al trabajo, y en transporte público toma 39.2 minutos. A nivel nacional, el promedio es de 30 minutos en vehículo privado y 42 en transporte público.

Por lo que respecta a Mexicali, cada automovilista pierde 80 horas atrapado en el tráfico al año, 31 menos que el promedio nacional. En este sentido Mexicali tiene un menor número de usuarios de transporte público en comparación con las 44 ciudades analizadas, solo el 5% de las personas que se trasladan diariamente usan transporte público el 95% restante usa su vehículo particular. Estos datos concuerdan con los proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, donde informan que existen más de 2,4 millones de vehículos registrados en el estado.

En relación al tema, diversos Países y ciudades han implementado políticas públicas para dar servicio de transporte público gratuito, Estonia fue pionera en en implementar esta política pública en Europa en 2013, en este sentido Luxemburgo[17] ofrece transporte gratuito en todo el país y a cualquier calidad de usuario, por su parte Malta, estableció desde 2022 la gratuidad en el servicio a los usuarios locales.

[17] https://ripess.eu/es/transporte-publico-gratuito-en-luxemburgo/

En tanto que en latinoamérica, Brasil, ha implementado con éxito el Programa "Domingão Tarifa Zero"[18], en total son más de 128 ciudades con algún tipo de tarifa cero, de las cuales en 108 la práctica es universal **gratuita en todas las líneas de servicio, para todos los usuarios, todos los días.** Otros países donde se ha implementado esta política pública son Francia, Polonia y Estados Unidos.

La implementación de esta política pública de transporte gratuito tiene un impacto benéfico en las comunidades, tanto económico como social a través del ahorro directo en los ingresos de trabajadores, estudiantes y de mas usuarios de este servicio, se reduce la brecha social, garantizando que cualquier persona pueda movilizarse a sus centros de trabajo, hospitales, escuelas, además se obtienen beneficios ambientales y de movilidad como son la reducción del tráfico vehicular, disminución de las emisiones contaminantes de vehículos, contribuyendo a la eficiencia en los tiempos de traslado, en el tema de salud los beneficios se reflejan en la movilidad activa ya que se combinan trayectos a pie con el uso del transporte público, reducción de accidentes viales y recuperación de espacios públicos utilizando las calles como vías recreativas.

Por lo anteriormente expuesto, está inicialista propone integrar a la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, el **Programa Estatal de Movilidad Gratuita Dominical**, con fin de fomentar el uso de transporte público garantizando con esto el derecho a la movilidad y reduciendo las brechas de desigualdad social y económica en el Estado.

Los argumentos antes mencionados sirven como fundamento y motivación de esta iniciativa que tiene como objeto incorporar como atribución de los municipios facilitar la implementación de vías recreativas, así como la incorporación del concepto de "movilidad del cuidado" en la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, Ley de Cultura Física y Deportes del Estado de Baja California y Ley de

[18] Página de la prefectura de Sau Paulo,Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transport, https://www.sptrans.com.br/domingao-tarifa-zero/

Fomento para el uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista para el Estado, así como establecer el Programa Estatal de Movilidad Gratuita Dominical en la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California.

Esta propuesta se sustenta en las siguientes consideraciones de derecho que se plantean a continuación:

2. Marco normativo

2.1. Marco Constitucional y Convencional

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), en su artículo Artículo 4º, reconoce el **derecho humano a la protección de la salud.** En relación a la salud las vías recreativas contribuyen a mantener una salud integral: por un lado, invitan a realizar trayectos cortos caminando, realizando actividad física moderada al aire libre de forma gratuita, disminuyendo problemas de obesidad y los relacionados a esta como hipertensión y otras enfermedades ligadas al sedentarismo; en relación a la salud mental, al ser una actividad realizada en exterior evita el aislamiento y ayuda a disminuir problemas de ansiedad y depresión.

Desde esta perspectiva y atendiendo a los principios establecidos en el artículo 1º, de interdependencia y progresividad de los derechos humanos, el derecho a la salud está intrínsecamente ligado al **derecho a un medio ambiente sano,** establecido también en el artículo 4to, párrafo 6 **"*Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho*"**, de este se derivan derechos conexos, como el a la participación, al desarrollo sostenible, y a servicios urbanos equitativos. Así también el artículo en mención establece que toda persona tiene **derecho a la movilidad** en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Las vías recreativas fomentan el uso de vehículos no automotores en actividades diarias o traslados cortos, disminuyendo con ello la contaminación atmosférica.

En este sentido, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, ha interpretado en el sistema constitucional la protección del **derecho humano a un medio ambiente sano**; en relación a lo anterior la constitución mandata al Estado a conducir un desarrollo nacional sustentable previsto en el artículo 25 de la Constitución, donde deriva un principio de transversalidad, conforme al cual, **la protección del medio ambiente y la conservación de la naturaleza deben estar en el centro de las decisiones de cualquier autoridad en los diferentes órdenes de gobierno y sectores del desarrollo.** Lo anterior relacionado con la función ecológica de la propiedad regulada en el artículo 27 constitucional (Controversia Constitucional 212/2018)[19]. La interpretación de la Corte sobre el acceso efectivo a la justicia en asuntos ambientales ha incorporado principios emergentes en el derecho internacional ambiental al sistema jurídico mexicano como los de **no regresión**[20] e **in dubio pro natura**[21].

Registro digital: 2030240
Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito
Undécima Época
Materia(s): Constitucional
Tesis: I.3o.C.7 CS (11a.)
Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación.
Libro 48, Abril de 2025, Tomo II, Volumen 2, página 1068
Tipo: Aislada
DERECHO A UN MEDIO AMBIENTE SANO. PARA SU DEFENSA LAS AUTORIDADES JURISDICCIONALES DE LOS DIVERSOS FUEROS Y MATERIAS DEBEN RESOLVER ATENDIENDO A SUS PRINCIPIOS RECTORES, AL SER UN DERECHO TRANSVERSAL Y ESTAR EN RIESGO LA SUPERVIVENCIA DE TODA FORMA DE VIDA.

[19] La Controversia puede ser consultada en el siguiente enlace: https://desc.scjn.gob.mx/controversia-constitucional-2122018

[20] Corte Interamericana de Derechos Humanos; https://www.corteidh.or.cr/tablas/r31076.pdf

[21] La tesis puede ser consultada en el siguiente enlace: https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2030863

Hechos: Dentro de una controversia de arrendamiento inmobiliario en la que se demandó el pago de pensiones rentísticas, la parte actora –arrendadora– solicitó entre otras prestaciones, el pago del adeudo por uso del servicio de energía eléctrica; se dictó sentencia a su favor y contra dicho fallo el demandado promovió recurso de apelación declarándose infundado y firme aquélla. Dicha resolución es la que constituye el acto reclamado en el amparo directo, en el cual, previamente al estudio del fondo del asunto, se consideró que se debe priorizar un uso adecuado de la energía eléctrica, tomando en cuenta que existe una corresponsabilidad por parte de quien se beneficia directamente de ese bien.

Criterio jurídico: Este Tribunal Colegiado de Circuito determina que para la defensa del derecho humano a un medio ambiente sano, las autoridades jurisdiccionales de los diversos fueros y materias deben Su capital, Tallin, fue pionera en Europa en 2013, y la medida se extendió luego a varios condados rurales.resolver atendiendo a sus principios rectores, al ser un derecho transversal cuya afectación irrumpe en todas las áreas y circunstancias de la vida de las personas y estar en riesgo la supervivencia de toda forma de vida.

Justificación: Lo anterior, porque las personas juzgadoras tienen la obligación, a través de sus fallos, de actuar ante un posible riesgo al deterioro del medio ambiente o ante la imposibilidad de reparar los daños ambientales causados, al entenderlo de máximo interés para el orden público y el interés social y buscando, en la medida de lo posible, la mitigación de la crisis climática. Por tanto, **es responsabilidad del Estado Mexicano y de todos los poderes públicos que lo integran, acatar los principios ambientales para garantizar que se respete el derecho a un medio ambiente sano** previsto tanto en el artículo 4o. de la Constitución General, como en el artículo 11 del Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en Materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales "Protocolo de San Salvador", así como los compromisos pactados por el Estado Mexicano en el Protocolo de Kioto [reducción de gases de efecto invernadero (GEI)], el Acuerdo de París (combate al cambio climático) y los principios de la Declaración de Río de Janeiro sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, pues **la lucha por la sobrevivencia de la vida sobre el planeta tierra debe ser un esfuerzo conjunto en el que todas las autoridades, de todos los niveles, se sumen para generar las condiciones necesarias a efecto de revertir y detener las condiciones adversas provocadas por el cambio climático.**

TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo directo 413/2022. 13 de julio de 2022. Unanimidad de votos. Ponente: Paula María García Villegas Sánchez Cordero. Secretaria: Leticia Yatsuko Hosaka Martínez.

Lo resaltado es propio

Registro digital: 2018635

Instancia: Primera Sala

Décima Época

Materia(s): Constitucional

Tesis: 1a. CCXCII/2018 (10a.)

Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación.

Libro 61, Diciembre de 2018, Tomo I, página 308

Tipo: Aislada

DERECHO HUMANO A UN MEDIO AMBIENTE SANO. SU DIMENSIÓN COLECTIVA Y TUTELA EFECTIVA.

El derecho humano a un medio ambiente sano posee una dimensión individual, pues su vulneración puede tener afectaciones directas e indirectas sobre las personas en conexidad con otros derechos como a la salud, a la integridad personal o a la vida, entre otros, pero también cuenta con una dimensión colectiva, al constituirse como un interés universal que se debe a generaciones presentes y futuras. **No obstante, el reconocimiento de la naturaleza colectiva y difusa de este derecho humano, no debe conducir al debilitamiento de su efectividad y vigencia, ni a la ineficacia de las garantías que se prevén para su protección; por el contrario, conocer y entender esta especial naturaleza debe constituir el medio que permita su tutela efectiva a través de un replanteamiento de la forma de entender y aplicar estas garantías.**

Amparo en revisión 307/2016. Liliana Cristina Cruz Piña y otra. 14 de noviembre de 2018. Cinco votos de los Ministros Arturo Zaldívar Lelo de Larrea, José Ramón Cossío Díaz, Jorge Mario Pardo Rebolledo, Alfredo Gutiérrez Ortiz Mena y Norma Lucía Piña Hernández. Ponente: Norma Lucía Piña Hernández. Secretarios: Eduardo Aranda Martínez y Natalia Reyes Heroles Scharrer.

Lo resaltado es propio

En relación a lo anterior, el artículo 115, establece que los Municipios tienen a su cargo servicios esenciales como agua potable y drenaje, alumbrado público, limpia y recolección de basura, mercados, rastros, **y los que inciden en esta iniciativa las calles, parques, y seguridad pública.**

En relación con lo anterior, las entidades federativas pueden establecer, mediante sus respectivas leyes, disposiciones que regulen y desarrollen las atribuciones de los municipios, siempre que ello se realice dentro del ámbito de competencias que les

reconoce el marco constitucional y se respete plenamente la autonomía municipal prevista en el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En este sentido, deben observarse, entre otros, los principios derivados del citado precepto constitucional, tales como el principio de libre administración de la hacienda municipal; el ejercicio directo por parte de los ayuntamientos de los recursos que integran la hacienda pública municipal; el principio de integridad de los recursos municipales; el derecho de los municipios a percibir las contribuciones que les correspondan; el principio de reserva de fuentes de ingresos municipales; las facultades constitucionales de los ayuntamientos respecto de la propiedad inmobiliaria; así como la facultad de las legislaturas estatales para aprobar las leyes de ingresos de los municipios.

