

UACM

Universidad Autónoma
de la Ciudad de México

Nada humano me es ajeno

COLEGIO DE HUMANIDADES y CIENCIAS SOCIALES

LICENCIATURA EN DERECHO

**El Derecho a la Movilidad y la Buena Administración Pública;
análisis de la infraestructura vial para motociclistas
en la Ciudad de México**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

RICARDO ALFREDO ONTIVEROS BARRERA

DIRECTOR

DR. RODRIGO MAISON ROJAS

Ciudad de México, agosto de 2024.

SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

DERECHOS RESERVADOS[©]

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

Agradecimientos

A la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; por recibirme y darme la oportunidad de formarme en sus instalaciones.

Agradezco a mis profesores que compartieron su conocimiento y experiencia durante toda la carrera.

Agradezco en especial al Dr. Rodrigo Maison Rojas, por su apoyo en la elaboración de este trabajo recepcional, valoro y reconozco su dedicación, el esfuerzo en actualizarse para transmitir una innovadora formación a los estudiantes de la universidad.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	7
CAPÍTULO PRIMERO.....	9
MARCO METODOLÓGICO.....	9
1.1 El Problema.....	9
1.2 Planteamiento Del Problema	12
1.3 Formulación Del Problema.....	24
1.4 Justificación De La Investigación	28
1.5 Objetivo General	29
1.5.1 Objetivos Particulares.....	29
1.6 Pregunta De Investigación	29
1.6.1 Preguntas Particulares	29
1.7 Alcances.....	30
1.8 Resultados De Otras Investigaciones (Estado Del Arte)	30
1.9 Paradigma.....	34
1.10 Enfoque De La Investigación.....	35
1.11 Tipo De Investigación	36
1.12 Alcance	37
1.13 Diseño De Investigación	37
1.14 Técnicas E Instrumentos De Recolección De Datos	37
1.15 Población Y Muestra	38

CAPÍTULO SEGUNDO.....	39
MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL DE LA MOVILIDAD EN LA BUENA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.....	39
2.1 Breves Antecedentes De La Movilidad	39
2.2 Movilidad	41
2.2.1 Clases O Instrumentos Para La Movilidad	45
2.2.1.1 Motocicletas	45
2.2.1.1.1 Tipos De Motocicletas	46
2.2.1.2 Contexto De La Movilidad en México: Estado Paternalista	47
2.2.1.2.1 Vías De Acceso Controlado Y Límites De Velocidad.....	47
2.2.1.2.2 Uso De Casco	48
2.2.1.2.3 Certificación De Cascos	49
2.2.1.2.4 Menores A Bordo de Motocicletas Y Límite de Ocupantes....	50
2.2.1.2.5 Licencia Para Motociclistas	54
2.2.1.2.6 Situación De Las Calles	57
a) Baches.....	57
b) Topes Sin Pintar	59
c) Coladeras Sin Tapa	61
d) Calles Mal Iluminadas	63
e) Factor Lluvia	64
2.2.1.3 Procedimiento Para Reportar Un Bache.....	71
2.3 Buena Administración Pública	76

CAPÍTULO TERCERO.....	77
MARCO LEGAL DE LA MOVILIDAD.....	77
Presentación Del Capítulo	77
3.1 Constitución Política De Los Estados Unidos Mexicanos.....	77
3.2 Leyes Federales.....	78
3.2.1 Ley General De Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial Y Desarrollo Urbano	78
3.2.2 Ley General De Movilidad y Seguridad Vial.....	83
3.3 Constitución Política De La Ciudad de México	84
3.4 Legislación Local.....	89
3.4.1 Ley De Movilidad Para La Ciudad de México.....	89
3.4.2 Reglamento De Tránsito De La Ciudad de México	94
CAPÍTULO CUARTO.....	100
MARCO COMPARATIVO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN OTROS PAÍSES.....	100
Presentación Del Capítulo	100
4.1 Colombia	100
4.2 España.....	101
4.3 Malasia.....	102
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA INFORMACIÓN RECABADA.....	106
CONCLUSIONES.....	115
FUENTES DE CONSULTA	117

Índice De Figuras

Figura 1 Caja Bici-Moto.....	10
Figura 2 Cajón De Estacionamiento Exclusivo Para Motocicletas.....	11
Figura 3 Resultado Del Accidente.....	16
Figura 4 Coladera En Malas Condiciones.....	17
Figura 5 Comunicado De Sacmex Respecto Al Accidente.....	18
Figura 6 Accidente En Gustavo A. Madero.....	19
Figura 7 Estadística De Muertes Viales.....	21
Figura 8 Tipos De Motocicletas.....	46
Figura 9 Logotipos De Certificación.....	50
Figura 10 Cuatro Pasajeros En Una Solo Motocicleta.....	51
Figura 11 Tarjeta De Circulación Cdmx.....	52
Figura 12 Motocicleta Utilizada Como Transporte Escolar.....	53
Figura 13 Seis Ocupantes En Una Motocicleta.....	54
Figura 14 Licencias Para Conducir Ciudad De México.....	55
Figura 15 Bache Con Agua.....	58
Figura 16 Bache Sobre Pavimento.....	59
Figura 17 Tope Sin Pintar.....	60
Figura 18 Tope Mal Señalado.....	60
Figura 19 Coladeras Sin Tapa.....	62
Figura 20 Coladera Con Neumático Para Visibilizarla.....	62
Figura 21 Motocicleta Dentro De Una Coladera.....	63
Figura 22 Iluminación Insuficiente.....	63

Figura 23 Calle Con Mala Iluminación.	64
Figura 24 Cruce Peatonal Mojado Por Lluvia.....	65
Figura 25 Motociclista Bajo La Lluvia.....	66
Figura 26 Motociclista Manejando Bajo La Lluvia.	67
Figura 27 Procedimiento Para Reportar Un Bache.....	73
Figura 28 Procedimiento Para Reportar Un Bache.....	74
Figura 29 Procedimiento Para Reportar Un Bache.....	75
Figura 30 Carril Para Motocicletas En Colombia	101
Figura 31 Carril Para Uso Exclusivo De Motociclistas En España.....	102
Figura 32 Carril Exclusivo Para Motos En Malasia.	104
Figura 33 Resultados De La Primera Pregunta.	108
Figura 34 Resultados De La Pregunta 2.	109
Figura 35 Resultados De La Pregunta 3.	109
Figura 36 Porcentajes Obtenidos De La Pregunta 4.....	110
Figura 37 Resultados De La Pregunta 5.	110
Figura 38 Estadística De La Pregunta 6.	111
Figura 39 Contiene Los Resultados De La Pregunta 7.....	111
Figura 40 Resultado Con 100% De Respuestas Iguales.....	112
Figura 41 Estadísticas Obtenidas De La Pregunta 9.	112
Figura 42 Respuestas A La Pregunta 10 Del Formulario.....	113

INTRODUCCIÓN

Con el paso de los años la tecnología ha ayudado al ser humano a hacer su vida cada vez más fácil; en nuestro presente, las distancias cada vez se hacen más cortas hoy en día, la tecnología ha hecho cada vez más fácil nuestra vida; esta situación la podemos observar por ejemplo en el tiempo que nos lleva trasladarnos de un lugar a otro, que en comparación con el que hacíamos hasta hace algunos años, se ha reducido notablemente.

Avances tecnológicos como el que sucedió con la Revolución Industrial en el siglo XIX, trajo grandes logros a la humanidad en materia de transporte. El “Fordismo” desarrolló la técnica de la fabricación en masa de automóviles y poco tiempo después nace la motocicleta como una opción de transporte más, que permitió a través de los años acortar tiempos y distancias.

La motocicleta es un medio de transporte eficaz, innovador y práctico; su tamaño y bajo consumo de combustible lo hacen el medio de transporte ideal para las grandes ciudades; además, su bajo precio ofrece la facilidad financiera a un mayor número de personas para adquirirlas ya que en comparación con el precio de un automóvil la compra de una motocicleta es más accesible.

El presente trabajo recepcional se desarrolla a través de cuatro capítulos; el primero contiene el Marco Metodológico mediante el cual se sustenta la investigación. El segundo capítulo contiene el Marco Teórico Conceptual de los constructos utilizados en el trabajo los cuales son: Movilidad y La Buena Administración Pública. Como tercer capítulo se encuentra el Marco Legal de la movilidad, integrado por todos los instrumentos legales referentes el tema de investigación. El cuarto y último capítulo es el Marco

Comparativo, en el cual se visibiliza la infraestructura vial de otros países y se compara con la infraestructura de la Ciudad de México.

CAPÍTULO PRIMERO.

MARCO METODOLÓGICO.

1.1 El Problema

A finales del año 2020 se publica la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, con la finalidad de ofrecer un efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México menciona en su Artículo 7.- “La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

I. Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados”.

La infraestructura especializada para motociclistas en la Ciudad de México existe y es fácil de visibilizarla, como lo es la caja bici-moto, la cual se encuentra en la mayoría de los cruces, ubicada antes de los semáforos y tiene la intención de brindar seguridad tanto a ciclistas como a motociclistas ubicándolos en una zona segura cuando el tránsito se encuentra detenido.

Figura 1

Caja bici-moto.



Nota. La figura muestra el ejemplo de las cajas bici-moto, localizadas en las calles de la Ciudad de México. Fuente: Italika (2020).

Otra manifestación de infraestructura especializada para motociclistas en la Ciudad de México se encuentra en los cajones de estacionamiento rotulados con líneas en color azul cuya ocupación es completamente gratuita y exclusiva para motocicletas. Es común verlas en la colonia Roma y Condesa principalmente, ya que tan solo en este par de colonias se contabilizan más de 500 cajones para motociclistas.

