



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

## HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA

### PRESENTE.

Los que suscriben, **Óscar Daniel Avitia Arellanes, Edin Cuauhtémoc Estrada Sotelo, Rosana Díaz Reyes, Gustavo De la Rosa Hickerson, Ilse América García Soto, Magdalena Rentería Pérez, María Antonieta Pérez Reyes, Benjamín Carrera Chávez, David Óscar Castrejón Rivas y Leticia Ortega Máynez**, en nuestro carácter de Diputadas y Diputados de la Sexagésima Séptima Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Chihuahua e integrantes del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo que disponen los artículos 167, fracción I, y 169 y 174 todos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Chihuahua; artículos 2, fracción IX, 75 y 76 del Reglamento Interior y de Prácticas Parlamentarias del Poder Legislativo; comparecemos ante este Honorable Soberanía, a fin de presentar iniciativa con carácter de decreto para adicionar el artículo 4 de la Constitución del Estado de Chihuahua, lo anterior bajo el sustento en la siguiente:

### EXPOSICION DE MOTIVOS

De acuerdo con el contenido del párrafo tercero del Artículo 1 de la Constitución Mexicana:

*“Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos*



*humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y **progresividad.***”

Esta misma noción relativa al Principio de Progresividad es recogida y desarrollada por la Convención Americana, la cual, dispone que existen tres obligaciones fundamentales para todos los Estados partes, de tal forma que en su artículo 1.1 señala que se comprometen a respetar los derechos y libertades reconocidos en ella y a garantizar su libre y pleno ejercicio a toda persona que esté sujeta a su jurisdicción. Luego precisa que es también obligación del Estado (art. 1.1) abstenerse de vulnerar los derechos humanos y además (art. 1.1) adoptar todas las medidas necesarias para el goce y libre ejercicio de los derechos humanos (art. 2)

En definitiva, podemos concluir que el citado instrumento internacional, en concordancia con la Constitución Mexicana, coinciden al establecer la obligación de los Estados a respetar esta directriz, esto es, a **abstenerse de limitar** o vulnerar los derechos de las personas arbitrariamente **y otro deber paralelo**, consistente en garantizarlos, lo **cual implica poner en marcha todas las medidas necesarias para que las personas puedan gozar de sus derechos.**

Siguiendo la misma pauta que estos preceptos de la más alta jerarquía en nuestro sistema jurídico mexicano, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, también ha desarrollado el citado principio de progresividad, emitiendo diversos criterios que han ampliado el contenido de este principio, estableciendo que este no solo tiene efectos declarativos, sino que, por el contrario sus efectos se extienden hacia todo el orden normativo,



reconociéndolo como un elemento indispensable para consolidar una verdadera garantía de protección de la dignidad humana, dado que únicamente la observancia de dicho principio impide, por un lado, la interpretación restrictiva de las normas de derechos humanos, y por el otro, favorece la evolución de dichas normas al ampliar su alcance proteccionista.

A este respecto, convendría concebir el hecho de que los Derechos Humanos, no son más que un mínimo que los Estados deben respetar, esto es, constituyen un mero punto de partida, mas no de llegada, es decir, la obligación de las autoridades competentes en materia de Derechos Humanos, no se extingue ni aun garantizándolos de manera íntegra en cierto punto temporal, esto es, porque inmediatamente después se añadirá la obligación de extender su alcances y contenido. De tal forma que debemos reflexionar que todos los Derechos Humanos, constituyen en sí mismos, auténticos mandatos de optimización que imponen a las autoridades competentes la exigencia de poner en marcha permanentemente determinadas **acciones y omisiones tendientes a acrecentar su ámbito de protección.**

Pues bien, es desde esta óptica que debemos abordar e interpretar el contenido del penúltimo párrafo del artículo 4 de la Constitución Federal, el cual expresa de manera textual que; “Toda persona tiene derecho a la movilidad **en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.**”

En relación a la disposición en cita, vale la pena precisar que cada uno de estos principios tienen un amplio contenido propio y específico, de donde



se desprenden una multiplicidad de deberes, los cuales se encuentran desarrollados por el artículo 4 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el cual dispone que se entiende por:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas

V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles; VI. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad



VIII. Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad; IX. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;

XIII. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;

XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

XVII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;