Bajo este marco constitucional, la propuesta de la suscrita no invade ni menoscaba la esfera de competencia, autonomía, administración u organización interna de los municipios, toda vez que no pretende disponer de sus recursos, alterar sus atribuciones constitucionales ni intervenir en la libre administración de su hacienda pública, sino establecer dentro de las atribuciones que tienen los municipios en la ley de movilidad del estado, la de implementar vías recreativas. .

Es importante tomar en cuenta que la atribución que reforma esta iniciativa ya está establecida en la Constitución local y en la Ley de Movilidad local, el régimen constitucional federal, dota a los municipios de autonomía que les permite emitir los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, las circulares y las disposiciones administrativas de observancia general, que organicen la administración pública municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal.

En relación a esto, la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) ha delimitado esta relación mediante los siguientes criterios jurídicos:

- **Principio de reserva de fuentes:** Las legislaturas estatales tienen la facultad de emitir las bases generales de la administración pública municipal, pero no pueden suplantar la facultad reglamentaria del Ayuntamiento. El municipio tiene la exclusividad para normar su organización interna y sus servicios públicos.
- **Hacienda municipal protegida:** Los estados no pueden disponer de los recursos que integran la hacienda municipal ni condicionar de forma arbitraria las participaciones federales, ya que esto vulneraría su autonomía financiera.
- **Prohibición de subordinación:** El municipio no es una autoridad intermedia ni una sucursal del gobierno del estado. Es un orden de gobierno autónomo con competencias constitucionalmente reservadas.

En este sentido en la formulación de **política pública ambiental** (si bien la política pública está a cargo del Poder Ejecutivo en los estados y los Ayuntamientos a nivel local, este congreso cuenta con la facultad para realizar los cambios a las leyes que se requieran en beneficio de los ciudadanos que representan), las autoridades están constitucionalmente obligadas a proteger el derecho a un medio ambiente sano y a la salud sin condicionar su eficacia a eventuales repercusiones económicas.

Registro digital: 2030816
Instancia: Primera Sala
Undécima Época
Materia(s): Administrativa, Constitucional
Tesis: 1a./J. 158/2025 (11a.)
Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación.
Libro 52, Agosto de 2025, Tomo II, Volumen 1, página 309
Tipo: Jurisprudencia

DERECHO A UN MEDIO AMBIENTE SANO Y A LA SALUD PÚBLICA. SU GARANTÍA NO PUEDE CONDICIONARSE A CRITERIOS PURAMENTE ECONÓMICOS.

Hechos: Una asociación civil promovió juicio de amparo en contra de un acuerdo estatal que establecía parámetros para activar fases de contingencia ambiental, al considerar que dichos parámetros eran más laxos que los previstos en específicas Normas Oficiales Mexicanas. El Juez de Distrito negó el amparo, por lo que el tema de constitucionalidad subsistente se sometió al conocimiento de la Suprema Corte de Justicia de la Nación a través del recurso de revisión que interpuso la quejosa. En el análisis del fondo, la Primera Sala abordó la

tensión entre los efectos económicos de las decisiones regulatorias ambientales y la protección del derecho al medio ambiente sano y a la salud pública.

Criterio jurídico: La Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación considera que la protección al derecho a un medio ambiente sano y a la salud pública no puede condicionarse a criterios puramente económicos.

Justificación: Las decisiones regulatorias en materia ambiental pueden tener efectos en la reasignación de costos en los sectores productivos; sin embargo, dichos efectos no justifican que las autoridades dejen de adoptar medidas eficaces para la protección de los referidos derechos ni condicionarlos a una evaluación de costos.

Es criterio de la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación que el derecho al medio ambiente sano posee tanto una dimensión objetiva como subjetiva. Desde su faceta objetiva, implica la existencia de un sistema normativo e institucional que garantice la preservación y restauración de los ecosistemas, mientras que su dimensión subjetiva reconoce el derecho de toda persona a exigir condiciones ambientales adecuadas para su bienestar y desarrollo. En virtud de esta dualidad, la tutela del medio ambiente no sólo es un imperativo constitucional, sino que adquiere un valor intrínseco que trasciende cualquier análisis de costo-beneficio. **En consecuencia, en la formulación de su política ambiental, las autoridades están constitucionalmente obligadas a proteger el derecho a un medio ambiente sano y a la salud sin condicionar su eficacia a eventuales repercusiones económicas**.

Amparo en revisión 576/2023. 21 de mayo de 2025. Mayoría de cuatro votos de las Ministras y los Ministros Juan Luis González Alcántara Carrancá, Ana Margarita Ríos Farjat, Alfredo Gutiérrez Ortiz Mena y Loretta Ortiz Ahlf. Disidente: Jorge Mario Pardo Rebolledo. Ponente: Alfredo Gutiérrez Ortiz Mena. Secretario: Juan Luis Hernández Macías.

Tesis de jurisprudencia 158/2025 (11a.). Aprobada por la Primera Sala de este Alto Tribunal, en sesión privada de nueve de julio de dos mil veinticinco.

Lo resaltado es propio.

La Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas[22], menciona que **el derecho a un medio ambiente sano está directamente ligado al desarrollo sustentable.**

[22] La información puede ser consultada en el siguiente enlace: https://onu-habitat.org/index.php/componentes-del-derecho-a-la-ciudad

En este sentido el Objetivo 11 de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, "Ciudades y Comunidades Sostenibles"[23], el cual busca cumplir varias metas dentro de las que se incluyen; asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales; proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos; **aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos**; proteger el patrimonio cultural y natural; reducir significativamente el número de muertes causadas por los desastres, incluidos los relacionados con el agua, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades; y aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo.

En el ámbito convencional el Estado mexicano, ha suscrito diversos instrumentos normativos entre ellos:

1. Protocolo adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales "Protocolo de San Salvador", Artículo 11. Derecho a un medio ambiente sano. 1. Toda persona tiene derecho a vivir en un medio ambiente sano y a contar con servicios públicos básicos. 2. Los Estados Partes promoverán la protección, preservación y mejoramiento del medio ambiente.
2. Declaración Universal de Derechos Humanos (1948)[24], Artículos 25 y 27 reconocen el derecho a un nivel de vida adecuado, a la salud, la vivienda y la participación en la vida cultural de la comunidad.

[23] La información puede ser consultada en el siguiente enlace: https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/#:~:text=Se%20prev%C3%A9%20que%20esta%20cifra,y%20gestionan%20los%20espacios%20urbanos.

[24] La Declaración Universal de los Derechos Humanos, puede ser consultada en el siguiente enlace: https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights

3. Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC, 1966)[25], Art. 12: **Derecho al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental.** El Comité PIDESC ha interpretado que **estos derechos implican acceso equitativo a los servicios urbanos, transporte, espacios públicos, y medio ambiente saludable, todos pilares del derecho a un medio ambiente sano.**
4. **Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (ONU, 2015) Objetivo 11: "Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles."**
5. Declaración de Estocolmo suscrita por el Gobierno de México en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, así como la Resolución A/RES/74/299 adoptada por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), que establecen el compromiso de reducir las muertes por hechos de tránsito en al menos 50% entre en 2020 y 2030.
6. Plan Global de Acción para la Década de la Seguridad Vial 2021-2030, y que está alineado a la Declaración de Estocolmo y enfatiza la importancia de una perspectiva holística para integrar los componentes de la seguridad vial, como lo son el diseño de la infraestructura; la seguridad vehicular; las regulaciones y su aplicación; así como la atención prehospitalaria oportuna;
7. Plan Global de Acción para la Década de la Seguridad Vial 2021-2030, y que está alineado a la Declaración de Estocolmo y enfatiza la importancia de una perspectiva para integrar los componentes de la seguridad vial, como lo son el diseño de la infraestructura; la seguridad vehicular; las regulaciones y su aplicación.

2.2. Derecho comparado

[25] El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, puede ser consultado en el siguiente enlace:
https://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/Derechos%20Humanos/D50.pdf

Diversas entidades federativas, incluyen en sus leyes de movilidad, lo referente a las vías recreativas, y lo referente a movilidad activa en armonización con la ley general de movilidad.

LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE AGUASCALIENTES	TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES	ARTÍCULO 3°.- Para los efectos de esta Ley se entiende por: **CXL. Vías recreativas:** Consiste en el cierre temporal al tráfico motorizado de ciertas calles para formar un circuito de vías libres y seguras, donde peatones y ciclistas pueden hacer deporte o participar en actividades recreativas. La vía recreativa se lleva a cabo por tiempo y lugar determinado;
LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MÉXICO Y SUS MUNICIPIOS	TÍTULO TERCERO DEL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE CAPÍTULO III DEL DISEÑO VIAL	**Artículo 55. Vías recreativas.** Las autoridades estatales y municipales deberán garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad para el desplazamiento de las personas por medio de la actividad física e incluir la infraestructura peatonal, con discapacidad y ciclista en la normatividad sobre vías y espacios públicos. Con la finalidad de promover en las personas la actividad física, la Secretaría, la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura y las autoridades competentes y los gobiernos municipales deberán implementar en coadyuvancia con las autoridades competentes y auxiliares, programas de vías recreativas, de conformidad con la normatividad que al efecto se expida. Con la finalidad de dar cumplimiento a lo establecido en el presente ordenamiento, la

		Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación, la Secretaría de Cultura y Turismo, el Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia del Estado de México, el Instituto Mexiquense de la Juventud, el Instituto Mexiquense para la Discapacidad, se podrán coordinar con la Secretaría y la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura, para la implementación de los programas de vías recreativas.
LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO.	TÍTULO QUINTO DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL CAPÍTULO I DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	Artículo 90. Las autoridades estatales y municipales, instituciones gubernamentales, dependencias y asociaciones civiles, podrán implementar prácticas de promoción y socialización para la movilidad activa, así como **vías recreativas**, bici escuelas, activaciones deportivas, culturales y/o con fines recreativos, de acuerdo a las atribuciones correspondientes.
LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE PUEBLA	TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES CAPÍTULO II DE LAS BASES DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	ARTÍCULO 18 Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus competencias deberán garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad para el desplazamiento de las personas por medio de la actividad física e incluir la infraestructura peatonal y ciclista en la normatividad sobre calles y espacios públicos. Con la finalidad de promover en las personas la actividad física, la Secretaría deberá implementar en coadyuvancia con las autoridades competentes y auxiliares, **programas de vías recreativas**, los cuales consisten en la restricción temporal de

		circulación del tráfico motorizado de ciertas calles con fines de esparcimiento en un horario de operación previamente establecido, donde personas peatonas y ciclistas pueden hacer deporte o participar en actividades recreativas, de conformidad con la normatividad que al efecto se expida. Se considerarán autoridades competentes para implementar los programas de vías recreativas en coordinación con la Secretaría, a las Secretarías de Seguridad, de Cultura, de Igualdad Sustantiva, de Salud, de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial y de Educación; al Instituto Estatal del Deporte, al Instituto de Bienestar Animal, al Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia, al Instituto de la Discapacidad, al Instituto Poblano de la Juventud y a la Coordinación General de Protección Civil del Estado.