Figura 2

Cajón de estacionamiento exclusivo para motocicletas.



Nota. La figura muestra el ejemplo de los cajones de estacionamiento de uso exclusivos para motociclistas localizados en las calles de la Ciudad de México. Fuente: imagen propia (2023).

A pesar de ello es de suma importancia visibilizar las malas condiciones en las que se encuentra la infraestructura vial de la Ciudad de México, es común observar en calles y avenidas serias imperfecciones en el pavimento como por ejemplo: baches, coladeras sin tapa, calles con poca iluminación, topes sin pintar, grandes placas de metal, cruces peatonales también conocidos como cebras, los cuales son realizados con pintura con exceso de aceite que al mojarse se vuelven una superficies sumamente resbalosas y peligrosa para circular, entre otros.

Si bien, se mencionó anteriormente que el precio de una motocicleta se encuentra muy por debajo de un automóvil, es importante mencionar que, para utilizar este medio de transporte en la ciudad, también es necesario el pago de derechos, mejor conocido como tenencia; además de emplacar este tipo de vehículos y tramitar la respectiva

licencia de conducir. Todos los tramites antes mencionados no son gratuitos, deben hacerse los pagos correspondientes y todas estas contribuciones las absorbe el Estado, por lo que resulta alarmante que con el pago de estos derechos no se considere tener las vialidades en mejores condiciones para los usuarios de motocicleta. Resulta un serio problema que muchos de los accidentes sean ocasionados por la omisión de las autoridades en brindarle el correcto mantenimiento a las vialidades.

1.2 Planteamiento Del Problema

La Ciudad de México es una de las más grandes del mundo, en ella habitan más de 9 millones de personas, y estas requieren desplazarse a través de la ciudad para cumplir con sus actividades cotidianas principalmente asistir a la escuela o al trabajo, para ello utilizan diversos medios de transporte, gran parte ocupa el transporte público, otros más los hacen en transporte privado, ya sea automóviles o motocicletas; con la creación de la Ley de Movilidad para la Ciudad de México, en el año 2020, se pretende dar atención a este tema. La ley mencionada tiene entre sus fines satisfacer el derecho a la movilidad, con la creación de una infraestructura de transporte eficiente, accesible y de calidad. Lo cual deja un verdadero reto para las autoridades, ya que la Ciudad de México es la urbe con mayor tráfico vehicular a nivel mundial; tal y como lo menciona la revista Forbes (2015):

La Ciudad de México se localiza en el primer sitio a nivel mundial en tráfico vehicular, de acuerdo con un estudio de la firma TomTom. En esta ocasión, el Índice de Tráfico, que se publica por quinto año consecutivo, contempla 295 ciudades en 38 países, 77 más que el año previo. La empresa estudia los días de mayor tránsito vehicular, tiempo extra por viaje, distancias recorridas, entre otros factores. Al cierre de 2015, el antes llamado Distrito Federal tuvo un nivel de

congestión vehicular de aproximadamente 59%, lo cual es 4 puntos porcentuales más que el año previo, ello de acuerdo con el tiempo extra en viajes, en comparación con un día con tránsito ligero. En 2010, el indicador se encontraba en 57% (*Forbes Staff, 2022*).

Gracias a la administración que existe en la Ciudad, se cuentan con diversas instituciones encargadas del correcto mantenimiento de las calles y avenidas de la Ciudad de México, como son la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE), la Secretaría de Movilidad, las 16 alcaldías y el Gobierno de la Ciudad de México; sin embargo a pesar de su trabajo en conjunto las calles y avenidas de la ciudad se encuentran en malas condiciones, y debido a ello se ocasionan accidentes, en los cuales se ven involucrados todos los usuarios de la infraestructura, camiones, automóviles, motociclistas, ciclistas, peatones, incluso el Sistema de Transporte Colectivo Metro no ha quedado exento de accidentes, derivado de la omisión de las autoridades a dar el correcto mantenimiento a toda la infraestructura vial de la ciudad. Los accidentes de tránsito ocasionan miles de muertes a nivel mundial.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tránsito causan 1.2 millones de defunciones anuales y representan la principal causa de muerte entre jóvenes de 15 a 29 años en todo el mundo. El 23% de todas estas muertes se concentra en los motociclistas, el 22% en peatones, y el 4% en ciclistas. Es decir, el 49% de todas las muertes por accidentes viales se concentra en los usuarios más vulnerables de la vía pública, según muestran las cifras de OMS en el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015. En el caso de México la mortalidad entre ciclistas, peatones y motociclistas alcanza el 60%

del total de defunciones por accidentes de tránsito. (*Instituto Nacional de Salud Pública, 2022*).

Al mismo tiempo para clarificar más aún las cifras se encuentran los datos de una clínica de Uruguay, que muestra los siguientes datos:

Los traumatismos causados por el tránsito constituyen un importante problema de salud pública y una de las principales causas de muerte y lesiones en todo el mundo. En muchos países de ingresos bajos y medios, donde las motocicletas y bicicletas son un medio de transporte cada vez más común, los conductores de vehículos birrodados constituyen una gran proporción del total de conductores lesionados o que mueren en las vías de tránsito. Éstos están expuestos a mayor riesgo de colisiones porque comparten el espacio de circulación con automóviles, ómnibus y camiones que se desplazan velozmente y porque son menos visibles. Además, la falta de protección física los hace particularmente vulnerables a sufrir lesiones en el caso de una colisión. Según el informe 2009 de la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre la situación mundial de la seguridad vial, casi la mitad (46%) de las personas que fallecen a consecuencia de accidentes de tránsito son peatones, ciclistas o usuarios de vehículos de motor de dos ruedas, denominadas colectivamente “usuarios vulnerables de la vía pública” (*Scielo Uruguay, 2022*).

La movilidad es el derecho de toda persona a desplazar individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que reconoce la ley para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad,

calidad, inclusión e igualdad. De acuerdo con el artículo 6 contenido en la Ley de Movilidad para la Ciudad de México la jerarquía de movilidad es la siguiente:

- I) Peatones; en especial personas con discapacidad y movilidad limitada
- II) Ciclistas;
- III) Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;
- IV) Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- V) Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías;
- VI) Usuarios de transporte particular automotor y motociclistas.

La Ciudad de México a pesar de contar con la reglamentación, el presupuesto y el personal necesario para mantener las calles en buenas condiciones es evidente que no se cumple, por lo que en la presente investigación se enlistará y ejemplificarán los desperfectos en la infraestructura vial de la Ciudad de México.

Con la finalidad de evidenciar el peligro al que están expuestos los motociclistas, a continuación se reseñan algunos accidentes y las consecuencias que tuvieron. El primero de ellos fue causado por una coladera en malas condiciones y la nota tiene por título: Motociclista se atora en coladera de Periférico Sur y muere atropellado (*Milenio 2018*).

Un motoclilista salió proyectado de su motocicleta al atorarse en el hoyo de una coladera frente al Hospital de Pemex, al caer, un vehículo de transporte público lo arrolló causandole la muerte, al llegar los cuerpos de emergencia estos notaron que la víctima ya no tenía signos vitales y determinaron que la víctima había perdido la vida a causa de un fuerte traumatismo craneo encefálico. En el lugar de los hechos observaban la motoneta Yamaha con matrícula 7E5UL, el casco y el cuerpo del motociclista; elementos de seguridad delimitaron la zona en espera de los servicios periciales por lo que se

interrumpió la circulación de los carriles laterales, después se procedió con el levantamiento del cuerpo el cual fue trasladado al anfiteatro donde se espera que sus familiares acudan a reconocerlo. (Milenio 2018).

Figura 3

Resultado del accidente.



Nota. La figura muestra el trágico resultado del accidente. Fuente: Milenio (2018).

Tal fue la magnitud del accidente que fue cubierto también por El Heraldo de México (2023), dicha nota de igual manera relata los hechos en los cuales según el relato de testigos el motociclista iba conduciendo cuando durante su camino se topó con la coladera destapada y al tratar de esquivar la alcantarilla la moto derrapó y su cuerpo se impactó contra el pavimento y derrapó alrededor de 50 metros. La nota agrega en su información un comunicado enviado por SACMEX en el cual lamenta los hechos que provocaron el fallecimiento del motociclista y reporta que la rendija de la alcantarilla fue soldada para su reparación y que ésta sufre afectaciones debido al paso de vehículos de

carga los cuales son muy pesados, y que dicha rejilla es utilizada para la captación de agua de lluvia. Además se informa que el sistema de aguas brindará apoyo a las personas afectadas derivado del accidente ocurrido este lunes 20 de febrero; trasciende que al menos otros 5 vehículos fueron afectados por la misma rejilla de la coladera sufriendo afectaciones en sus neumáticos. (*El Heraldo de México. 2023*).