Derivado de lo anterior expuesto, podemos arribar a diversas conclusiones, en primer lugar, podemos establecer que derivado del Derecho Humano a



la Movilidad, se desprende el deber correlativo del Gobierno del Estado, de proporcionar todos los medios que sean necesarios para que los Chihuahuenses puedan desplazarse en condiciones óptimas. Por otra parte, también podemos colegir que esta prerrogativa guarda estrechas implicaciones con prácticamente todos los aspectos de la vida, así por ejemplo, podemos decir que se encuentra relacionada con la satisfacción de diversas necesidades básicas como lo es la alimentación, es así debido a que es necesario el acceso a la movilidad para desplazarse de un lugar a otro y poder proveerse de víveres; de igual manera podemos inferir que la Movilidad se encuentra vinculada con el Derecho a la Salud dado que se requiere para poder acudir al servicio médico de manera oportuna; el Derecho al Trabajo y el Derecho a la Educación, requieren también de una Movilidad que sea accesible y que esté al alcance de todos aquellos que necesitan llegar al lugar donde estudian o laboran, más aún, si concebimos que lo único que intentan es superarse y ampliar su abanico de oportunidades, o bien, ganarse la vida y darle un sustento a su familia; el Derecho al Medio Ambiente, depende también, en gran medida de que el Estado ponga en marcha una movilidad responsable y sustentable, de igual forma, el Derecho a la Familia, depende de una Movilidad eficaz y de calidad, es así, porque de esto depende la posibilidad de pasar un mayor o menor tiempo con nuestros seres queridos. Como vemos, todos estos Derechos Fundamentales, al igual que la Igualdad, la Seguridad, la Inclusión, entre otros, guardan una vinculación directa con el Derecho Humano a la Movilidad.



En atención a lo anterior expuesto, debemos considerar que, por **su extenso contenido**, complejidad y por el papel determinante que tiene en la vida **de las personas**, de las familias, las comunidades, las naciones, y aun de nuestra especie, la Movilidad debe ser configurada como un derecho autónomo que **requiere una atención especial. Derivado de estas consideraciones, de esta multiplicidad de deberes que imponen, por un lado, el principio de progresividad y por el otro, el propio Derecho Humano a la Movilidad en sí, es que no se puede suponer que en nuestra Entidad Federativa se cumple con lo que mandatan los citados preceptos al poner a disposición de los Chihuahuenses un sistema de transporte único que no ofrece ninguna otra alternativa, que pondera la circulación de los vehículos particulares, que tiene serias limitaciones en cuanto al alcance y la calidad que ofrece a los usuarios, el cual además, es profundamente deficiente, contaminante, lesivo para la salud, inseguro y excluyente.**

Ahora bien, en atención al Principio de Supremacía Constitucional contemplado en el artículo 133 de la Carta Magna, hemos citado disposiciones de la más alta jerarquía, este hecho por sí mismo, al implicar un mandamiento ineludible, podría hacernos suponer que todos los Chihuahuenses tendríamos que tener por lo menos asegurado el acceso a un sistema de transporte público y que este, cumpliría con un estándar mínimo de seguridad, eficacia, calidad, higiene, sostenibilidad, confortabilidad, etc. No obstante lo anterior, la realidad es otra muy distinta, lo cierto es que aun y cuando en principio el transporte es “público” y que todos deberíamos de tener acceso en condiciones de igualdad, por



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

“2023, Centenario de la Muerte del General Francisco Villa”  
“2023, Cien años del Rotarismo en Chihuahua”

---

diversas razones, **este no se encuentra al alcance de muchos Chihuahuenses, ya sea por falta de cobertura, debido a que no se contemplan las necesidades especiales de los usuarios con algún tipo de discapacidad o de los adultos mayores, porque les representa un riesgo a su seguridad (como ocurre en el caso de las mujeres y de los adultos mayores) o bien, porque acceder a este servicio público significaría un detrimento económico demasiado grande para costearlo. Todas estas limitaciones y deficiencias, nos indican que, en términos reales, para una cantidad considerable de la población Chihuahuense, (que corresponde a los estratos sociales más vulnerables) este servicio público se encuentra completamente vetado, mientras que para otra gran parte que tiene acceso, lo hacen en condiciones que están muy lejos de cumplir con los requerimientos que exige la normatividad aplicable.**

Haciendo una reflexión al respecto, quizá ésta no sea la peor parte, ni tampoco lo sea el hecho de que el transporte público mantiene una marcada tendencia a la degradación, o bien, a permanecer estático, como si estuviese “suspendido en el tiempo”, en el mismo estado, en las mismas condiciones generales que ha tenido desde hace décadas, sin avanzar nunca hacia una verdadera evolución, hacia un real progreso. Quizá entonces, el verdadero problema radica en que el Ejecutivo del Estado ni siquiera reconoce que existe un problema, y aun más allá, en que ni siquiera se reconocen las obligaciones que le imponen, la Constitución, los Tratados Internacionales, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, la Ley Federal y Local en la materia.





Aunado a esto, tampoco se reconoce la total ausencia de un plan debidamente estructurado, que cuente con metas claras, que incluya políticas públicas y acciones concretas debidamente calendarizadas, que nos lleven del actual sistema de transporte, a uno que sea realmente universal e incluyente, a uno que sea realmente tendiente a brindar diversas alternativas, a ponderar las necesidades de todos y no solo de unos cuantos, que ofrezca un servicio de calidad, que demuestre en los hechos, un interés real por proteger la seguridad, la inclusión, la salud pública y el medio ambiente.