- **México:** Cuenta con circuitos como la ciclovía de la Ciudad de México de 59 km y la Vía RecreActiva de Guadalajara con cerca de 60 km habilitados los domingos.
- **Colombia:** pionero mundial del modelo con la famosa Ciclovía de Bogotá, la cual cuenta con más de 150 kilómetros replicada en otras ciudades del país.
- **Chile:** implementa el programa CicloRecreoVía con más de 32 km reservados los domingos en Santiago y otras comunas.
- **Brasil:** cierra avenidas importantes como la costanera en Río de Janeiro y ofrece más de 118 km en São Paulo los días festivos.

- **Perú:** destaca la icónica apertura de la avenida Arequipa en Lima todos los domingos por la mañana.
- **Argentina:** realiza el programa Calle Recreativa en Rosario y circuitos activos en Buenos Aires.
- **Guatemala:** desarrolla el programa dominical Pasos y Pedales en múltiples zonas de la Ciudad de Guatemala.
- **Estados Unidos y Canadá:** cuentan con calles abiertas y redes recreativas temporales en diversas metrópolis.

Estos son solo algunos ejemplos donde se ha implementado vías recreativas las cuales no solo incluyen el uso de bicicleta en los espacios públicos, también se desarrollan actividades como caminar, trotar-correr, paseo con animales de compañía, adopción de animales sintientes, etc. esto lejos de ser un tema en tendencia es un tema de política pública salutogénica que busca mejorar la calidad de vida urbana y cohesión social de los habitantes del Estado.

2.3. Marco normativo nacional

El artículo 4o. de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, señala que la planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, centros de población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego a diversos principios de política pública, entre los que señala aquellos relacionados a la accesibilidad universal y movilidad; en tanto que el artículo 73 de la misma ley, señala que la federación, **las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales deben promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sustentable** y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, para **lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado** y el reconocimiento y respeto a la jerarquía de movilidad priorizando a personas con

movilidad limitada y peatones, usuarios de bicicletas y transporte no motorizado y usuarios del servicio de transporte público de pasajeros.

Y conforme a lo que establece el artículo 37 de la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, es de especial interés, que el diseño vial de las vías públicas debe atender a la reducción máxima de muertes o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito. Asimismo, debe incorporar criterios que preserven la vida, seguridad, salud, integridad y dignidad de las personas usuarias de la vía, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

En relación al tema la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042[26], publicada mediante acuerdo en el Diario Oficial de la Federación en fecha 10 de octubre de 2023, instrumento rector para la conducción de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial articula cinco ejes estratégicos y se proponen en el Objetivo Específico 3.1: Incentivar la movilidad activa por medio de **la creación de redes de infraestructura y equipamientos peatonal y ciclista en todas las escalas territoriales**, contribuyendo a la integración de este modo de transporte a la red de movilidad intermodal y permitiendo una mejora de la experiencia y seguridad de los viajes; con la línea de acción: 3.1.1. Publicar, implementar y capacitar, en los tres órdenes de gobierno, la Norma Oficial Mexicana en materia de estructura y diseño para vías urbanas, 004-SEDATU-2023[27].

Si bien es cierto que la ley general de movilidad no incluye en su articulado el concepto de "vía recreativa", también lo es que aunque este u otros conceptos no se encuentren en las leyes generales, no limita a las entidades federativas a legislar para incorporarlo a su normatividad, lo anterior se afirma así ya que existe concurrencia para legislar en la materia de conformidad con el artículo 73, fracciones XXIX-C y XXIX-G, de la

[26] El acuerdo puede ser consultado en el siguiente enlace: https://dof.gob.mx/2023/SEDATU/SEDATU_101023.pdf

[27] La NOM-004-SEDATU puede ser consultada en el siguiente enlace: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/944945/NOM-004-SEDATU-2023__Estructura_y_disen_o_para_vi_as_urbanas._Especificaciones_y_aplicacio_n.pdf

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, al respecto la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha resuelto diversos criterios en este sentido;

Registro digital: 187982
Instancia: Pleno
Novena Época
Materia(s): Constitucional
Tesis: P./J. 142/2001
Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta.
Tomo XV, Enero de 2002, página 1042
Tipo: Jurisprudencia

FACULTADES CONCURRENTES EN EL SISTEMA JURÍDICO MEXICANO. SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES.

Si bien es cierto que el artículo 124 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que: "Las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados.", también lo es que el Órgano Reformador de la Constitución determinó, en diversos preceptos, la posibilidad de que el Congreso de la Unión fijara un reparto de competencias, denominado "facultades concurrentes", entre la Federación, las entidades federativas y los Municipios e, inclusive, el Distrito Federal, en ciertas materias, como son: la educativa **(artículos 3o., fracción VIII y 73, fracción XXV), la de salubridad** (artículos 4o., párrafo tercero y 73, fracción XVI), la de asentamientos humanos (artículos 27, párrafo tercero y 73, fracción XXIX-C), **la de seguridad pública (artículo 73, fracción XXIII), la ambiental (artículo 73, fracción XXIX-G), la de protección civil (artículo 73, fracción XXIX-I) y la deportiva (artículo 73, fracción XXIX-J).** Esto es, **en el sistema jurídico mexicano las facultades concurrentes implican que las entidades federativas, incluso el Distrito Federal, los Municipios y la Federación, puedan actuar respecto de una misma materia, pero será el Congreso de la Unión el que determine la forma y los términos de la participación de dichos entes a través de una ley general.**

Controversia constitucional 29/2000. Poder Ejecutivo Federal. 15 de noviembre de 2001. Once votos. Ponente: Sergio Salvador Aguirre Anguiano. Secretario: Pedro Alberto Nava Malagón.

El Tribunal Pleno, en su sesión privada celebrada hoy seis de diciembre en curso, aprobó, con el número 142/2001, la tesis jurisprudencial que antecede. México, Distrito Federal, a seis de diciembre de dos mil uno.

Registro digital: 2008026

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Décima Época

Materia(s): Constitucional

Tesis: IV.2o.A.2 CS (10a.)

Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación.

Libro 12, Noviembre de 2014, Tomo IV, página 3035

Tipo: Aislada

SUPREMACÍA CONSTITUCIONAL. NO SE TRANSGREDE ESE PRINCIPIO CUANDO SE ORIGINE UN CONFLICTO ENTRE LEYES FEDERALES Y LOCALES POR UNA APARENTE CONTRADICCIÓN ENTRE ELLAS, TRATÁNDOSE DE FACULTADES CONCURRENTES.

De conformidad con lo sostenido por la otrora Tercera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en la jurisprudencia 3a./J. 10/91, publicada en el Semanario Judicial de la Federación, Octava Época, Tomo VII, marzo de 1991, página 56, de rubro: "LEGISLACIONES FEDERAL Y LOCAL. ENTRE ELLAS NO EXISTE RELACIÓN JERÁRQUICA, SINO COMPETENCIA DETERMINADA POR LA CONSTITUCIÓN.", el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos no establece relación de jerarquía entre legislaciones federales y locales, y cuando se está ante una aparente contradicción entre ellas, ésta debe resolverse atendiendo a qué órgano es competente para expedir el ordenamiento, de acuerdo con el sistema de competencia que nuestra Carta Magna dispone en su artículo 124; y en concordancia con lo determinado por el Pleno del referido Máximo Tribunal en la jurisprudencia P./J. 142/2001, difundida en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Tomo XV, enero de 2002, página 1042, de rubro: "FACULTADES CONCURRENTES EN EL SISTEMA JURÍDICO MEXICANO. SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES.", en el sentido de que en el sistema jurídico mexicano las facultades concurrentes implican que las entidades federativas, incluso el Distrito Federal, los Municipios y la Federación, puedan actuar respecto de una misma materia, y que será el Congreso de la Unión el que determine la forma y los términos de la participación de dichos entes mediante una ley general, se concluye que no se transgrede el principio de supremacía constitucional consagrado en el artículo 133 de la Constitución Federal, cuando se origine un conflicto entre una ley federal y una ley local, tratándose de facultades que se ejercen simultáneamente por las entidades federativas y la Federación, respecto de una misma materia y que, en una ley general emitida por el Congreso de la Unión se determine la forma y términos de la participación de esos entes, toda vez que dicho principio se vulneraría en caso de que la ley federal o la local contradijeran las disposiciones de aquélla en cuanto a la competencia concurrente, por el grado superior que tiene sobre las leyes secundarias referidas conforme al precepto constitucional aludido, mas no porque éstas

pudieran contener normas que se contradigan entre sí, dado que el artículo 133 constitucional no establece relación de supra o subordinación entre las legislaciones federales y locales y, consecuentemente, se encuentran en un plano de igualdad.
SEGUNDO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL CUARTO CIRCUITO.
Amparo en revisión 194/2014. Grupo Quintín del Norte, S.A. de C.V. 11 de septiembre de 2014. Unanimidad de votos. Ponente: José Carlos Rodríguez Navarro. Secretaria: Griselda Tejada Vielma.

En este sentido, la ley general establece los principios, competencias y bases, para que la federación, y las entidades federativas desarrollen sus propias leyes locales, aunque las leyes generales marcan las bases mínimas que deberán contener las leyes locales, y las competencias de las autoridades, las entidades federativas tienen la capacidad de adaptar y reformar sus leyes locales para ajustarlas a sus particularidades y necesidades, en tanto no contravengan lo dispuesto en la ley general. Al respecto, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha resuelto diversos criterios en este sentido:

Registro digital: 165224
Instancia: Pleno
Novena Época
Materia(s): Constitucional
Tesis: P./J. 5/2010
Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta.
Tomo XXXI, Febrero de 2010, página 2322
Tipo: Jurisprudencia

LEYES LOCALES EN MATERIAS CONCURRENTES. EN ELLAS SE PUEDEN AUMENTAR LAS PROHIBICIONES O LOS DEBERES IMPUESTOS POR LAS LEYES GENERALES.
Las leyes generales son normas expedidas por el Congreso de la Unión que **distribuyen competencias** entre los distintos niveles de gobierno en las materias concurrentes y **sientan las bases para su regulación, de ahí que no pretenden agotar la regulación de la materia respectiva, sino que buscan ser la plataforma mínima desde la que las entidades puedan darse sus propias normas tomando en cuenta su realidad social. Por tanto, cumpliendo el mínimo normativo que marca la ley general, las leyes locales pueden tener su propio ámbito de regulación, poniendo mayor énfasis en determinados aspectos que sean preocupantes en una región específica.** Si no fuera

así, las leyes locales en las materias concurrentes no tendrían razón de ser, pues se limitarían a repetir lo establecido por el legislador federal, lo que resulta carente de sentido, pues se vaciaría el concepto mismo de concurrencia. **En este sentido, las entidades federativas pueden aumentar las obligaciones o las prohibiciones que contiene una ley general, pero no reducirlas, pues ello haría nugatoria a ésta.**

Acción de inconstitucionalidad 119/2008. Diputados integrantes de la Cuarta Legislatura de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal. 3 de septiembre de 2009. Unanimidad de nueve votos. Ausentes: Mariano Azuela Güitrón y Sergio A. Valls Hernández. Ponente: Genaro David Góngora Pimentel. Secretaria: Fabiana Estrada Tena.

El Tribunal Pleno, el quince de febrero en curso, aprobó, con el número 5/2010, la tesis jurisprudencial que antecede. México, Distrito Federal, a quince de febrero de dos mil diez.