Figura 4

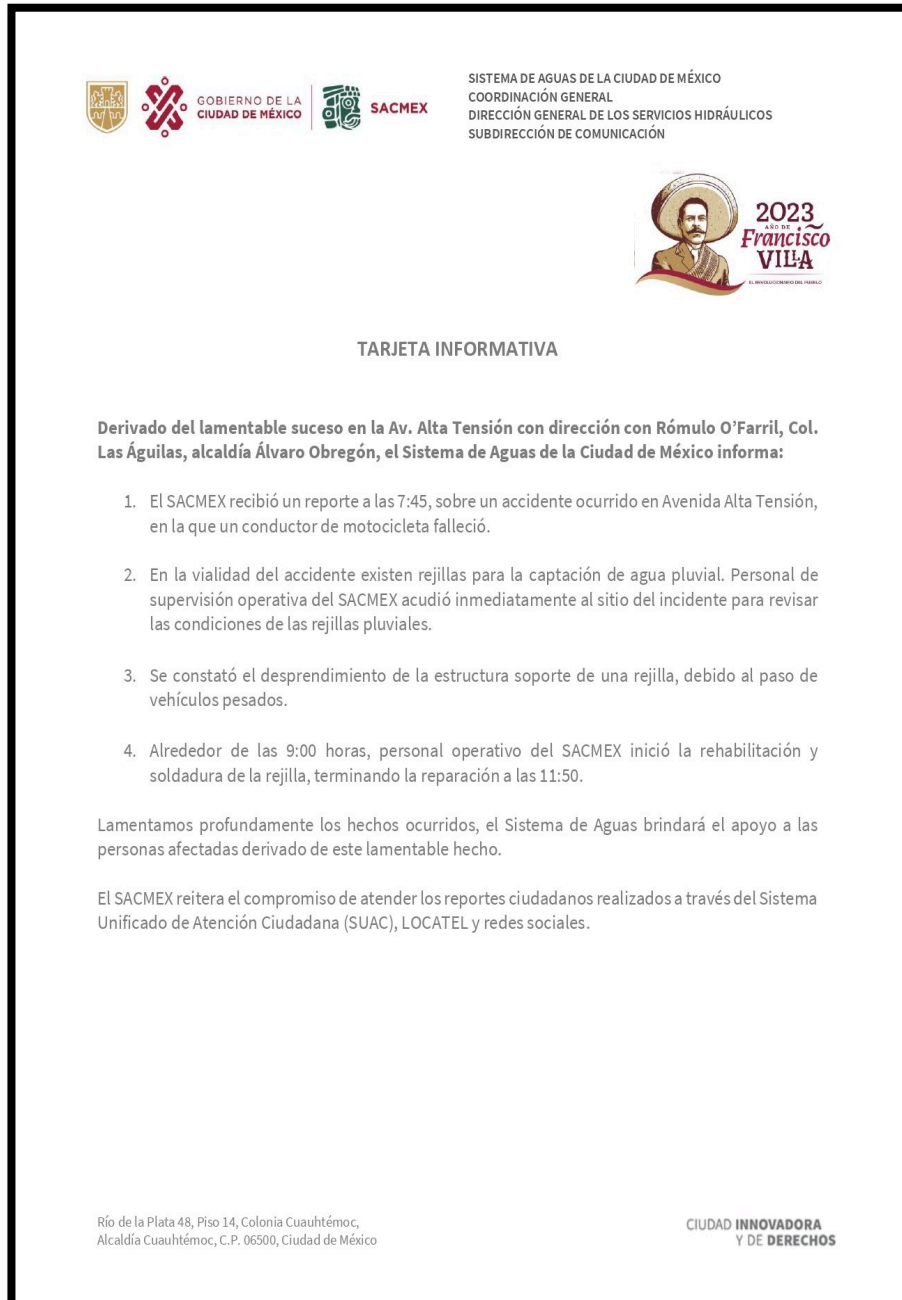
Coladera en malas condiciones.



Nota. La figura muestra la coladera en malas condiciones que ocasionó el accidente. Fuente: El Heraldo de México (2023).

Figura 5

Comunicado de SACMEX respecto al accidente.



The infographic is a communication card from SACMEX. At the top left, it features the logos of the Government of Mexico City and SACMEX. To the right, it lists the organization's structure: SISTEMA DE AGUAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, COORDINACIÓN GENERAL, DIRECCIÓN GENERAL DE LOS SERVICIOS HIDRÁULICOS, and SUBDIRECCIÓN DE COMUNICACIÓN. On the right side, there is a commemorative logo for the 2023 Bicentennial of Francisco Villa. The main title is 'TARJETA INFORMATIVA'. The body text describes an accident on Avenida Alta Tensión, where a motorcycle driver died. It details the response: rainwater catchment grates were inspected, a grate support structure was found to have detached due to heavy vehicles, and repairs were completed by 11:50 AM. The card expresses regret and offers support to affected individuals, and mentions channels for citizen reports like SUAC and LOCATEL. At the bottom, it provides the address: Río de la Plata 48, Piso 14, Colonia Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, and the slogan 'CIUDAD INNOVADORA Y DE DERECHOS'.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO **SACMEX**

SISTEMA DE AGUAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COORDINACIÓN GENERAL
DIRECCIÓN GENERAL DE LOS SERVICIOS HIDRÁULICOS
SUBDIRECCIÓN DE COMUNICACIÓN

2023
AÑO DE FRANCISCO VILLA
EL BIENESTAR COMIENZA CON SALUD

TARJETA INFORMATIVA

Derivado del lamentable suceso en la Av. Alta Tensión con dirección con Rómulo O'Farril, Col. Las Águilas, alcaldía Álvaro Obregón, el Sistema de Aguas de la Ciudad de México informa:

1. El SACMEX recibió un reporte a las 7:45, sobre un accidente ocurrido en Avenida Alta Tensión, en la que un conductor de motocicleta falleció.
2. En la vialidad del accidente existen rejillas para la captación de agua pluvial. Personal de supervisión operativa del SACMEX acudió inmediatamente al sitio del incidente para revisar las condiciones de las rejillas pluviales.
3. Se constató el desprendimiento de la estructura soporte de una rejilla, debido al paso de vehículos pesados.
4. Alrededor de las 9:00 horas, personal operativo del SACMEX inició la rehabilitación y soldadura de la rejilla, terminando la reparación a las 11:50.

Lamentamos profundamente los hechos ocurridos, el Sistema de Aguas brindará el apoyo a las personas afectadas derivado de este lamentable hecho.

El SACMEX reitera el compromiso de atender los reportes ciudadanos realizados a través del Sistema Unificado de Atención Ciudadana (SUAC), LOCATEL y redes sociales.

Río de la Plata 48, Piso 14, Colonia Cuauhtémoc,
Alcaldía Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México

CIUDAD INNOVADORA
Y DE DERECHOS

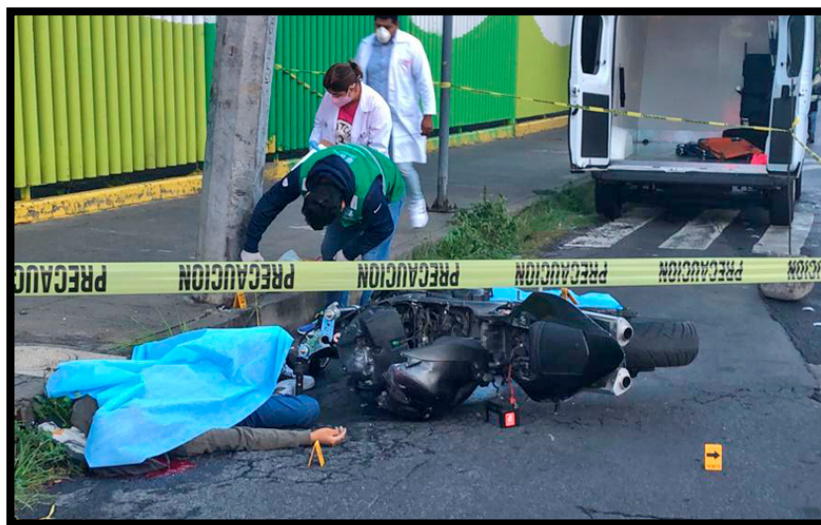
Nota. En la figura se aprecia el comunicado emitido por SACMEX respecto al accidente.

Fuente: El Heraldo de México (2023).

Otra nota más de un accidente en motocicleta cuyo título es: Derrapa su moto y muere junto a su acompañante en la Gustavo A. Madero. (*La Prensa* 2020). Un accidente en motocicleta sobre las calles de la alcaldía Gustavo A. Madero dejó como saldo dos personas muertas; durante las primeras horas de la mañana del domingo una pareja transitaba sobre su motocicleta sobre Avenida Francisco Morazán y Avenida de Los Pinos a un costado del Deportivo Hermanos Galeana, lo resbaloso del piso a causa de la lluvia provocó que perdieran el control del vehículo impactándose contra un poste, testigos mencionan que escucharon un fuerte ruido causado por el choque y curiosos se acercaron para conocer lo ocurrido y fue cuando se percataron de dos personas tiradas sobre el piso, por lo que llamaron inmediatamente a los servicios de emergencia, al llegar los elementos de Seguridad Ciudadana observaron a una mujer y un hombre tirados en el pavimento sobre un charco de sangre y junto a ellos una motocicleta totalmente destrozada en color negro.

Figura 6

Accidente en Gustavo A. Madero.



Nota. La figura muestra el desenlace del accidente y sus consecuencias. Fuente: *La Prensa* (2020).

Una última nota más: Derrapes matan a más motociclistas en Ciudad de México. (*El Sol de México 2022*). Mientras viajaba en su motocicleta color verde con negro, Iván de 30 años de edad viajaba en la alcaldía Álvaro Obregon sobre la Avenida Colinas, de la colonia Colinas Del Sur, vialidad que es caracterizada entre los colonos por ser una pendiente muy inclinada y la cual tiene un tope mal señalado, ya que le falta pintura, por lo que Iván no lo notó y perdió el control de su motocicleta, la poca visibilidad del tope ocasionó que Iván perdiera la vida al impactarse contra un árbol; su muerte se suma a las más de 90 registradas en la primera mitad de este año de acuerdo con el segundo reporte trimestral de hechos de tránsito el cual señala que las muertes por derrape de quienes conducen motos en la Ciudad de México aumentaron este 2022.