En este sentido, es pertinente poner de manifiesto que la preocupación por las condiciones de vida de las personas en los asentamientos humanos a nivel global, ha dado lugar a la revisión de diversas necesidades, entre ellas, los sistemas de transporte con que cuentan los habitantes de las ciudades. De esta forma, se ha reforzado la idea de que estos sistemas tienen un gran valor social, dado que en gran medida permiten a las personas acceder físicamente a diversos servicios y oportunidades, no obstante, también se ha puesto de manifiesto que contribuyen a fomentar diversas formas de exclusión, de inseguridad y degradación del medio ambiente, con lo cual, si bien es cierto que se protegen algunos derechos, no se puede negar que se vulneran otros, que en principio no deberían contraponerse, sobre todo atendiendo al Principio de Indivisibilidad que rige la aplicación de los Derechos Humanos.

A este respecto, la comunidad internacional, se ha manifestado en favor de producir un cambio estructural que reconozca la necesidad de lograr un



desarrollo urbano sostenible, de igual forma, ha reconocido que el futuro de las próximas generaciones se encuentra estrechamente ligado a una urbanización sostenible, asociada al reconocimiento de la ciudad como un bien público en el que se deben garantizar los derechos económicos, sociales, ambientales y culturales, circunscritos en la noción del Derecho a la Ciudad (CEPAL/ONU-HABITAT, 2016) Así, para lograr ciudades más igualitarias, equitativas e inclusivas que favorezcan la sostenibilidad ambiental, es que se ha destacado el papel de la planificación de ciudades sostenibles, sobre la base del abordaje de los vínculos entre la forma urbana, el uso sostenible de recursos y la movilidad urbana con un enfoque de derechos humanos. (CEPAL, 2017). En referencia a esto, no podemos negar la realidad, tenemos la certeza de que la gran cantidad de transporte automotriz en las ciudades ha provocado altas emisiones de contaminantes atmosféricos. El documento Perspectivas del Medio Ambiente: América Latina y el Caribe del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente advierte de la mala calidad del aire por el funcionamiento inadecuado de las fuentes móviles y fijas de emisiones, entre otros factores, por los patrones de movilidad y el servicio de transporte.

Lo anterior, guarda concordancia con el contenido de la fracción IV del artículo 5 de la Ley General de Transporte, en la cual se contempla el principio titulado, Diseño Universal, según el cual; Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como



otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad.

Siguiendo esta misma directriz el artículo 20 de la citada Ley, expresa que; el sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago.

Por otra parte, es también menester concebir que las ciudades no deben permanecer ajenas a las necesidades de quienes las habitan, que las calles deben ser proclives a incentivar la cercanía y la convivencia entre las personas que las recorren a diario y que, por ende, su diseño no puede ignorar los flujos de transeúntes que son los que dibujan sus dinámicas, sus problemáticas y sus verdaderas necesidades.

Pensar que el derecho a la movilidad, puede estar limitado al uso del automóvil y al actual sistema de transporte público que se ofrece en nuestra entidad, no solo implica acotar nuestras expectativas de acceder a este derecho plenamente, también implica la necesidad de repensar el concepto de la movilidad humana, lo cual, necesariamente también debe significar abordar una nueva perspectiva para el diseño de las ciudades, situación que también ha sido ignorada por completo.



No debemos soslayar que el transporte no solo es clave para construir una sociedad más igualitaria, más sana y con mejor calidad de vida, sino que desde una perspectiva económica constituye un factor clave para elevar la competitividad de las ciudades, un transporte público eficiente en sus diferentes modalidades es síntoma de una ciudad con alta capacidad para la atracción de nuevas inversiones, de nuevos empleos y más negocios.

En esta tesitura, más allá de la notoria trascendencia que tienen los sistemas de transporte, es justo reconocer que problemáticas similares se viven en nuestro país, sin embargo, aun y cuando no sea una condición privativa de nuestra entidad federativa, lo cierto es que la forma de afrontarlas si ha sido radicalmente opuesta, de tal forma que cuando aquí, se le “carga la mano” al usuario y no se contempla ninguna otra posible solución, en otros Estados de la República Mexicana se está apostando por la implementación de procesos de reestructuración y revalorización de la función del transporte público, contrario a lo que sucede en nuestra entidad, se está apostando por asumir la responsabilidad de cumplir de manera gradual con todas las facetas que encierra el multicitado derecho, en lugar de hacer que sea el mismo pueblo el encargado de pagar por acceder a un derecho humano, de esta forma, se están poniendo en marcha diversos esquemas de subsidio que pretenden garantizar este derecho, que intentan ir hacia adelante, en lugar de retroceder, tal y como ocurre en el caso de la Ciudad de México, en Sonora o Jalisco, entre otras entidades, que dejan en claro que la tendencia nacional no es exprimir al usuario, ni responsabilizar a los concesionarios, sino asumir con respetabilidad su mandato legal.