Lo resaltado es propio

Esta inicialista considera que existe motivación y fundamentos legales suficientes para la incorporación de los conceptos mencionados

2.4. Marco normativo local

La Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, establece, en el artículo 7, apartado A:

"Toda persona tiene el derecho a la práctica del deporte, a la cultura física, a gozar de un medio ambiente adecuado para su desarrollo y bienestar, mismo que incluye el respeto y trato digno a los animales para su bienestar integral; asimismo, a la salud"

"El disfrute de una movilidad segura en las vialidades del Estado es un derecho que tiene toda persona. La ley establecerá las bases y programas para garantizar la seguridad vial del peatón, conductor y pasajero, en las distintas modalidades del transporte público o privado, incluyendo el no motorizado"

Relacionado a esto, la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, tiene por objeto establecer las bases y directrices generales para planificar, regular, controlar, vigilar, gestionar la movilidad, el transporte público y privado de personas y bienes en todas sus modalidades, garantizando las condiciones y derechos

para el desplazamiento de las personas de manera segura, igualitaria, sustentable y eficiente, y establece como sujetos activos de la movilidad a las personas con discapacidad, peatones, ciclistas, usuarios de la movilidad no motorizada, y establece la competencia y atribuciones a los municipios, entre ellas las de racionar el uso del espacio vial.

En este sentido, esta inicialista propone eliminar el contenido de la fracción XLIX, del artículo 2 referente a la "Nomenclatura" *Conjunto de elementos y objetos visuales que se colocan en la vialidad para indicar los nombres de las colonias, pueblos, barrios, vías y espacios públicos de la Ciudad, con el propósito de facilitar su identificación por parte de las personas*", esto por ser una función que desarrollan los Municipios del Estado (artículo 192, Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California), y **sustituir el contenido por Movilidad del Cuidado** armonizando este concepto con la ley General de Movilidad.

En tanto que la Ley de Cultura Física y Deportes del Estado de Baja California, tiene por objeto regular las actividades tendientes al disfrute, promoción, fomento, investigación, estímulo y desarrollo de la cultura física y la práctica del deporte en todas sus manifestaciones y expresiones, a fin de mejorar la calidad de vida de los habitantes en el Estado y los Municipios, a través de la organización y coordinación de actividades deportivas en tanto que la Ley de Fomento para el uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista para el Estado, tiene por objeto, fomentar y promover el uso de la bicicleta como medio de transporte, establecer principios y políticas, que permitan generar las condiciones para que el uso de la bicicleta se integre de manera efectiva y segura al sistema vial y garantizar la protección al usuario de la bicicleta y mejoramiento de la salud pública, calidad de vida y el desarrollo sustentable de las ciudades.

En relación a lo anterior y con base a la interdependencia de los derechos humanos relacionados con la salud, medio ambiente y movilidad, así como con el principio de progresividad, es que esta inicialista solicita la incorporación de los conceptos de vía recreativa, así como la armonización a la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del

Estado de Baja California, Ley de Cultura Física y Deportes del Estado de Baja California y Ley de Fomento para el uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista para el Estado.

3. Propuesta:

Por lo anteriormente expuesto se propone:

- Reforma de la fracción XLVIII, XLIX, y adición de la fracción LXXXVIII, del artículo 2, reforma a la fracción I del articulo 18, XVIII del artículo 32, y adicción del artículo 32 BIS , reforma de los artículos 204 y 208, y adicción del artículo 208 BIS de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California.
- Reforma a la fracción VI del artículo 43, de la Ley de Cultura Física y Deportes del Estado de Baja California.
- La reforma y adición de la fracción XIII, recorriendo las subsecuentes del artículo 4, reforma la fracción IV del artículo 7.

Cuadros comparativos:

Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California.

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
ARTÍCULO 2.- Para efectos de la presente Ley se entenderá por: I. Acera o Banqueta: Camino a cada lado de una calle, generalmente más elevado que ésta, reservado para la circulación exclusiva de las personas con discapacidad, peatones y en su caso usuarios de la movilidad no motorizada cuando así se permita, excluyendo en todo momento al ciclista que pretenda utilizarla, con la excepción de los menores de edad acompañados de sus padres para efectos de recreación de los menores;	**ARTÍCULO 2.-** (...) I a la XLVII (...)

II. Aforo: Es el conteo de vehículos, usuarios o mercancías realizado durante un periodo de tiempo determinado, con el objetivo de determinar la cantidad de vehículos, usuarios o mercancías que efectivamente pasan por una determinada ruta, vía pública o lugares; III. Alimentador Complementario: Es el concesionario y/o permisionario del transporte público que opera y presta el servicio en sus rutas autorizadas, mismas que sin ser parte integrante de un subsistema, convergen con el mismo con la finalidad de generar una movilidad efectiva para el público usuario; para lo cual deberá celebrar los acuerdos y/o convenios necesarios con los Sistemas Integrados de Transporte y con los operadores autorizados para la prestación del servicio público en el Subsistema que corresponda. Los acuerdos y/o convenios celebrados entre los operadores autorizados y quien pretende colaborar bajo la figura de alimentador complementario deberán ser autorizados expresamente por el Instituto; IV. Algoritmos electrónicos: Es un conjunto de instrucciones o reglas definidas y no ambiguas, ordenas y finitas que permiten solucionar un problema, realizar un cómputo, procesar datos y llevar a cabo otras tareas o actividades conexas o relacionas a la movilidad y el transporte; V. Amonestación de Supervisión Mecánica: Prevención que se hace, en la hoja de revisión mecánica, a los concesionarios y permisionarios, para que procedan a efectuar las reparaciones o mejorar las condiciones físicas del vehículo revisado;	

VI. Aplicación móvil: El programa informático o plataforma electrónica de geolocalización para la búsqueda, contacto virtual y validación real de prestadores del servicio de transporte con usuarios del servicio, así como para la contratación y pago de servicios de transporte; ejecutada u ofertada mediante dispositivos fijos o móviles mediante el uso de Internet o IOT (internet de las cosas por sus siglas en inglés), bajo la cual operan las empresas de redes de transporte o plataformas digitales; VII. Autobús: Vehículo automotor diseñado y equipado para transporte público o privado de pasajeros con diseño de fábrica, el cual cuenta con capacidad que determinará el Reglamento de esta Ley; VIII. Autobús Foráneo: Vehículo automotor diseñado y equipado para transporte público o privado de pasajeros con capacidad de origen o diseño de fábrica y que presta servicio de transporte a nivel nacional o internacional; IX. Autorización: Acto administrativo del Instituto a través del cual concede al particular la prestación del servicio de transporte público, privado o actividades conexas, conforme a lo establecido en la Ley y su Reglamento por el tiempo y condiciones que ambos establecen; X. Autorización Temporal: Acto administrativo del Instituto mediante el cual concede la prestación del servicio de transporte, en sus distintas modalidades, para atender por un tiempo determinado el incremento en la demanda por actividades derivadas de acontecimientos y	

festividades públicas o situaciones de emergencia; misma que no podrá exceder de un mes conforme lo establezca la presente Ley y su Reglamento; XI. Bahía: Espacio exclusivo dentro de la vialidad fuera del carril de circulación, para realizar labores de ascenso y descenso de pasajeros, así como carga y descarga de mercancías; XII. Bicicleta: Vehículo de tracción humana a pedales o asistida por tracción eléctrica; XIII. Bicipuertos: Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado; XIV. Calidad del servicio: Niveles cualitativos y cuantitativos de la eficiencia de la ruta y nivel de servicio ofrecido al usuario, en términos de tiempos de transportación, frecuencia de paso, accesibilidad, limpieza, comodidad del vehículo, manejo atención del conductor y en su caso sensación térmica del usuario. La calificación de la calidad del servicio es en base a una serie de indicadores cuantitativos y cualitativos definidos en el Reglamento de la presente Ley; XV. Calle completa: Las vialidades que por su diseño, construcción e implementación consideran las necesidades de movilidad de los peatones, ciclistas, personas que utilizan los medios de transportación masiva, conductores de vehículos de motor, personas de todas las edades y condiciones. Estas características incluyen, pero no se limitan a: aceras transitables, carriles exclusivos, rotulados para ciclistas, construcción de señales y estructuras como isletas, rotondas y cruces que den paso a que se comparta la vía pública, cortes	

de esquinas, aceras elevadas con rampas de acceso y la adopción de medidas de seguridad pública para control de tránsito; XVI. Carril confinado: Es el espacio de circulación, debidamente señalizado donde la exclusividad de circulación la tienen los vehículos/vehículos del servicio público de transporte masivo de pasajeros, vehículos de emergencia y seguridad, así como los del servicio de transporte escolar que cuenten con autorización para operar en los horarios y tramos determinados por el Instituto; XVII. Carril preferencial: Es el espacio de circulación, debidamente señalizado donde la preferencia la tienen los vehículos/vehículos del servicio público de transporte masivo de pasajeros que cuenten con la autorización del Instituto para operar y prestar el servicio público dentro del sistema de transporte masivo en el Estado de Baja California o cualquiera de los subsistemas que lo integren; XVIII. Causa de utilidad pública: Es de utilidad pública e interés general, la prestación de los servicios de transporte en cualquiera de sus modalidades ya sea a través de un organismo descentralizado, o bien, por conducto de personas físicas o jurídicas a quienes mediante concesiones, permisos y autorizaciones el Instituto, encomiende la realización de dichas actividades, en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; Asimismo, se considera de utilidad pública y beneficio general, el establecimiento y uso adecuado de las áreas susceptibles de tránsito vehicular y peatonal; señalización vial y nomenclatura y, en general, la	

utilización de los servicios, la infraestructura y los demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad de competencia del Estado y sus municipios, en términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; XIX. Chatarrización: El proceso mediante el cual se desechan los vehículos de transporte público y privado que han cumplido su vida útil, mediante la instrumentación de un programa institucional que la incentive; XX. Centro de Transferencia Modal: Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte; XXI. Conductor: Es la persona física encargada de conducir o manejar un vehículo privado quien deberá obtener autorización del Instituto a efecto de realizar actividades económicas o de lucro conforme a la presente Ley y su Reglamento; XXII. Ciclista: Al conductor de vehículo de tracción humana a pedales o asistido por tracción eléctrica; XXIII. Cierre de Circuito: Son los espacios físicos permitidos en los que, sin realizar base, se efectúa el despacho de los vehículos destinadas al servicio público de transporte de pasajeros para iniciar o terminar su itinerario, incluyen maniobras de ascenso y descenso y en el que se controla el intervalo de salidas entre una y otra vehículo; XXIV. Competencia desleal o ruinosa: Se considera competencia desleal y ruinosa la práctica ilegal de	

cualquier persona física o moral que oferte, promocione, comercialice, explote o preste el servicio de transporte, sin contar con permiso o concesión expedida por el Instituto. O bien cuando un prestador de servicio de transporte afecte indebidamente de manera directa en la prestación del servicio con consecuencias negativamente a su aforo a otro concesionario, permisionario o autorizado y que contravenga la presente Ley, su Reglamento o disposiciones aplicables; XXV. Concesión: Acto administrativo por el cual el Instituto, autoriza a las personas morales, para prestar un servicio público de transporte, en los términos y condiciones que la propia Ley y su Reglamento señala. Su otorgamiento y las condiciones que se establezcan se consideran de utilidad pública y de interés general; XXVI. Consejo: El Consejo Consultivo de Movilidad y Transporte; XXVII. Derecho de vía: Zona afecta a una vía pública en ambos lados de ésta, con las medidas que determine el Reglamento de la presente Ley; XXVIII. Elementos de Identificación Vehicular: Los aditamentos, documentos, gafetes o medios electrónicos expedidos por la Secretaría de Hacienda a través de la Oficina Recaudadora y en coordinación con el Instituto autorizadas para ello en los que constan la autorización, permisos, concesión e identificaciones para la movilidad sustentable que comprenden las calcomanías, placas y tarjetas de circulación, siempre y cuando se cumplan los requisitos establecidos en la presente Ley y la normatividad aplicable;	