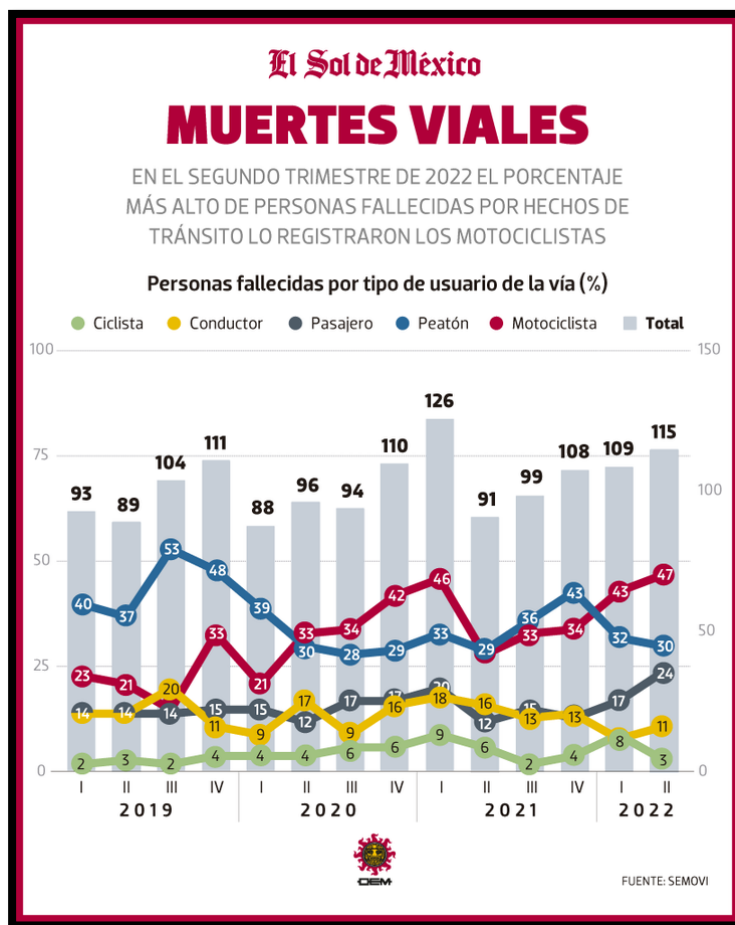
Dicho informe es realizado por la Secretaría de Movilidad y en su contenido se detalla que en el año 2019, una de cada diez muertes viales se debía a derrapes de motos y este año la cifra aumentó a tres de cada diez. El reporte registra cinco causas principales de muerte, las cuales son: volcadura, caída de pasajero, choque, atropellamiento y derrape. Este último se describe como patinar oblicuamente las ruedas de un vehículo a causa de materiales o fenómenos atmosféricos sobre la vía de circulación.

En el mes de abril una policía auxiliar de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de nombre Andrea, circulaba sobre Río Churubusco con dirección al aeropuerto de la Ciudad de México, cuando intentó incorporarse a las laterales, pero el exceso de velocidad hizo que perdiera el control y derrapara contra la cinta asfáltica sufriendo lesiones y fracturas que le ocasionaron la muerte de manera instantánea; la elemento de seguridad tenía más de cuatro años trabajando en la organización.

Según datos de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), de 55 ocupantes de motocicleta que perdieron la vida a causa de un siniestro vial ocurrido durante el segundo trimestre del 2022, casi el 50% murieron por un accidente sin otro vehículo involucrado. El reporte considera cinco usuarios de las vías: peatones, ciclistas, pasajeros, conductores y motociclistas. En lo que va del año se tienen registradas 224 muertes por hechos de tránsito y el grupo que registró más personas fallecidas es el que pertenece a los motociclistas. (*El Sol de México 2022*).

Figura 7

Estadística de muertes viales.



Nota. La figura contiene estadísticas de víctimas de accidentes de tránsito.

Fuente: El Sol de México. (2022).

Las estadísticas actuales son alarmantes; ya que reflejan que en la Ciudad de México las muertes de motociclistas van en aumento, aun con la implementación de exámenes de pericia para la obtención de la licencia A2 especial para motociclistas; estos ocupan el primer lugar en víctimas mortales por hechos relacionados con el tránsito.

Los grupos más vulnerables en los accidentes de tránsito, de acuerdo con datos de 2018 a septiembre de 2021, son los peatones y los motociclistas: en 7 de cada 10 casos son víctimas. Le siguen los ciclistas, que también están expuestos por la mala infraestructura vial y la alta velocidad de los vehículos motorizados.

“Las personas que caminan se mueven en el espacio público y no tienen nada que las proteja a diferencia de una persona que va en un automóvil o en un vehículo motorizado que lleva una carcasa de metal y que además alcanza cierta velocidad”, explica Claudina de Gyves, Coordinadora de Diseño y Planeación Urbana de la organización Liga Peatonal.

Tras un análisis de datos realizado por Latinus se encontró que entre las calles con más hechos de tránsito en la Ciudad de México se encuentran Periférico, Avenida Tláhuac, Ignacio Zaragoza y Calzada de Tlalpan.

“En la Ciudad de México tenemos corredores que son marcados por accidentes violentos como es el caso de Periférico, Circuito Interior-Viaducto y, desde luego, los ejes viales que son vías cuyas velocidades son incompatibles básicamente con la supervivencia humana”, explica Paco de Anda Orellana, especialista en seguridad vial.

En su primer día de trabajo como repartidor de comida, José Manuel Matías Flores fue atropellado en Eje 5 y Periférico por un camión de basura y murió. Esto ocurrió en la capital del país en el año 2018, a partir de este suceso un grupo de personas comenzó a organizarse en un grupo que se llama “Ni un repartidor más”.

Por otra parte, existe un aumento en las muertes de usuarios de motocicleta en ciudades grandes como la Ciudad de México, pues cada vez hay más repartidores en este vehículo motorizado.

En cuanto a las edades de las personas que murieron en un hecho de tránsito se encuentran personas adultas jóvenes de entre 24 y 30 años. Respecto al sexo de las víctimas fueron más los hombres quienes fallecieron de esta forma, según datos del Instituto de Ciencias Forenses.

Los tres tipos de usuarios vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas deberían contar con programas y estrategias de protección, concluye De Anda Orellana. (*Latinus*. 2021).

De las 224 personas que han fallecido en hechos de tránsito la primera mitad de este 2022, 103 viajaban en motocicleta, de las cuales 90 iban como conductor y 13 como pasajero, de acuerdo con el Reporte trimestral de Hechos de Tránsito abril-junio 2022, publicado por la Secretaría de Movilidad (SEMOVI).

De acuerdo con la propia la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), el uso de la motocicleta en la ciudad aumentó un 800% durante los últimos cinco años. La compra y uso de estos vehículos de dos ruedas se da a partir de una necesidad de transporte pero también de trabajo, con el crecimiento de plataformas de venta con reparto a domicilio como Didi Food, Rappi, Uber Eats y Amazon, que fueron buscadas como una forma de obtener ingresos en especial ante el incremento del desempleo con la pandemia de COVID-19.

Víctor Alvarado, responsable del área de Agenda Climática y Movilidad en El Poder del Consumidor, señala que la facilidad con que se puede comprar una motocicleta en la

ciudad así como las deficiencias en seguridad en algunos de los modelos que se venden son un factor a considerar en la siniestralidad.

Para el especialista, los datos oficiales que apuntan a un incremento en las muertes de los motociclistas se refleja en que el examen y las licencias especiales no han permeado como se esperaba en los conductores de estos vehículos.

“La estrategia desarrollada por las autoridades correspondientes que pudiera ser la Secretaría de Seguridad Ciudadana, la Secretaría de Movilidad, incluso la Secretaría de Obras que tiene las atribuciones de las condiciones de la vialidad, pareciera ser que no tienen identificados todos estos componentes y de ahí en adelante comenzar a actuar”, considera.

Hasta agosto, la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) había expedido 11,600 licencias para motociclistas en la ciudad, sin embargo la propia dependencia estimó que en la capital circulaban 500,000 motocicletas en 2021. (*Expansión. 2022*).

1.3 Formulación Del Problema

Manejar motocicleta en la Ciudad de México es sumamente peligroso, para evitar sufrir un accidente cuando se utiliza la misma ruta de forma habitual se debe de memorizar cada recorrido, identificar y recordar bien en que carril hay un bache, en que zona hay encharcamientos, en donde hay una coladera sin tapa, un hundimiento, un semáforo que no se respeta. Detalles que no tendrían por qué ocurrir, que no deberían ser una necesidad; sin embargo, es parte de lo que se tiene que hacer como conductores de motocicletas, debido a la normalización de saber que las autoridades no van a corregir de forma inmediata las imperfecciones en las calles, el bache que ves hoy lo verás al día siguiente, a la semana siguiente, al mes siguiente, problema originado por la mala administración.

La tarea de mantener las calles y avenidas de la Ciudad de México en buenas condiciones les corresponde a las alcaldías de la ciudad, junto con la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE) a través de dos oficinas: la Dirección General de Servicios Urbanos o la Dirección General de Proyectos Especiales. La Secretaría de Obras y Servicios es la encargada de brindar servicio y correcto mantenimiento a las calles y avenidas de la Ciudad de México, cuenta con el personal y el presupuesto destinado para sus operaciones, a pesar de ello parte del problema se relaciona con un problema mayor con la corrupción, que no permite que los trabajos de correcto bacheo se realicen de forma seria lo que se pretende demostrar con los siguientes datos.