En recapitulación, ante la postura del Ejecutivo que pretende delegar la responsabilidad de financiar el servicio público de transporte, ante la decadente situación que impera en esta ámbito, ante la ausencia de un avance progresivo, de obligaciones concretas, de metas claras y el establecimiento de términos o lapsos temporales específicos para su cumplimiento, se puso de manifiesto la necesidad de hacer una adecuación al marco normativo constitucional, a efecto de que se imponga a la autoridad competente, la obligación expresa de llevar a cabo acciones concretas y calendarizadas, que sean tendientes a provocar el avance progresivo del Derecho a la Movilidad y así, evitar medidas regresivas, como la que se pretende poner en marcha.

Por lo anteriormente expuesto y con la finalidad de continuar trabajando en las acciones que garanticen los Derechos Fundamentales de todas y todos los Chihuahuenses, es que someto a consideración de esta Honorable Asamblea, el siguiente proyecto con carácter de:

## DECRETO

**UNICO:** Se adicionan los últimos **párrafos** del Artículo Cuarto de la Constitución del Estado de Chihuahua, para quedar redactados de la siguiente forma:

### **Artículo 4. (...)**



**El Gobierno del Estado de Chihuahua tendrá la obligación ineludible de asegurar el acceso pleno al Derecho a la Movilidad, para este efecto, deberá establecer los calendarios, las medidas presupuestales y progresivas necesarias para garantizar el cumplimiento de todos los principios rectores en la materia, sobre todo deberá asegurar:**

- a) Que la movilidad esté al alcance de todos, poniendo especial énfasis en grupos con alguna desventaja física, social, étnica o económica. Para este efecto, se deberá propiciar la incorporación de las zonas rurales, así como de las más periféricas y excluidas.**
  
- b) Que todas las unidades que integran el transporte público se encuentren en buen estado, ofreciendo un espacio apropiado y confortable, en óptimas condiciones higiénicas y de seguridad. Para este efecto, las deberán recibir un adecuado mantenimiento periódico y dejar de circular cuando dejen de cumplir con los fines establecidos en el presente artículo.**
  
- c) La transición del sistema público de transporte, hacia una sistema integrado y multimodal del transporte orientada hacia la movilidad colectiva y no motorizada, que ofrezca a los usuarios distintas modalidades de transporte y que cuente con vehículos de cero emisiones que contribuyan al cuidado del medio ambiente. Para este efecto, se deberá promover la implementación de nuevas**



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

“2023, Centenario de la Muerte del General Francisco Villa”  
“2023, Cien años del Rotarismo en Chihuahua”

---

tecnologías e impulsar un plan de movilidad para la transición gradual.

- d) Deberá procurarse la elaboración de un diagnóstico y una planificación de las ciudades de nuestra entidad, de tal forma que dejen de constituir un impedimento e incentiven la mejora de la movilidad.

El Estado deberá otorgar los mecanismos de apoyo que sean necesarios a efecto de que el servicio de transporte público de pasajeros se preste en los términos señalados con anterioridad.

**ECONÓMICO.** - Aprobado que sea, tórnese a la Secretaría a efecto de que elabore la minuta de decreto en los términos en que deba de publicarse.

DADO en la sede del Poder Legislativo en la Ciudad de Chihuahua, Chihuahua, a los 14 días del mes de marzo del 2023.

**ATENTAMENTE**

**DIP. ÓSCAR DANIEL AVITIA ARELLANES**



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

“2023, Centenario de la Muerte del General Francisco Villa”  
“2023, Cien años del Rotarismo en Chihuahua”

---

  
**DIP. LETICIA ORTEGA MAYNEZ**

  
**DIP. ROSANA DIAZ REYES**

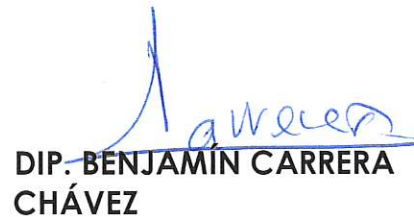
  
**DIP. GUSTAVO DE LA ROSA  
HICKERSON**

  
**DIP. EDIN CUAUHEMOC ESTRADA  
SOTELO**

  
**DIP. MAGDALENA RENTERÍA  
PÉREZ**

  
**DIP. MARÍA ANTONIETA PÉREZ  
REYES**

  
**DIP. ILSE AMÉRICA GARCÍA SOTO**

  
**DIP. BENJAMÍN CARRERA  
CHÁVEZ**

  
**DIP. ÓSCAR CASTREJÓN RIVAS**