XXIX. Empresas de redes de transporte: Empresas de Redes de Transporte: Son aquellas personas físicas o morales cuyo servicio se limita exclusivamente a intermediar vía electrónica la oferta, contratación y pago de servicios de transporte público o privado, vinculando a través de dicha aplicación a usuarios con prestadores del servicio en cualquiera de sus modalidades autorizados y registrados por la autoridad competente; XXX. Equipamiento vial o de transporte: El conjunto de espacios y edificaciones de uso predominantemente público donde se proporciona un servicio de movilidad y transporte a la población, que contribuye a su bienestar y a su desarrollo económico, social y cultural; XXXI. Examen Toxicológico: Examen que certifica la presencia o ausencia de sustancias consideradas prohibidas en el cuerpo humano, tales como marihuana, opiáceos, benzodiacepinas, metanfetaminas, anfetaminas, cocaína y otras de naturaleza similar; también conocido como examen antidoping; XXXII. Holograma o QR de verificación vehicular: formas únicas autorizadas y emitidas por el Instituto, con características de seguridad y colores determinados de acuerdo con el año, para verificar la autenticidad y vigencia de las autorizaciones, permisos o concesiones en cumplimiento al Reglamento de esta Ley; XXXIII. Horario: Hora determinada por el Instituto de inicio y término a que deberá sujetarse la	

prestación del servicio de transporte de pasajeros o de carga ya sea pública o privada, conforme a los términos definidos en la presente Ley y su Reglamento; XXXIV. Itinerario: Relación completa de las calles o lugares por los que transitan un vehículo del servicio de transporte público, al realizar el traslado de usuarios de terminal a terminal y puntos intermedios; XXXV. Infracción: Es el incumplimiento de las disposiciones normativas a la presente Ley su Reglamento y disposiciones aplicables, la cual amerita una sanción, medida de seguridad o de urgente aplicación y en su caso arrastre y depósito de todos los vehículos incluyendo los del servicio público, privado o de servicios conexos de movilidad o transporte; XXXVI. Infracción electrónica: Las infracciones a la Ley, su Reglamento y disposiciones aplicables que sean formuladas a través de equipos o sistemas electrónicos a cargo del Instituto; XXXVII. Infraestructura vial: Todos los sistemas de comunicación y transporte de personas, de organización y distribución de bienes; XXXVIII. Instituto: El Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California; XXXIX. Intermodalidad: La característica de un sistema de transporte en la cual se utilizan de forma integrada al menos dos modos de transporte diferentes para completar la cadena de traslado puerta a puerta;	

XL. Ley: Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California; XLI. Maquinaria agrícola, de construcción o industrial: Es aquella autopropulsada o remolcada, que tiene como uso exclusivo las actividades y servicios agrícolas, de construcción e industriales y que transitan de manera eventual o excepcional en los caminos, carreteras y autopistas de jurisdicción estatal y local; previa autorización del Instituto; XLII. Menor de Edad: El conductor de vehículo o motocicleta, respectivamente, distinto a los reservados para operadores, con edad de 16 o 17 años; XLIII. Minibús: Vehículo automotor diseñado y equipado para transporte público o privado de pasajeros con diseño de fábrica, el cual cuentan con capacidad que determinará el Reglamento de esta Ley; XLIV. Mobiliario urbano: Los elementos complementarios al equipamiento urbano, ya sean fijos, móviles, permanentes o temporales, ubicados en la vía pública o en espacios públicos formando parte de la imagen de las comunidades del Estado, los que, según su función, se aplican para el descanso, esparcimiento, deporte, comunicación, información, necesidades fisiológicas, comercio, seguridad, higiene, servicio, jardinería, así como aquellos otros muebles que determinen la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenamiento Territorial;	

XLV. Motociclista: El conductor de motocicletas, bicimotos, triciclos automotores, tetramotos, motonetas sea cual fuere la capacidad de los centímetros cúbicos del motor, ya sea para el uso personal, servicio particular o para el desempeño de un trabajo; XLVI. Movilidad: Es un derecho humano que consiste en el desplazamiento de personas, bienes y cosas que se realizan en el Estado, a través de los diferentes medios, formas y modalidades de transporte que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso la movilidad tendrá como eje central a la persona; XLVII. Multimodalidad: Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular; XLVIII. Movilidad no motorizada: Desplazamientos ~~realizados a pie y a través~~ de vehículos no motorizados; XLIX. ~~Nomenclatura: Conjunto de elementos y objetos visuales que se colocan en la vialidad para indicar los nombres de las colonias, pueblos, barrios, vías y espacios públicos de la Ciudad, con el propósito de facilitar su identificación por parte de las personas;~~ L. Número económico: Número de registro oficial asignado por el Instituto para todo vehículo que	XLVIII. Movilidad **activa** no motorizada: Desplazamientos **de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas**

preste o explote el servicio de transporte en la modalidad de que se trate;	**técnicas o mediante el uso** de vehículos no motorizados;
LI. Operador: Se entiende referido a una persona física cuando ésta conduzca o maneje un vehículo destinado al transporte público o privado de personas o carga con fines económicos o de lucro, ya sea en forma intermitente o permanente;	**XLIX. Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;**
LII. Parada oficial de ascenso y descenso: elemento de equipamiento y mobiliario debidamente identificado que permiten a los usuarios de un sistema integrado de transporte realizar los ascensos, descensos o trasbordos necesarios para sus traslados, mismos que por su naturaleza son los únicos espacios habilitados para que los vehículos de este sistema realicen estas actividades;	L a LXXXVII (...)
LIII. Parque vehicular: Cantidad de vehículos autorizados en una concesión para la prestación del servicio público;	
LIV. Padrón: Padrón de Movilidad y Transporte que es la base de datos sistemáticamente ordenada y administrada por el Instituto y que contiene la información de los sujetos y objetos regulados por esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables;	
LV. Peatón: Es la persona física que transita a pie por la vía pública;	
LVI. Permiso: Documento que otorga el Ejecutivo estatal por conducto del Instituto a través del cual autoriza al particular a prestar un servicio de	

transporte en las modalidades y términos que establezca la Ley y su reglamento. LVII. Permisionario: Persona física titular de un permiso para prestar un servicio de transporte en las modalidades y términos que establezca la Ley y su reglamento. LVIII. Póliza de seguro: Documento expedido por una persona jurídica debidamente acreditada y certificada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, en los términos de la normatividad aplicable que ampare el aseguramiento del conductor, operador o propietario del vehículo automotor para responder por daños y perjuicios ocasionados a terceros; LIX. Prácticas restrictivas del comercio aplicado a la movilidad y el transporte: Se considerarán ilícitas toda práctica monopólica o restrictiva del comercio aplicado a la movilidad cuando se pretenda fijar, elevar, concertar o manipular la oferta de servicios de transporte en perjuicio del usuario en los términos de la Ley Federal de Competencia Económica; LX. Prestadores del servicio de transporte bajo demanda mediante aplicaciones móviles: Propietarios del vehículo autorizado por el Instituto para prestar el servicio de transporte a través de una plataforma tecnológica operada por una empresa de redes de transporte en los términos de la presente Ley y su Reglamento; LXI. Radio Taxi: Son los vehículos automotores de alquiler sin itinerario fijo que se contrata para viajes pactados consensualmente, equipados para el	

transporte de personas con capacidad conforme las disposiciones de esta Ley y su Reglamento, el cual está conectado con una central de radio que comunica al operador con su usuario. La tarifa a pagar por el servicio prestado se determina atendiendo a la tarifa autorizada mediante el taxímetro o con algoritmos electrónicos administradas mediante plataformas de tecnologías; que tendrán una antigüedad menor a 6 años de su fecha de fabricación; LXII. Recorrido: Descripción detallada de las vialidades por las que transitan los vehículos del servicio de transporte de personal; LXIII. Reglamento: El Reglamento de la presente Ley; LXIV. Responsabilidad civil del pasajero: Cláusula o cobertura amparada en un contrato de seguro mediante la cual el concesionario, permisionario o autorizado se encuentra asegurado mediante póliza de seguro por la cual se obliga a indemnizar hasta por un monto determinado a los pasajeros, por las lesiones, muerte o daños ocasionados al momento de un siniestro o accidente y con motivo de los servicios de transporte prestados; LXV. Responsabilidad civil de daños a tercero: Cláusula o cobertura contenida en un contrato de seguro mediante la cual la empresa o institución aseguradora se obliga en nombre del asegurado y hasta por un monto determinado a responder por el pago de la responsabilidad civil en que incurra, con el consentimiento expreso o tácito del concesionario o permisionario, quien use el vehículo y que a consecuencia de dicho uso cause	

daños a terceros en sus bienes, lesiones corporales o la muerte; LXVI. Responsabilidad civil complementaria: Cláusula o cobertura de un contrato de seguro que cubre los costos que superan los límites de otras coberturas de seguro, en este caso opera en exceso de la cobertura de responsabilidad civil por daños a terceros y ampara la responsabilidad civil en que incurra el asegurado con cualquier persona que con su consentimiento expreso o tácito use el vehículo y que a consecuencia de dicho uso cause lesiones corporales o la muerte a terceros; LXVII. Ruta: El trayecto con origen y destino que podrá ser troncal, alimentadora, integrada a un corredor o formar parte de un sistema integrado de transporte o no, autorizadas o concesionadas por el Instituto; LXVIII. Servicios conexos: Los servicios vinculados a la operación de los Sistemas Integrados de Transporte en el Estado, y que son necesarios para garantizar su calidad, confiabilidad, continuidad y seguridad, entre los que se podrán incluir: servicios de pre y post pago mediante tarjeta electrónica, monitoreo por sistemas de posicionamiento global o GPS, sistemas de semaforización inteligente, entre otros, que se definirán en la presente Ley y su Reglamento; LXIX. Sistema de pago electrónico o prepago: Plataforma tecnológica para el pago, sea con elementos electrónicos o prepago de la tarifa autorizada; así como el conjunto de instrumentos, procedimientos bancarios y por lo general, sistemas interbancarios de transferencia de fondos	

que aseguran la circulación del dinero a través de sistemas electrónicos; LXX. Sistema integrado de transporte: Conjunto de servicios de movilidad y transporte que incluyen de manera coordinada a concesionarios, infraestructura y usuarios de una ciudad o zona metropolitana con una organización de alta eficiencia, eficacia y sustentabilidad, facilitando la optimización de operaciones, reformulación de tarifas entre las distintas modalidades de transporte motorizado y no motorizado; LXXI. Servicio metropolitano de transporte: Es el que se presta entre los Municipios declarados zona Metropolitana y sus zonas conurbadas en cualquiera de sus modalidades, con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento; LXXII. Sistema de Movilidad: Es el conjunto de elementos ordenados y coordinados de infraestructura, equipamiento, mobiliario vehículos de transporte ya sean públicos o privados, así como los servicios conexos que facilitan el desplazamiento de personas y mercancías en un territorio. LXXIII. Sistemas de control de tránsito: Todas las estrategias, equipamientos, mobiliario y servicios conexos orientados a prevenir la congestión vial, mejorar el flujo de tránsito, mantenimiento de la seguridad vial, priorización de la peatonalización, movilidad no motorizada y sistemas de transporte masivo de pasajeros; LXXIV. Sistema de información para la Movilidad: La base de datos de los vehículos particulares o	