De acuerdo con en información de El Universal (2023), la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE) celebró un total de 85 contratos entre los años 2011 y 2015, con la finalidad de reparar baches. En cinco años se invirtieron casi 800 millones de pesos y cerca del 50% de ese monto, es decir, 394 millones de pesos ha sido acaparado por 5 empresas: Industrias Manufactura Alleff, Green Patcher, Multiservicios, Desarrollos Río Lluta y Consorcio RyG. Particularmente Industrias Manufactura Alleff, no tiene como objeto la construcción, debido a que en el año 2014 la Secretaría de Salud de la Ciudad de México, adquirió vestuarios y uniformes con esta empresa por 112,000 pesos.

Al consultar documentos públicos en el sitio de la dependencia, de los 85 contratos, 51 se celebraron mediante “invitación restringida”, 22 por adjudicación directa y 12 más a través de una licitación pública. La Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, ahora Ciudad de México, estipula en su numeral 24 que la obra pública por regla general se adjudicará a través de licitaciones públicas mediante convocatoria, no obstante, la misma ley ampara en su título cuarto, que las dependencias utilicen la adjudicación directa o la invitación restringida como mecanismo para entregar contratos, siempre y

cuando la suma de los montos de los contratos bajo estos procedimientos no exceda el 20% de la inversión total destinada a la dependencia.

Durante el año 2015 la Secretaría de Obras y Servicios destinó más de 271 millones de pesos para el bacheo de avenidas principales de la Ciudad de México. En el presente año la Agencia de Gestión Urbana (AGU), encargada de brindarle la información a la Secretaría de Obras y Servicios sobre el número y localización de hoyos que necesitan mantenimiento, reportó que se taparon 6,816 baches localizados en las avenidas principales.

Mediante una operación aritmética, al dividir el presupuesto total entre los casi siete mil baches que se atendieron, nos daría como resultado que cada hoyo reparado costó 39,811 pesos, sin embargo, la Secretaría de Obras afirma que la reparación de cada bache cuesta tan solo 350 pesos; es decir, si se gastaron 271 millones de pesos en 2015 y tapar un bache de acuerdo con la Secretaría de Obras y Servicios cuesta tan solo 350 pesos, por lo que debería existir un registro superior, el presupuesto deberá alcanzar para atender 775,302 baches; para alcanzar esa cifra se debieron haber bacheado 2,100 hoyos cada día.

Los veinte contratos fueron creados en el año 2015 con el objeto de atender el bacheo en vialidades primarias en la Ciudad de México, se otorgaron a 11 empresas; consultando información entregada vía Ley de Transparencia con número de folio 0107000101216, la cual en su descripción incluye las obras que se realizaron por cada contrato, todas estas para atender baches en vías primarias. Nuevamente haciendo una operación aritmética si se dividen los reportes de baches que registró la Agencia de Gestión Urbana como atendidos y los recursos que destinó la Secretaría de Obras y

Servicios da como resultado que tapar un bache en la Ciudad de México cuesta 10,200 pesos. (El Universal 2023).

El problema no se ha resuelto con el paso de los años, y las autoridades están conscientes de ello; con información más actual se refuerza el despilfarro del presupuesto destinado a la corrección de baches en la infraestructura vial de la Ciudad de México.

Con información extraída de una nota periodística en El Diario de México, la entonces Jefa de Gobierno Claudia Sheinbaum Prado instruyó a la Secretaría de Obras y Servicios a intervenir también en las vialidades secundarias mediante acciones en materia de servicios urbanos, apoyando a las alcaldías, a quienes les corresponde realizar dicho trabajo. Al respecto la Secretaría de Obras y Servicios, precisó que comenzarán con las acciones el 20 de febrero y concluirán el 20 de junio de 2023, por lo que aseguró que durante estos 100 días de trabajo participarán en conjunto la Agencia Digital de Innovación Pública, el Sistema de Aguas de la Ciudad de México (SACMEX), el Fideicomiso del Bienestar Educativo, la Procuraduría Social y el Registro Civil. Este jueves en la gaceta oficial citadina, la jefatura de gobierno publicó la instrucción a la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE) a través de la Dirección General de Obras de Infraestructura Vial y la Dirección General de Servicios Urbanos y Sustentabilidad, en la cual se le indica intervenir en vialidades secundarias de la Ciudad de México mediante acciones de mantenimiento y reposición de mobiliario urbano, sustentabilidad y obra de infraestructura vial, imagen urbana, áreas verdes, alumbrado público, mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura vial, banquetas, pavimentos y guarniciones, bacheo, balizamiento y señalización; con la finalidad de atender el mal estado en el que se encuentran las vialidades secundarias y así contribuir al fortalecimiento de la seguridad ciudadana y el derecho a la movilidad. También se destacó que esta acción no implicará

la disminución o menoscabo de las obligaciones de las alcaldías para mantener y rehabilitar vialidades encaminadas a la conservación y mejoramiento de la imagen urbana manteniendo y mejorando la infraestructura vial. (El Diario de México 2023).

Un bache es una depresión, un hundimiento en la superficie de una carretera o carpeta asfáltica; generalmente son ocasionados por agua estancada en el suelo a causa de lluvias y el tráfico que pasa sobre el área afectada. Como se explicó anteriormente los baches provocan accidentes y a pesar de que las autoridades se encuentran al tanto de ello el problema persiste a través de los años son que se logre solucionar de manera efectiva.

1.4 Justificación De La Investigación

Es importante analizar los motivos por los cuales las calles y avenidas de la Ciudad de México se encuentran en tan males condiciones, ya que resulta peligroso circular en cualquier clase de vehículo en una infraestructura que no se encuentra en óptimo estado. Es importante solucionar el problema lo antes posible ya que muchos de estos accidentes tienen consecuencias fatales. El contar con calles en buen estado ayudaría a reducir accidentes, y esto beneficiaría a todos sus usuarios, desde peatones, ciclistas, motociclistas y automovilistas; además se evitarían gastos que deben cubrir los propietarios de automóviles por los desperfectos mecánicos que ocasionan los baches y coladeras sin tapa en los que frecuentemente caen los vehículos.

El presente trabajo de investigación tiene por objeto contribuir, visibilizando las condiciones actuales de las calles y avenidas en la Ciudad de México, evidenciar que al no ofrecerse una infraestructura vial de calidad el Estado está cometiendo una omisión y dicha omisión ocasiona accidentes mortales.

Los principales desperfectos que se visualizan en la infraestructura vial de la Ciudad de México se enlistaron anteriormente

1.5 Objetivo General

Analizar el Derecho a la Movilidad y el Derecho a la buena Administración Pública que se ofrece desde la creación de la Ley de Movilidad para la Ciudad de México, 2020 a la actualidad en la Ciudad de México.

1.5.1 Objetivos Particulares

La presente tesis tiene como eje central los siguientes objetivos.

- Determinar cuáles son las acciones necesarias para poder ofrecer una infraestructura vial de calidad.
- Evidenciar mediante fotografías el mal estado en que actualmente se encuentra la infraestructura vial de la ciudad y el peligro que enfrentan los usuarios de motocicleta al transitar su vehículo por la ciudad.
- Con el fin de ejemplificar, recabar noticias de motociclistas que hayan sufrido accidentes ocasionados por el mal estado de las calles en la Ciudad de México.

1.6 Pregunta De Investigación

¿De qué manera la actual administración pública garantiza el derecho a la movilidad para los motociclistas en la Ciudad de México desde el 2020 a la actualidad?

1.6.1 Preguntas Particulares

¿De qué manera el estado físico de la infraestructura vial garantiza el derecho a la movilidad y a la buena administración pública a los motociclistas en la Ciudad de México?, ¿Cuál será la relación entre el derecho a la movilidad, la calidad de la infraestructura vial y los motociclistas en la Ciudad de México?

1.7 Alcances

Es importante analizar y documentar cuánto presupuesto se destina a la reparación de las calles y de qué manera se gastan los recursos, se pretende que mediante un análisis se identifique algún patrón en el proceso de mantenimiento que este causando que no se solucione el problema. Es importante conocer si el presupuesto es insuficiente o si es necesario modificar el proceso de corrección y reparación de bacheo y acelerar el mismo, principalmente para contar con calles y avenidas en mejores condiciones dentro de la Ciudad de México y con ello cumplir con los fines establecidos en la Ley de Movilidad.

1.8 Resultados De Otras Investigaciones (Estado Del Arte)

Existen ciertas investigaciones que han tocado el tema anteriormente desde distintas perspectivas, y han obtenido resultados distintos, además de que han utilizado para abordar el problema metodologías diferentes a las de la presente investigación, así como sus perspectivas en disciplinas distintas al Derecho.

Al analizar la participación de las erogaciones en la composición del gasto público de las entidades de Obras Públicas y Servicios para el periodo 20001-2010, se destaca la importancia del Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación del Distrito Federal (\$343,005,802 pesos) que representa en promedio el 82% del gasto público de este rubro, mientras el resto (73,168,611 pesos) corresponden al Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación (FIMEVIC) ha tenido como objetivos llevar a cabo las erogaciones, propensas a la construcción y desarrollo de los “segundos pisos”, como el anillo periférico, viaducto y de otros proyectos viales.

Tipo de investigación: documental. Enfoque: multimodal o mixto. Metodología: Deductiva. (Betancourt Olmos, Marcos. 2011).

Como se mencionó anteriormente, la mayoría de los accidentes de motocicletas tienen una relación directa con la falta de preparación o cursos especializados obligatorios en los que se enseñe a los usuarios a utilizar las motocicletas adecuadamente. Además, esto ocasiona que los usuarios decidan cómo manejar y cómo sacar ventaja del medio de transporte que utilizan. Lo anterior en conjunto con la falta de reglamentación y de señalización crea un ambiente de manejo en el cual no existen límites para lo que puede o no hacer un motociclista. Entonces, al no existir un reglamento específico ni infraestructura vial especializada para motociclistas, se deja a su suerte a aquel que utiliza este medio de transporte.

Lo anterior genera problemas ligados directa o indirectamente a las motocicletas. Por ejemplo, aquellas motocicletas que invaden las cebras peatonales, banquetas y espacios enfocados a otro tipo de usuario generan una invasión de espacio y una desincronización entre los sistemas de transporte, incluyendo a los peatones. Por otra parte, el manejo de motocicletas al rebasar o al cruzar entre carriles puede generar confusión a los usuarios de otros medios de transporte ya que no es claro cómo debe de rebasar a cambiar de carril un motociclista. Además, no está especificado cómo deben de cruzar los motociclistas las intersecciones por lo que actualmente lo hacen a la manera que crean que es correcta.

Tipo de investigación: documental. Enfoque: multimodal o mixto. Metodología: observación y análisis. (Latapí Agudelo, Mauricio Andrés. 2014).

Y entre las administraciones con mayor repercusión y posibilidades de actuación en este campo, además de las específicas de transporte, destacan sin duda las urbanísticas, ya que, a través del planeamiento, se definen los modelos territoriales y urbanos, principales condicionantes de la movilidad, se localizan y diseñan los espacios

por los que discurre la circulación, se proponen las infraestructuras de transporte colectivo, se establecen los estándares de aparcamiento, etcétera. Se decide, en definitiva, el conjunto de la organización y uso del espacio, así como la localización y características de las infraestructuras de transporte. Como señala un reciente informe de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, “las actuales políticas urbanísticas (el subrayado es nuestro) y de transporte están llevando a potenciar un crecimiento excesivo de los viajes en automóvil, en las ciudades y sus alrededores. Tales políticas son la causa de la creciente congestión, la polución del aire, el ruido, la lluvia ácida y el riesgo de calentamiento global del planeta” (OCDE, 1995, 13).

Tipo de investigación: documental. Enfoque: multimodal o mixto. Metodología: Comparativa. (Pozueta Echavarri, Julio. 2000).

En cuanto a las consideraciones diferentes relativas tanto a la demanda de desplazamientos por tomar en cuenta como a las condiciones de accesibilidad y de costos de la oferta de infraestructuras en respuesta a esta demanda, se puede indicar que el enfoque de demanda es un enfoque en términos de transporte que tiende a considerar solo algunos modos de desplazamiento (principalmente, vehículos automotores y transporte masivo) y, por ende, solo algunas infraestructuras sobre los cuales se soportan estos modos (por ejemplo, respectivamente, vías rápidas y sistema de metro). Por el contrario, adoptar un enfoque de oferta conlleva, de una parte, a ampliar el abanico tanto de la demanda como de la oferta de desplazamientos (tomando en cuenta los que se hacen a pie y por bicicleta) y, de otra, a tomar en cuenta las condiciones de accesibilidad y de costos de todo tipo de dicha oferta, es decir, significa ponerse en una perspectiva de movilidad urbana centrada en el ciudadano y no en un "consumidor" o un "usuario" de una infraestructura de transporte. Así, y de manera a priori, se podría

decir que, mientras el enfoque de demanda se centra sobre las infraestructuras y su dimensionamiento, el enfoque de oferta parte de las necesidades de las personas en cuanto a desplazamientos y busca ofrecerles un portafolio de infraestructuras que les permita satisfacer estas necesidades.

Tipo de investigación: documental. Enfoque: multimodal o mixto. Metodología: observación y análisis. (Dangond Gibsone, Claudia. Jean-François Jolly. Monteoliva Vilches, Alejandra. Rojas Parra, Fernando. 2011).

El uso del concepto movilidad como punto de partida para describir detalladamente la movilidad de las personas permitirá crear una base de conocimientos más amplia sobre patrones de movilidad, comportamientos y necesidades, en la cual los viajes asociados con las necesidades de la vida cotidiana se hacen visibles y se cuantifican adecuadamente. Esto además mejorará los conceptos operativos y las políticas de transporte y movilidad para hacerlas más equitativas y sensibles a las necesidades de todas las personas, beneficiando así a la sociedad en general. Recomendamos que el análisis cuantitativo se diseñe cuidadosamente, evitando posibles sesgos de género que pueden ocurrir en cualquier etapa del proceso de investigación, desde las primeras etapas del diseño de la encuesta, hasta la etapa de implementación, el análisis de resultados y las representaciones gráficas de éstos. El análisis cuantitativo obviamente debe incluir todos los viajes, los medios de transporte, los tiempos y los propósitos que se encuentran en la base de cada viaje. Estos propósitos deben definirse teniendo en cuenta y detallando adecuadamente las diferentes actividades relacionadas con las tareas de cuidado que en su mayoría realizan las mujeres a diario y que normalmente no se consideran en las encuestas de transporte.

Tipo de investigación: documental. Enfoque: cuantitativo. Metodología: encuesta.
(Sánchez de Madariaga, Inés. Zucchini, Elena. 2020).

1.9 Paradigma

La presente investigación tendrá una perspectiva sostenida en el Realismo Jurídico; se utiliza esta postura ya que se cuestiona por qué existe la limitante territorial que divide la responsabilidad entre el gobierno de la ciudad y las alcaldías en las que se divide el territorio de la ciudad, ya que esta división espacial genera a su vez una división de competencias y responsabilidades, que complica el mantener en buenas condiciones las calles. El Realismo Jurídico se define de la siguiente manera:

Una "teoría realista de derecho" tiene dos elementos: "realismo" y "naturalismo". El realismo tradicionalmente asociado con Tucídides, Maquiavelo y Nietzsche, busca describir cómo las cosas son realmente, sin ilusiones románticas o moralistas; en el caso legal, queremos saber cómo el derecho e instituciones legales son en realidad, no lo que quisiéramos que sean. Los realistas no suponen que las cosas como son tendrán un "sentido moral" o resultarán ser moralmente defendibles. Los naturalistas ofrecen explicaciones del fenómeno legal que sólo invocan entidades y mecanismos que figuran en exitosas ciencias experimentales; naturalistas, mayormente, no son fiscalistas. El realismo y el naturalismo del derecho, en fases anteriores, nos guían al positivismo de Hart sobre la validez legal; la tesis que el razonamiento legal subestima decisiones judiciales en algunos casos; el reconocimiento que el derecho opera primordialmente afuera de las cortes y el escepticismo sobre las teorías de derecho natural como delirios ideológicos. (*Ius Dictio*. 2020.)

El realismo jurídico es una manera de concebir el derecho desde los diferentes indicios de comportamiento de una sociedad y del ser humano que busca la eficacia y

pertinencia de las normas que al contrario de otros fundamentos o teorías que buscan la justicia y la validez. Es decir, los realistas jurídicos tienen una visión más práctica del derecho, tomando con gran consideración las decisiones de los tribunales y jueces y como estas fueron tomadas, los antecedentes y los comportamientos tanto de los involucrados en el proceso, así como también de los jueces que antecedieron a estas decisiones factores conocidos como extrajurídicos. Es así que desde esta vertiente se define al derecho como una disciplina que goza con una suerte de incertidumbre respecto a la característica cambiante de la misma. (*Ejempelus. 2021*).

Son muchas las escuelas del realismo jurídico, pero todas ellas critican el concepto formalista de derecho que fue elaborado por el positivismo. Los criterios formales de validez de las normas hacen que el derecho se construya de espaldas a la realidad. Por eso, lo que busca el realismo jurídico es resaltar la eficacia que en verdad tiene el derecho. (*Pasión por el derecho. 2021*).

1.10 Enfoque De La Investigación

El enfoque de la presente investigación es Multimodal o Mixto. Ya que pretende respaldarse con datos duros e información antes recabada y publicada, además de mostrarse desde la postura de las víctimas de accidentes de tránsito derivados del mal estado de las calles.

La investigación mixta es una metodología de investigación que consiste en recopilar, analizar e integrar tanto investigación cuantitativa como cualitativa. Este enfoque se utiliza cuando se requiere una mejor comprensión del problema de investigación, y que no se podría dar cada uno de estos métodos por separado.

Los datos cuantitativos incluyen información cerrada como la que se utiliza para medir actitudes, por ejemplo, escalas de puntuación.

El análisis de este tipo de datos consiste en analizar estadísticamente las puntuaciones recopiladas, por ejemplo, a través de encuestas, para responder a las preguntas de investigación o probar las hipótesis.

Los datos cualitativos son información abierta que el investigador suele recopilar mediante entrevistas, grupos de discusión y observaciones. El análisis de los datos cualitativos (palabras, textos o comportamientos) suele consistir en separarlos por categorías para conocer la diversidad de ideas reunidas durante la recopilación de datos.

Al realizar una investigación mixta, tanto de datos cuantitativos y cualitativos, el investigador gana amplitud y profundidad en la comprensión y corroboración, a la vez que compensa las debilidades inherentes del uso de cada enfoque por separado. (*Question Pro. 2023*).