prestadores de servicio concesionado, conductores, operadores, propietarios, personas físicas o morales titulares de permisos o concesiones, los sistemas electrónicos y demás características que incidan en la movilidad; LXXV. Sitio: El espacio en la vía pública o en propiedad privada, autorizado por la autoridad competente para estacionar vehículos de alquiler, no sujetos a itinerario y a donde el público usuario pueda acudir a contratar estos servicios; LXXVI. Sociedad mutualista: Se conoce como Sociedad Mutualista a las asociaciones de personas debidamente constituidas que, sin dar pólizas o contratos, conceden a sus miembros coberturas en caso de accidentes o daños personales o contra terceros, las cuales se encuentran autorizadas obligatoriamente conforme a la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, y por la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros; LXXVII. Subsistema: Es cada uno de los elementos ordenados y diferenciados por su tipología o función de un sistema de movilidad sea integrado o no, el cual podría ser de infraestructura, equipamiento, mobiliario, vehículos de transporte ya sean públicos o privados, así como los servicios conexos de movilidad que facilitan el desplazamiento de personas y mercancías en un territorio; LXXVIII. Tarifa: Contraprestación a cargo de los usuarios, autorizada por el Instituto para la prestación del servicio de transporte en todas sus	

modalidades; LXXIX. Terminal: Es la estación vehicular autorizada por el Instituto para iniciar o cerrar recorridos locales o foráneos previamente autorizados; LXXX. Transporte escolar: Servicio de transporte público o privado destinado al transporte de estudiantes de las instituciones educativas y que opera en términos del permiso otorgado bajo esta modalidad. Este servicio se presta en autobuses y minibuses de distinta capacidad, diseñados de origen especialmente para tal fin; LXXXI. Transporte de personal: Servicio de transporte público o privado destinado principalmente al traslado de trabajadores, dependientes o personas vinculadas a las empresas, industrias o fuentes de trabajo en que laboran, prestan sus servicios o mantienen relación comercial o profesional; con horario, precio, recorrido, origen y destino variables y dinámicos de acuerdo con las necesidades del cliente o usuario, y que opera en los términos del título concesión otorgado; LXXXII. Transporte turístico: Servicio de transporte público destinado al transporte de personas a lugares de interés turístico o cultural en general; no está sujeto a horario y tarifa fija. Este servicio se presta en autobús y microbús de distinta capacidad o en su caso en vehículos automotor y de propulsión humana acondicionados especialmente para tal fin; Fracción Reformada LXXXIII. Trasbordo: La transferencia de bienes o personas de un vehículo de transporte a otra, dentro de un sistema integrado de transporte o de	

movilidad, los cuales deberán de compartir servicios conexos según lo disponga el Reglamento de esta Ley; LXXXIV. UMA: La Unidad de Medida y Actualización (UMA); LXXXV. Vehículo: Todo bien mueble identificado en su individualidad diseñado para el transporte terrestre de personas o cosas en la vía pública, que su movimiento sea generado por una fuerza motriz o de propulsión, así como aquellos destinados para ser remolcados; LXXXVI. Vías públicas de comunicación local: Se refiere a las vías públicas, incluyendo sus construcciones de ingeniería como puentes, alcantarillas, pasos a desnivel y demás elementos de protección, monitoreo o control vía sistemas electrónicos a excepción de aquéllas que sean exclusivamente de jurisdicción de la Federación, que comuniquen al Estado con otra u otras entidades federativas, o las construidas en su totalidad o en su mayor parte por la Federación, siempre que éstas no se hubieren cedido al Estado o a los municipios; y, LXXXVII. Vías Públicas: Las banquetas, ciclovías, calles, calzadas, avenidas, viaductos, carreteras, caminos y autopistas, así como las vialidades primarias y corredores de movilidad con prioridad al transporte público y, en general: a) Los predios destinados a los fines públicos del tránsito peatonal, vehicular y al transporte masivo, así como para las diferentes modalidades de taxi;	

b) Los caminos públicos de jurisdicción estatal y municipal destinados temporal o permanentemente al tránsito de personas y vehículos, incluyendo el área del derecho de vía de los mismos; así como las vialidades de uso común de los condóminos, cuando su ubicación geográfica permitan el libre tránsito peatonal, vehicular o de transporte, sea necesario para la unión entre dos o más puntos de intersección con zonas urbanas y metropolitanas. (SIN CORRELATIVO)	**LXXXVIII. Vías Recreativas: Espacio vial destinado de manera temporal o permanente para el uso prioritario de personas peatonas, ciclistas y usuarias de medios de movilidad no motorizados, mediante la restricción parcial o total de la circulación de vehículos motorizados, con la finalidad de promover la movilidad activa, la recreación, la convivencia comunitaria, la actividad física, la salud pública, la seguridad vial, la inclusión social y**

	el aprovechamiento democrático del espacio público.
ARTÍCULO 18.- Los usuarios del transporte público tendrán las obligaciones siguientes: I. Pagar la tarifa del servicio público de transporte; II. No fumar, ni ingerir bebidas alcohólicas en el interior de los vehículos; III. No arrojar basura u objetos a la vía pública; IV. No podrá sacar del vehículo parte del cuerpo u objetos; V. No podrá exigir al conductor su ascenso y descenso fuera de los lugares establecidos para ese efecto; VI. Abstenerse de realizar actos que ocasionen molestias a los demás pasajeros y al operador; VII. Queda prohibido el uso de bocinas que reproduzcan sonidos estridentes; y, VIII. No hacer uso de los asientos reservados para personas con discapacidad, mujeres embarazadas o adultos mayores, cuando algunas de estas personas viajen de pie.	**ARTÍCULO 18.- (...)** I. Pagar la tarifa del servicio público de transporte,**salvo los casos de gratuidad previstos en la presente Ley y demás disposiciones aplicables.** II. a VIII. ...
ARTÍCULO 32.- En el ámbito de su competencia en materia de vialidad, movilidad y transporte las atribuciones de los Municipios del Estado se delimitarán conforme a las siguientes bases: I. Observar y garantizar desde el ámbito de su competencia el Plan Sectorial de Movilidad y Transporte que el Instituto emita como el instrumento rector en la formulación y aplicación de programas de movilidad, transporte, desarrollo urbano y seguridad, en lo que incidan su ámbito territorial;	**ARTÍCULO 32.-** (...) I a la XVII (...)

II. Coadyuvar con el Instituto, con el fin de verificar la factibilidad de los proyectos de infraestructura y equipamiento vial y servicios conexos a la movilidad, en lo relativo a su territorio, localización y aprovechamiento de áreas, conforme a la normatividad aplicable de carácter técnico y de ordenamiento territorial; III. Vigilar en el ámbito de su competencia, el cumplimiento de esta Ley, su Reglamento, así como las demás disposiciones en la materia; IV. Celebrar convenios con el Instituto a efecto de coordinarse y cooperar para hacer eficiente y sustentable la movilidad, los servicios de transporte, y el tránsito; V. Ordenar, regular y administrar los servicios y obras de vialidad y tránsito en los centros de población ubicados en su territorio y en las vías públicas de jurisdicción municipal, conforme a las disposiciones de esta Ley en sus reglamentos respectivos; VI. Dictar medidas para mejorar la infraestructura vial y los sistemas de control de tránsito de jurisdicción municipal en términos de esta Ley; VII. Ejecutar las acciones relativas a la ingeniería de tránsito y al señalamiento de las vialidades en los centros de población de su jurisdicción; VIII. Implementar las directrices, políticas, y normas de observancia general que emita el Instituto respecto a las características específicas y la ubicación que deberán tener los dispositivos y señales para la regulación del tránsito, conforme a las normas generales de carácter técnico;	

IX. Coordinarse con el Instituto y con los otros Municipios de la entidad, para dar cumplimiento a las disposiciones de la presente Ley; X. Coadyuvar con el Instituto, en la determinación de las rutas de acceso y paso de los vehículos del servicio público de transporte de pasajeros, suburbano, foráneos y de carga; así como los itinerarios y horarios para los vehículos de carga, con el fin de que el Instituto otorgue las autorizaciones correspondientes; XI. Coadyuvar con el Instituto, para la localización y ubicación del equipamiento para el transporte, tanto para la operación de las terminales de autobuses de pasajeros, como de las terminales de carga, a efecto de tramitar las concesiones, permisos y autorizaciones que en su caso correspondan; XII. Coadyuvar con el Instituto, para autorizar la ubicación de los lugares para el establecimiento de los sitios de transporte público; XIII. Coadyuvar con el Instituto, con el fin de que este último autorice la localización de las obras de infraestructura y equipamiento vial; XIV. Determinar y solicitar, en su jurisdicción territorial, la instalación de los espacios destinados para la ubicación de estacionamientos, ascenso y descenso exclusivo de personas con discapacidad, en lugares preferentes y de fácil acceso a los edificios o espacios públicos, particulares o de Gobierno, cuyo uso esté destinado o implique la concurrencia del público en general;	

XV. Solicitar al Instituto asesoría y apoyo para realizar los estudios técnicos y acciones en materia de movilidad urbana, vialidad y tránsito; XVI. En el ámbito de su respectiva competencia, determinar, aplicar y ejecutar las sanciones correspondientes a quienes incurran en infracciones a esta Ley y a su Reglamento; Fracción Reformada XVII. Promover en el ámbito de su respectiva competencia las acciones para el uso racional del espacio vial, de conformidad con la jerarquía de movilidad, establecida en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; y XVIII. Fomentar el uso de la bicicleta y garantizar la seguridad vial de las personas que utilizan medios no motorizados; así como garantizar espacios delimitados para la guarda de bicicletas y similares. Los Municipios en el ámbito de su competencia podrán restringir la circulación de vehículos automotores, para garantizar la seguridad vial de las personas.	XVIII. Fomentar **vías recreativas** y uso de la bicicleta, **así como** garantizar la seguridad vial de las personas que utilizan medios no motorizados; así como garantizar espacios delimitados para la guarda de bicicletas y similares. (...)
	32 BIS. - Los ayuntamientos y demás autoridades competentes, fomentarán el establecimiento, desarrollo y consolidación de vías recreativas temporales o permanentes como parte de la política estatal de movilidad sustentable. **Las vías recreativas tendrán como objetivo:**