1.11 Tipo De Investigación

La actual investigación es de tipo documental, ya que se sostendrá en información ya existente en leyes, documentos, libros, foros y estadísticas.

La investigación documental es una técnica de investigación cualitativa que se encarga de recopilar y seleccionar información a través de la lectura de documentos, libros, revistas, grabaciones, filmaciones, periódicos, bibliografías, etcétera.

En comparación con otros métodos, la investigación documental no es tan popular debido a que las estadísticas y cuantificación están consideradas como formas más seguras para el análisis de datos.

Entre las características de la investigación documental más relevantes se encuentran las siguientes:

La recolección y uso de documentos existentes para analizar los datos y ofrecer resultados lógicos. Recolecta los datos con un orden lógico, lo que permite encontrar

hechos que sucedieron tiempo atrás, encontrar fuentes de investigación y elaborar instrumentos de investigación, etcétera. Utiliza múltiples procesos como análisis, síntesis y deducción de documentos.

Se realiza de forma ordenada, con una lista de objetivos específicos con el fin de construir nuevos conocimientos. (*Question Pro. 2023*).

1.12 Alcance

El alcance que se pretende obtener es analítico, ya que el presente tema de estudio es de un problema que requiere solución, por lo que se encuentra plenamente identificado, respaldado en datos que fundan y sostienen su existencia y se busca proponer una alternativa normativa para resolverlo.

1.13 Diseño De Investigación

El diseño de la presente investigación es mixto; es etnográfico ya que se planea visibilizar el problema con ayuda y mediante la perspectiva de los usuarios de motociclistas en la Ciudad de México, y además es cualitativa ya que también la investigación se apoyará con una serie de entrevistas con la finalidad de determinar que sucedió después del accidente, si el Estado brindó apoyo, si se corrigieron las imperfecciones en la infraestructura vial.

1.14 Técnicas E Instrumentos De Recolección De Datos

Para resolver las cuestiones de la presente investigación es necesaria una búsqueda y análisis de información sobre cantidades destinadas al presupuesto utilizado para la reparación y mantenimiento de calles y avenidas en la Ciudad de México. Además de la búsqueda y análisis de accidentes de motociclistas ocasionados directa o indirectamente por la mala calidad de la infraestructura vial de la Ciudad, se profundizará más el problema realizando a las víctimas de accidentes una entrevista.

1.15 Población Y Muestra

Se realizarán treinta entrevistas a motociclistas en la Ciudad de México que hayan sufrido algún accidente ocasionado por las condiciones físicas actuales de la infraestructura vial, con la finalidad de conocer que alcance tienen los derechos ofrecidos por la presente Ley de Movilidad.

CAPÍTULO SEGUNDO.

MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL DE LA MOVILIDAD EN LA BUENA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.

Se utilizaron dos constructos para este trabajo de investigación movilidad y la buena administración pública.

2.1 Breves Antecedentes De La Movilidad

La movilidad humana acompaña al hombre desde sus orígenes, desde las primeras tribus, ya sea por la necesidad de conseguir alimentos o bien para realizar intercambios con otras. La invención de la rueda trajo consigo el primer avance en el mundo del transporte, ya que con el apoyo de la tracción de animales se lograron realizar desplazamientos más eficientes de mercancías y personas. Varios años después, con la llegada de la revolución industrial, la máquina de vapor y su posterior evolución a los automóviles, los vehículos de tracción animal fueron desplazados. El número de vehículos se fue incrementando y la coexistencia con las personas comenzó a generar problemas que requerían regularse mediante instrumentos legales.

Un tema como lo es la correcta reglamentación de vehículos tiene raíces que vienen desde civilizaciones muy antiguas, como lo es la antigua Roma, ciudad en la cual ya se regulaba y limitaba a ciertos horarios el paso de vehículos tirados por animales, sin embargo en México, el primer reglamento de tránsito fue creado en 1985, sin contar con mucha relevancia, fue hasta 1910 que se creó una nueva versión durante el aun gobierno de Porfirio Díaz, dentro del cual no se hace mención de ninguna regulación específica para motocicletas, y sigue así por bastante tiempo, ya que el parque vehicular de motocicletas era demasiado bajo, incluso hasta hace cerca de 50 años las motocicletas registradas eran muy pocas.

Hace 36 años, en 1980, el número de motocicletas registradas en México era de apenas 128,960 unidades, según cifras del INEGI. En 2004, dicho parque vehicular alcanzó el medio millón y en 2014, último año en que el Instituto Nacional de Estadística y Geografía manejó cifras oficiales, superó los 2.2 millones. (*Archivo parlamentario. 2023*).

Con información periodística del Diario de Xalpa (2018.), los primeros automóviles llegaron a la Ciudad de México en el año 1903, en aquel entonces el parque vehicular era de sólo 136, creciendo considerablemente para después de tres años llegar a la cifra de 800 unidades, por lo que el presidente Porfirio Díaz crea en 1910 el primer reglamento de tránsito formal del país. En dicho documento es curioso el dato de que se permitía a los automovilistas alcanzar una velocidad máxima de 10 km/h en calles estrechas o muy transitadas y limitaba a 40 km/h la velocidad en las demás. Con el trascurso de los años la cifra de vehículos siguió creciendo y gracias a ello se pudieron obtener los primeros datos y estadísticas de mortandad debido a la condición de vehículos de motor y peatones atropellados, por lo que tomando como base la proposición de 1952 de la Organización de las Naciones Unidas, se adhirieron todos aquellos dispositivos que pudieran ser utilizados en la práctica mexicana y sirviéndose de la buena disposición del departamento de comercio de los Estados Unidos de América se utilizó una parte importante del manual vehicular de aquel país.

Más adelante durante el año 1965 la Secretaría de Obras Públicas imprimió la primera edición del Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito, con una mejor presentación y contenido, dando lugar a una segunda edición en el año 1966. Poco tiempo más tarde durante el X Congreso Panamericano de Carreteras celebrado en Montevideo Uruguay en el año 1967, durante el cual se había aprobado un proyecto de

Manual Interamericano de Dispositivos para Control de Tránsito y de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Circulación por Carretera celebrada en Viena en el año 1968, se propuso una convención sobre señalización vial basándose en ambos documentos y la experiencia propia mexicana se revisó exhaustivamente dando lugar a ajustes y adiciones necesarias, lo que finalmente dio como resultado el nacimiento la tercera edición bajo el nombre de manual de dispositivos para el control de tránsito en calles y carreteras publicado en el año 1982. (*El Diario de Xalpa. 2018*).

Los avances en la tecnología son cada vez más veloces y constantes, y esto incluye a los vehículos, hoy en día contamos con vehículos híbridos o completamente eléctricos, vehículos que se manejan sin necesidad de tripularlos, inclusive drones que soportan el peso de una persona, lo que ocasionará que en algún momento las normas actuales queden obsoletas, por lo que es necesario modificarlas constantemente para mantenerlas actualizadas.

2.2 Movilidad

El primero de ellos; movilidad puede resultar un componente complejo de analizar, sin embargo, las siguientes definiciones tienen la intención de acotar de mejor manera el concepto.

La movilidad es una herramienta para articular el territorio y también para su (re)composición y la de los espacios de vida. Esto incumbe a la conectividad, asociada a la materialidad; y también a la sociabilidad, asociada a la cohesión, la integración y la identidad. Así concebida, la movilidad es resultante de la distribución territorial de infraestructuras y servicios de transporte, tanto como de aspectos personales enmarcados en lo familiar, vecinal, y social. (*Gutiérrez, Andrea. 2010*).

La movilidad es una práctica social de desplazamiento entre lugares con el fin de concretar actividades cotidianas. Involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje (o requerimientos de movilidad) y capacidades objetivas y subjetivas de satisfacerlos, de cuya interacción resultan las condiciones de acceso de grupos sociales a la vida cotidiana. *(Gutiérrez, Andrea. 2010).*

La movilidad es el derecho de toda persona a desplazar individuos y bienes para acceder, mediante los diferentes modos de transporte, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que reconoce la Ley, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. *(Ley de Movilidad de la Ciudad de México. 2014).*

La movilidad considerada como un derecho fundamental puede ubicarse, primero, como una condición de garantía del derecho a la vida, en el sentido de lo que aporta para la existencia de garantías para la seguridad, y, segundo, como una forma del derecho a la libre circulación, -que, dicho sea de paso, es un derecho relativo- y como un elemento fundamental a tener en cuenta a la hora de pensar en garantizar algunos derechos colectivos, como el derecho al medio ambiente sano y al espacio público. *(Dangond Gibsone, 2011).*

El derecho a la movilidad está basado en los principios de solidaridad, libertad, equidad, dignidad y justicia social, y tiene entre otros fines mejorar las condiciones de vida, armonizar la convivencia, así como el oportuno acceso a otros derechos humanos. *(Comisión Nacional de los Derechos Humanos. 2016).*

Por otro lado, el segundo concepto de la buena administración pública resulta ser más conciso en sus definiciones, las cuales resultan similares.

De acuerdo con Jaime Rodríguez, el derecho a la buena administración se refiere a la recuperación de la perspectiva ética, de servicio objetivo a la ciudadanía, que siempre

ha caracterizado a las administraciones públicas. Dicho en otras palabras, se trata de que los ciudadanos tengan el derecho a exigir determinados patrones o estándares en el funcionamiento de las instituciones de gobierno, de modo que el servicio público esté orientado al interés general, y donde la equidad de trato, la igualdad, eficiencia y honestidad, así como el acceso a la información y la transparencia y la motivación de las decisiones de gobierno sean principios exigibles de actuación administrativa. *(Rodríguez-Arana, J. 2011)*.