SIN CORRELATIVO	**I. Fomentar la actividad física, la recreación y los hábitos de vida saludables;** **II. Promover la movilidad activa mediante el uso de la bicicleta y demás medios de transporte no motorizados;** **III. Garantizar espacios públicos seguros, accesibles e incluyentes para todas las personas;** **IV. Fortalecer la convivencia familiar, comunitaria y la cohesión social;** **V. Fomentar la educación y cultura de la movilidad, la seguridad vial y el respeto entre las personas usuarias de la vía pública;** **VI. Contribuir a la reducción de emisiones contaminantes, del ruido y de los efectos ambientales derivados del uso excesivo de vehículos motorizados;** **VII. Favorecer la accesibilidad universal y el ejercicio del derecho a la ciudad y a la movilidad en condiciones de igualdad.**
ARTÍCULO 204.- El Sistema Tarifario es el mecanismo de financiamiento del servicio de transporte público en sus diferentes modalidades, que se conforma por los ingresos provenientes de los pagos realizados por los usuarios, en los términos señalados por la presente Ley y su Reglamento.	**ARTÍCULO 204.-** El Sistema Tarifario es el mecanismo de financiamiento del servicio de transporte público en sus diferentes modalidades, que se conforma por los ingresos provenientes de los pagos realizados por los usuarios y, **en su caso, por los recursos públicos, subsidios y demás mecanismos de financiamiento legalmente autorizados,** en los términos señalados por la presente Ley y su Reglamento.
ARTÍCULO 208.- Las tarifas del servicio de transporte público de pasajeros, se aplicarán	**ARTÍCULO 208.-** Las tarifas del servicio de transporte público de pasajeros, se aplicarán

uniformemente a todos los usuarios, a excepción de los niños de tres años o menores quienes viajarán sin costo alguno.	uniformemente a todos los usuarios, a excepción de los niños de tres años o menores quienes viajarán sin costo alguno, **así como de los demás supuestos de gratuidad y tarifas preferenciales establecidos en la presente Ley**.
SIN CORRELATIVO	**ARTÍCULO 208 BIS. De la gratuidad dominical del transporte público. Con el objeto de garantizar el ejercicio efectivo del derecho humano a la movilidad, promover la igualdad sustantiva, fortalecer la integración social, facilitar el acceso a espacios públicos, recreativos, culturales y deportivos, y contribuir a la protección del medio ambiente, el Estado garantizará la gratuidad del servicio público de transporte colectivo de pasajeros durante los días domingo.** **La gratuidad será de carácter universal y comprenderá a todas las personas usuarias, sin distinción de edad, género, condición social, discapacidad, lugar de residencia o cualquier otra condición.** **El beneficio será aplicable al transporte público colectivo de pasajeros de competencia estatal, en las rutas y modalidades que determine la presente Ley y su Reglamento, sin que pueda implicar la suspensión injustificada, reducción arbitraria o deterioro de la calidad y seguridad del servicio.** **El Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California será responsable de coordinar, implementar, supervisar y evaluar la operación de esta política pública, así como**

	de establecer los mecanismos técnicos, administrativos y financieros necesarios para su cumplimiento. **La implementación del programa deberá observar los principios de accesibilidad universal, igualdad, inclusión, sostenibilidad, eficiencia, transparencia y rendición de cuentas.**
	ARTÍCULOS TRANSITORIOS: **PRIMERO.** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California. **SEGUNDO.** El Ejecutivo del Estado, por conducto del Instituto de Movilidad Sustentable, realizará dentro de los ciento veinte días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto los estudios técnicos, operativos, financieros y de demanda necesarios para implementar el Programa Estatal de Movilidad Gratuita Dominical. **TERCERO.** El Ejecutivo del Estado deberá realizar las adecuaciones reglamentarias correspondientes dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto. **CUARTO.** La gratuidad dominical comenzará a aplicarse dentro de los doce meses siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, previa instrumentación de los mecanismos presupuestarios,

	administrativos y de compensación necesarios. **QUINTO.** Las autoridades competentes deberán garantizar que la implementación del programa no afecte la continuidad del servicio, las condiciones laborales del personal operador ni las obligaciones contractuales legalmente adquiridas.

Ley de Cultura Física y Deportes del Estado de Baja California

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
ARTÍCULO 7.- Para los efectos de la presente Ley se entiende por: I.- Actividad Física: Actos motores propios del ser humano, realizados como parte de sus actividades cotidianas; II.- CAAD: La Comisión de Apelación y Arbitraje del Deporte; III.-COEVED: Consejo Estatal de Vigilancia Electoral Deportiva; IV.- Comisión: La Comisión legislativa competente en materia de cultura física y deporte del Congreso del Estado de Baja California; Fracción Reformada V.- CONADE: La Comisión Nacional de Cultura Física y Deporte; VI.- Coordinación: La Coordinación Estatal de Educación Física; VII.- Cultura Física: Conjunto de bienes, conocimientos, ideas, valores y elementos materiales que el hombre ha producido con relación al movimiento y uso de su cuerpo; VIII.- Deporte: Actividad física, organizada y reglamentada, que tiene por finalidad preservar y mejorar la salud física y mental, el desarrollo	**ARTÍCULO 7.-** (...) I a la XXVI (...)

social, ético e intelectual, con el logro de resultados en competiciones; IX.- Director: El Director General del INDE; X.- Educación Física: Proceso por medio del cual se adquiere, transmite y acrecienta la cultura física; XI.-INDE: Instituto del Deporte y la Cultura Física de Baja California; XII.-Organismos Municipales: Los organismos de la administración pública municipal, responsables de ejecutar los programas de cultura física y deporte en su competencia territorial; XIII.- Ley: La Ley de Cultura Física y Deporte del Estado de Baja California; XIV.- Ley General: La Ley General de Cultura Física y Deporte; XV.- Asociación Deportiva: Para efectos de esta Ley se consideran asociaciones deportivas estatales las personas morales, cualquiera que sea su estructura, denominación y naturaleza jurídica, que conforme a su objeto social promuevan, practiquen o contribuyan al desarrollo del deporte y la cultura física sin fines preponderantemente económicos. XVI.- PROCUDE: Programa Estatal de Cultura Física y Deporte; XVII.- RENADE: El Registro Nacional de Cultura Física y Deporte; XVIII.- Recreación Física: Actividad física con fines lúdicos que permiten la utilización positiva del tiempo libre; XIX.- RECUDE: Registro Estatal de Cultura Física y Deporte; XX.- Reglamento: El Reglamento de la Ley de Cultura Física y Deporte del Estado de Baja California; XXI.- SINADE: El Sistema Nacional de Cultura Física y Deporte;	

XXII.- SECUDE: Sistema Estatal de Cultura Física y Deporte; Fracción Reformada XXIII.- SEP: La Secretaría de Educación Pública del Gobierno Federal; Fracción Reformada XXIV.- Deporte Social: El deporte que promueve, fomenta y estimula el que todas las personas sin distinción de género, edad, discapacidad, condición social, religión, opiniones, preferencias o estado civil, tengan igualdad de participación en actividades deportivas con finalidades recreativas, educativas y de salud o rehabilitación; Fracción Adicionada XXV.- Deporte Adaptado: Al que realizan las personas con discapacidad en condiciones de equidad, que es reglamentado e institucionalizado; y, Fracción Adicionada XXVI.- Deporte de Alto Rendimiento: El deporte que se practica con altas exigencias técnicas y científicas de preparación y entrenamiento, que permite a la persona deportista la participación en preselecciones y selecciones nacionales que representan al país en competiciones y pruebas oficiales de carácter internacional.	
(SIN CORRELATIVO)	**XXVII. Vía Recreativa: Espacio vial destinado de manera temporal o permanente para el uso prioritario de personas peatonas, ciclistas y usuarias de medios de movilidad no motorizados, mediante la restricción parcial o total de la circulación de vehículos motorizados, con la finalidad de promover la movilidad activa, la recreación, la convivencia comunitaria, la actividad física, la salud pública, la seguridad vial, la inclusión social y**

	el aprovechamiento democrático del espacio público.
ARTÍCULO 43.- Los Municipios, tienen participación en el SECUDE, a través de los Organismos Municipales, y coadyuvarán en la realización de los siguientes objetivos comunes:	**ARTÍCULO 43.-**
I.- Determinar las necesidades en materia de cultura física y deporte y proponer los medios para satisfacerlas; II.- Fomentar la cultura física y el deporte en cada una de sus comunidades; III.- Otorgar los estímulos y apoyos para el desarrollo y fomento de la cultura física y el deporte; IV.- Promover la creación de asociaciones locales que desarrollen actividades deportivas y generar su incorporación al SECUDE y al SINADE; V.- Facilitar el acceso de las personas con discapacidad, de la tercera edad y demás grupos de atención especial, a instalaciones deportivas adecuadas para su libre uso y desarrollo;	I a la V (...)
VI.- Organizar y coordinar las actividades deportivas en colonias, barrios, zonas y centros de población a través de las asociaciones y junta de vecinos, con el fin de fomentar y desarrollar el deporte, implementando por lo menos una unidad deportiva en la cabecera Municipal, para fomentar la convivencia familiar;	VI.- Organizar y coordinar las **vías recreativas** y actividades deportivas en colonias, barrios, zonas y centros de población a través de las asociaciones y junta de vecinos, con el fin de fomentar y desarrollar el deporte, implementando por lo menos una unidad deportiva en la cabecera Municipal, para fomentar la convivencia familiar;
VII.- Asignar los recursos presupuestales necesarios para el logro de las finalidades y objetivos de esta Ley; y VIII.- Las demás que le otorguen otras disposiciones jurídicas aplicables.	VII a la VIII (...)
	ARTÍCULO TRANSITORIO:

	ÚNICO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.

Ley de Fomento para el uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista para el Estado

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 4.- Para efectos de la presente Ley, se entenderá por: **I.- Bicicleta:** Vehículo impulsado directamente por la fuerza humana, mediante pedales, y que consta de dos o más ruedas alineadas, donde una o más personas se pueden sentar o montar sobre asientos, se considerará como medio de transporte cuando se le utilice en la vía pública; **II.- Carril compartido:** El destinado para la circulación preferente de las bicicletas y compartido con el transporte motorizado, debe ser el carril de la extrema derecha o el de baja velocidad; **III.- Ciclista:** Conductor de vehículo de tracción humana a pedales; **IV.- Ciclo carril:** La sección del arroyo vehicular destinada exclusivamente para la circulación de bicicletas; **V.- Ciclo vía:** La vía pública o sección de vía pública, destinada exclusivamente para la circulación de bicicletas físicamente confinada o separada del tránsito automotor; **VI.- Infraestructura ciclo incluyente:** Refiere al diseño vial que contempla a los usuarios de la	**Artículo 4.-** (...) I a la XII (...)

bicicleta, la cual deberá ser cómoda, coherente, directa, segura y atractiva; **VII.- Jerarquía de movilidad urbana:** Es la consideración de todos los usuarios de las vías públicas, estableciendo prioridad de paso de acuerdo a la vulnerabilidad que cada uno de estos actores presenta dentro del desplazamiento urbano, que será de la siguiente manera: a) Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad reducida; b) Ciclistas; c) Transporte público; d) Transporte de carga; e) Automóviles y motocicletas; **VIII.- Movilidad no motorizada:** Capacidad de desplazamiento por las vías públicas de la ciudad, cuyo impulso proviene directamente de la fuerza física, o mediante vehículo de impulso físico no motorizado; **IX.- Movilidad urbana:** Capacidad de desplazarse sin contratiempos de un lugar a otro por las vías públicas dentro de la ciudad que incluye la movilidad de vehículos motorizados y movilidad no motorizada; **X.- Peatón.-** Es la persona que transita a pie por la vía pública; **XI.- Señalización:** las marcas, símbolos y leyendas que tienen por objeto prevenir a los conductores de peligros, advertirle de restricciones o prohibiciones en la vialidad y	

proporcionar información que lo orienten en su recorrido y faciliten sus desplazamientos; **XII.- Vía pública:** Área destinada al tránsito peatonal o vehicular, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 16, de la Ley de Edificaciones del Estado de Baja California y su Reglamento; y (SIN CORRELATIVO) **XIII.- Zona de espera ciclista:** Espacio destinado para que los ciclistas se detengan en los cruceros y esquinas de las calles que tengan semáforos; el cual deberá ubicarse detrás de las áreas señaladas para el cruce de peatones y estará marcada como un rectángulo y señalizada en color verde que contenga un ícono que represente una bicicleta.	**XIII. Vía Recreativa: Espacio vial destinado de manera temporal o permanente para el uso prioritario de personas peatonas, ciclistas y usuarias de medios de movilidad no motorizados, mediante la restricción parcial o total de la circulación de vehículos motorizados, con la finalidad de promover la movilidad activa, la recreación, la convivencia comunitaria, la actividad física, la salud pública, la seguridad vial, la inclusión social y el aprovechamiento democrático del espacio público.** **XIV.-** Zona de espera ciclista: Espacio destinado para que los ciclistas se detengan en los cruceros y esquinas de las calles que tengan semáforos; el cual deberá ubicarse detrás de las áreas señaladas para el cruce de peatones y estará marcada como un rectángulo y señalizada en color verde que contenga un ícono que represente una bicicleta.
Artículo 7. Corresponde a los Ayuntamientos del Estado: **I.-** Expedir y aplicar el reglamento de conformidad con la presente Ley;	**Artículo 7.** (...) I a la III (...)

II.- Realizar estudios de factibilidad, movilidad urbana e impacto ambiental para la creación de infraestructura vial ciclo incluyente; **III.-** Implementar programas de difusión permanente en la educación vial que fomenten el uso de la bicicleta, así como campañas de cultura de respeto hacia los ciclistas, por parte de los usuarios de transportes motorizados; **IV.-** Incluir en sus Planes municipales de Desarrollo, la promoción del uso de la bicicleta y asignen recursos para la creación de infraestructura vial ciclo incluyente dentro de sus respectivos municipios, para el uso de la bicicleta.	IV.- Incluir en sus Planes municipales de Desarrollo, **vías recreativas** y asignen recursos para la creación de infraestructura vial ciclo incluyente dentro de sus respectivos municipios, para el uso de la bicicleta.
	ARTÍCULO TRANSITORIO: **ÚNICO.** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.

Por todo lo expuesto y con fundamento en los artículos señalados, me permito someter a consideración de este H. Congreso del Estado de Baja California, la siguiente iniciativa de reforma, al tenor del siguiente:

D E C R E T O:

ARTÍCULO PRIMERO: La XXV Legislatura del Estado de Baja California aprueba la iniciativa de reforma de los artículos 2, 18, 32. 204 y 208, así como adiciona los artículos 32 BIS y 208 BIS a la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 2.- (...)

I a la XLVII (...)

XLVIII. Movilidad activa no motorizada: Desplazamientos de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;

XLIX. Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;

L a la LXXXVII (...)

LXXXVIII. Vías Recreativas: Espacio vial destinado de manera temporal o permanente para el uso prioritario de personas peatonas, ciclistas y usuarias de medios de movilidad no motorizados, mediante la restricción parcial o total de la circulación de vehículos motorizados, con la finalidad de promover la movilidad activa, la recreación, la convivencia comunitaria, la actividad física, la salud pública, la seguridad vial, la inclusión social y el aprovechamiento democrático del espacio público.

(...)

ARTÍCULO 32.- (...)

I a la XVII (...)

XVIII. Fomentar **vías recreativas** y uso de la bicicleta, así como garantizar la seguridad vial de las personas que utilizan medios no motorizados; así como garantizar espacios delimitados para la guarda de bicicletas y similares.

(...)

32 BIS. - Los ayuntamientos y demás autoridades competentes, fomentarán el establecimiento, desarrollo y consolidación de vías recreativas temporales o permanentes como parte de la política estatal de movilidad sustentable.

Las vías recreativas objetivos:

I. Fomentar la actividad física, la recreación y los hábitos de vida saludables;
II. Promover la movilidad activa mediante el uso de la bicicleta y demás medios de transporte no motorizados;
III. Garantizar espacios públicos seguros, accesibles e incluyentes para todas las personas;
IV. Fortalecer la convivencia familiar, comunitaria y la cohesión social;
V. Fomentar la educación y cultura de la movilidad, la seguridad vial y el respeto entre las personas usuarias de la vía pública;
VI. Contribuir a la reducción de emisiones contaminantes, del ruido y de los efectos ambientales derivados del uso excesivo de vehículos motorizados;
VII. Favorecer la accesibilidad universal y el ejercicio del derecho a la ciudad y a la movilidad en condiciones de igualdad.

ARTÍCULO 204.- El Sistema Tarifario es el mecanismo de financiamiento del servicio de transporte público en sus diferentes modalidades, que se conforma por los ingresos provenientes de los pagos realizados por los usuarios **y, en su caso, por los recursos públicos, subsidios y demás mecanismos de financiamiento legalmente autorizados,** en los términos señalados por la presente Ley y su Reglamento.

ARTÍCULO 208.- Las tarifas del servicio de transporte público de pasajeros, se aplicarán uniformemente a todos los usuarios, a excepción de los niños de tres años o menores quienes viajarán sin costo alguno, **así como de los demás supuestos de gratuidad y tarifas preferenciales establecidos en la presente Ley.**

ARTÍCULO 208 BIS. Del Programa de gratuidad dominical del transporte público.

Con el objeto de garantizar el ejercicio efectivo del derecho humano a la movilidad, promover la igualdad sustantiva, fortalecer la integración social, facilitar el acceso a espacios públicos, recreativos, culturales y deportivos, y contribuir a la protección del medio ambiente, el Estado garantizará la gratuidad del servicio público de transporte colectivo de pasajeros durante los días domingo.

La gratuidad será de carácter universal y comprenderá a todas las personas usuarias, sin distinción de edad, género, condición social, discapacidad, lugar de residencia o cualquier otra condición.

El beneficio será aplicable al transporte público colectivo de pasajeros de competencia estatal, en las rutas y modalidades que determine la presente Ley y su Reglamento, sin que pueda implicar la suspensión injustificada, reducción arbitraria o deterioro de la calidad y seguridad del servicio.

El Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California será responsable de coordinar, implementar, supervisar y evaluar la operación de esta política pública, así como de establecer los mecanismos técnicos, administrativos y financieros necesarios para su cumplimiento.

La implementación del programa deberá observar los principios de accesibilidad universal, igualdad, inclusión, sostenibilidad, eficiencia, transparencia y rendición de cuentas.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS:

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.

SEGUNDO. El Ejecutivo del Estado, por conducto del Instituto de Movilidad Sustentable, realizará dentro de los ciento veinte días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto los estudios técnicos, operativos, financieros y de demanda necesarios para implementar el Programa Estatal de Movilidad Gratuita Dominical.

TERCERO. El Ejecutivo del Estado deberá realizar las adecuaciones reglamentarias correspondientes dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

CUARTO. La gratuidad dominical comenzará a aplicarse dentro de los doce meses siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, previa instrumentación de los mecanismos presupuestarios, administrativos y de compensación necesarios.

QUINTO. Las autoridades competentes deberán garantizar que la implementación del programa no afecte la continuidad del servicio, las condiciones laborales del personal operador ni las obligaciones contractuales legalmente adquiridas.

ARTÍCULO SEGUNDO: La XXV Legislatura del Estado de Baja California aprueba la iniciativa de reforma a los artículos 7 y 43, de la Ley de Cultura Física y Deportes del Estado de Baja California, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 7.- (...)

I a la XXVI (...)

XXVII. Vía Recreativa: Espacio vial destinado de manera temporal para el uso prioritario de personas peatonas, ciclistas y usuarias de medios de movilidad no motorizados, mediante la restricción parcial o total de la circulación de vehículos motorizados, con la finalidad de promover la movilidad activa, la recreación, la convivencia comunitaria, la actividad física, la salud pública, la seguridad vial, la inclusión social y el aprovechamiento democrático del espacio público.

ARTÍCULO 43.-

I a la V (...)

VI.- Organizar y coordinar las **vías recreativas** y actividades deportivas en colonias, barrios, zonas y centros de población a través de las asociaciones y junta de vecinos, con el fin de fomentar y desarrollar el deporte, implementando por lo menos una unidad deportiva en la cabecera Municipal, para fomentar la convivencia familiar;

VII a la VIII (...)

ARTÍCULO TRANSITORIO:

ÚNICO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.

ARTÍCULO TERCERO: La XXV Legislatura del Estado de Baja California aprueba la iniciativa de reforma a los artículos 4 y 7 de la Ley de Fomento para el uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista para el Estado, para quedar como sigue:

Artículo 4.- (...)

I a la XII (...)

XIII. Vía Recreativa: Espacio vial destinado de manera temporal o permanente para el uso prioritario de personas peatonas, ciclistas y usuarias de medios de movilidad no motorizados, mediante la restricción parcial o total de la circulación de vehículos motorizados, con la finalidad de promover la movilidad activa, la recreación, la convivencia comunitaria, la actividad física, la salud pública, la seguridad vial, la inclusión social y el aprovechamiento democrático del espacio público.

XIV.- Zona de espera ciclista: Espacio destinado para que los ciclistas se detengan en los cruceros y esquinas de las calles que tengan semáforos; el cual deberá ubicarse detrás de las áreas señaladas para el cruce de peatones y estará marcada como un rectángulo y señalizada en color verde que contenga un ícono que represente una bicicleta.

Artículo 7. (...)
I a la III (...)

IV.- Incluir en sus Planes municipales de Desarrollo, **vías recreativas** y asignen recursos para la creación de infraestructura vial ciclo incluyente dentro de sus respectivos municipios, para el uso de la bicicleta.

ARTÍCULO TRANSITORIO:

ÚNICO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.

Dado en el Salón de Sesiones Benito Juárez García del "*Edificio del Poder Legislativo, Baja California*" en la ciudad de Mexicali, Baja California, al día de su presentación.

ATENTAMENTE

LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE
Diputada Constitucional de la XXV Legislatura del Estado de Baja California

*LMSA/lers

Referencias:

1. Gobierno del Estado de Baja California, Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable 2022-2027, https://www.bajacalifornia.gob.mx/Documentos/coplade/planeacion/programas/Programa%20Sectorial%20de%20Movilidad%20Sustentable.pdf
2. Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California 2022-2027, https://www.bajacalifornia.gob.mx/Documentos/coplade/planeacion/programas/Programa%20Sectorial%20de%20Infraestructura.pdf
3. Suprema Corte de Justicia, Jurisprudencia, Registro digital: 187982, FACULTADES CONCURRENTES EN EL SISTEMA JURÍDICO MEXICANO. SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES; https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/187982
4. Suprema Corte de Justicia de la Nación- Primera Sala, Controversia constitucional 212/2018, https://desc.scjn.gob.mx/controversia-constitucional-2122018
5. Suprema Corte de Justicia de la Nación- Primera Sala, Jurisprudencia, Tesis: 1a./J. 135/2025 (11a.), PRINCIPIO IN DUBIO PRO NATURA. SU CONTENIDO Y ALCANCE EN LOS JUICIOS EN LOS QUE SE RECLAMA UNA VULNERACIÓN AL MEDIO AMBIENTE, https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2030863

6. Grupo Banco Mundial: https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2020/02/12/designing-gender-inclusive-cities-that-work-for-all
7. Manual para la planificación y el diseño urbano con perspectiva de género: https://www-worldbank-org.translate.goog/en/topic/urbandevelopment/publication/handbook-for-gender-inclusive-urban-planning-and-design?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es&_x_tr_pto=sge#:~:text=Cities%20have%20historically%20been%20planned,and%20gendered%20division%20of%20labor.
8. NOM-004-SEDATU-2023, ESTRUCTURA Y DISEÑO PARA VÍAS URBANAS. ESPECIFICACIONES Y APLICACIÓN. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/944945/NOM-004-SEDATU-2023_Estructura_y_disen_o_para_vi_as_urbanas._Especificaciones_y_aplicacio_n.pdf