El derecho a una buena administración fue incorporado en la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea en el año 2000 (Unión Europea, 2000). En el artículo 41 establece que: “1. Toda persona tiene derecho a que las instituciones, órganos y organismos de la Unión traten sus asuntos imparcial y equitativamente y dentro de un plazo razonable. 2. Este derecho incluye en particular: a) El derecho de toda persona a ser oída antes de que se tome en contra suya una medida individual que la afecte desfavorablemente; b) El derecho de toda persona a acceder al expediente que le concierna, dentro del respeto de los intereses legítimos de la confidencialidad y del secreto profesional y comercial; c) La obligación que incumbe a la administración de motivar sus decisiones. 3. Toda persona tiene derecho a la reparación por la Unión de los daños causados por sus instituciones o sus agentes en el ejercicio de sus funciones, de conformidad con los principios generales comunes a los Derechos de los Estados miembros. 4. Toda persona podrá dirigirse a las instituciones de la Unión en una de las lenguas de los tratados y deberá recibir una contestación en esa misma lengua.” *(Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. 2011)*.

Por lo que corresponde a nuestro continente, la Carta Iberoamericana de los Derechos y Deberes del Ciudadano en Relación con la Administración Pública, adoptada

por la XXIII Cumbre Iberoamericana de jefes de Estado y de Gobierno en Panamá el año 2013, ha sido pionera en recuperar este importante derecho. Para lo cual, identifica el derecho fundamental a la buena administración pública y sus derechos derivados. En su capítulo tercero, establece que: Los ciudadanos son titulares del derecho fundamental a la buena administración pública, que consiste en que los asuntos de naturaleza pública sean tratados con equidad, justicia, objetividad, imparcialidad, siendo resueltos en plazo razonable al servicio de la dignidad humana. (*Carta Iberoamericana de los Derechos y Deberes del Ciudadano en Relación con la Administración Pública. 2013*).

Constitución Política de la Ciudad de México. Artículo 60 Garantía del debido ejercicio y la probidad en la función pública

1.-Se garantiza el derecho a la buena administración a través de un gobierno abierto, integral, honesto, transparente, profesional, eficaz, eficiente, austero incluyente, y resiliente que procure el interés público y combata la corrupción. (*Del Buen Gobierno Y la Buena Administración. 2017*).

“Para ejemplificar los beneficios que puede traer para las personas su ejercicio (el de la buena administración) baste mencionar que en la Unión Europea la buena administración pública contiene implícitos más de 30 derechos, entre otros: ser tratado con cortesía y cordialidad; obtener una resolución administrativa en un plazo razonable, con una respuesta oportuna y eficaz; no presentar documentos que ya obren en la administración pública; participar en asociaciones de usuarios de servicios y opinar sobre el funcionamiento de los servicios públicos, además de todos los relacionados con el debido proceso” (*Muñiz Toledo, R. 2019*).

En la Ciudad de México se observa una población en constante crecimiento, lo que origina problemas de movilidad y traslado de sus habitantes, por lo que el transporte

eficaz y veloz se ha convertido en una necesidad que ha sido cubierta con el uso de la motocicleta, que en los últimos años se ha incrementado de manera sustancial. El uso de esa pequeña y popular máquina ha permitido a muchas personas contar con un medio de transporte propio. La practicidad de la motocicleta es tal que, de acuerdo con datos de *El Economista*, actualmente en la capital circulan unas 600,000 motocicletas y se añaden casi 900,000 de los suburbios de este conjunto urbano de unos 22 millones de habitantes (El Economista. 2021).

2.2.1 Clases O Instrumentos Para La Movilidad

La delimitación espacial del presente trabajo de investigación es la Ciudad de México, y el artículo 2 del Reglamento de Tránsito para la Ciudad de México hace mención de una importante jerarquía existente la cual se sustenta en el nivel de vulnerabilidad al que están expuestos los usuarios, así como el medio de transporte utilizado por ellos.

En el primer nivel de vulnerabilidad se encuentran los peatones, dando prioridad a las personas con discapacidad o que presenten movilidad limitada; seguidos de los ciclistas. Después se consideran a los usuarios y prestadores del transporte público, posteriormente se consideran a los prestadores de servicio de transporte de carga, así como de distribución de mercancías dejando al final a los usuarios de transporte particular y a los motociclistas.

2.2.1.1 Motocicletas

De acuerdo con el numeral 3 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la definición legal de una motocicleta es: vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía

o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. (17 mayo 2022).

2.2.1.1.1 Tipos De Motocicletas

La motocicleta es un vehículo muy diverso, existe una gran variedad de tipos, tamaños, marcas y modelos. La principal diferencia se encuentra en el tamaño de su motor, el cual se mide en centímetros cúbicos (cc), también llamada “cilindrada”, mientras menor sea el número más pequeño será el motor y en consecuencia la motocicleta.

Figura 8

Tipos de motocicletas.



Nota. La figura muestra los principales tipos de motocicletas disponibles en el mercado.
Fuente: Pinterest. (2022).

2.2.1.2 Contexto De La Movilidad en México: Estado Paternalista

Dentro de las funciones del Estado se encuentra la de proteger el bienestar de sus habitantes, para ello dentro del contenido de la Ley de Movilidad de Ciudad de México, así como al interior del Reglamento de Tránsito se establecen normas para los conductores de motocicletas; con la finalidad de mantener el orden y darle prioridad al bien jurídico de la vida. Estas funciones son conocidas como de Estado paternalista de acuerdo a lo publicado por El Sol de Morelia (2022, 07 enero).

Para el Derecho constitucional, el Estado paternalista es aquel que limita la libertad individual de sus ciudadanos con base en ciertos valores que fundamentan la imposición estatal. En otras palabras, el paternalismo se puede entender como la tendencia a aplicar normas de autoridad o protección en las que su aplicación conlleva una reducción de la libertad y autonomía de la persona o grupo sujeto al trato paternalista, y la justificación utilizada es la protección de dicha persona o grupo, frente al posible daño que pudiera causarse a sí mismo en caso de disponer de mayor autonomía y libertad.

Relacionando lo anterior con el tema de la presente investigación, existen obligaciones impuestas claramente en la legislación que los motociclistas deben cumplir como lo son las siguientes:

2.2.1.2.1 Vías De Acceso Controlado Y Límites De Velocidad

Las calles y avenidas de la Ciudad de México, se encuentran jerarquizadas de acuerdo a su función, al flujo vehicular al cual están diseñadas y a su ubicación, así lo señala la ley de movilidad para la ciudad de México en su numeral 178. Las vías de acceso controlado son vías primarias cuyas intersecciones generalmente son a desnivel, sus carriles centrales y laterales separados por camellones, en su recorrido no cuentan con semáforos ni topes, en ellas existe una restricción muy importante señalada en la

fracción v del artículo 21 del reglamento de tránsito de la ciudad de México que no permite la circulación a motocicletas que cuenten con motor menor de 250cc; además el límite de velocidad para los vehículos es de 80 kilómetros por hora, algunos ejemplos son: periférico, circuito bicentenario y viaducto.

Las vías primarias son avenidas amplias que facilitan la circulación de los vehículos, éstas sí cuentan con semáforos y en muchos casos tienen una sección marcada para el transporte público o ciclovía; el límite de velocidad en estas vialidades es de 50 kilómetros por hora, algunos ejemplos de este tipo son: Félix Cuevas, Eduardo Molina, o División del Norte, entre otros.

Por último, las vías secundarias son calles más estrechas, funcionan como conexión entre una vía primaria con alguna otra vialidad. Se encuentran dentro de las colonias y en ocasiones cuentan con topes, camellones y semáforos, el límite de velocidad que pueden alcanzar los vehículos que circulan por estas zonas es de 40 kilómetros por hora.

Es importante mencionar que además de la restricción para las motocicletas para circular por ciertas vías, también el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México antes mencionado, señala en su artículo 37 fracción III que todas las motocicletas deberán circular con las luces tanto traseras como delanteras encendidas en todo momento.

2.2.1.2.2 Uso De Casco

Otra importante medida de protección señalada en el artículo 37, fracción III, inciso d) del reglamento de tránsito de la ciudad de México, es el uso obligatorio de casco de protección para manejar motocicleta, este debe estar bien colocado, con sus correas bien sujetas. Adicionalmente es importante señalar que para una mayor protección el casco debe ser especialmente diseñado y certificado para el uso de motociclistas.

El casco tiene la finalidad de absorber gran parte del impacto en caso de accidente, y así evitar que el cerebro choque con fuerza sobre el cráneo, sirviendo como barrera, ya que en caso de no utilizarlo el usuario se encontraría en una posición más vulnerable a sufrir un traumatismo craneoencefálico e incluso la muerte.

Utilizar un casco de seguridad certificado, disminuye el riesgo y severidad de las lesiones en un 72%, disminuye la posibilidad de muerte hasta en un 39% dependiendo de la velocidad del impacto y también disminuye los costos en salud relacionados con este tipo de siniestralidades.

Por ello, según cifras de la Organización Mundial de la Salud publicadas en el Instituto Nacional de Salud Pública, el uso del casco es indispensable ya que:

- Utilizar correctamente un casco certificado por las normas Department Of Transportation (DOT) y United Nations Economic Commission for Europe (ECE) reduce 40% el riesgo de morir durante un accidente.
- Usar casco certificado puede disminuir alrededor del 70% de una lesión severa.

En México la mortalidad entre ciclistas, peatones y motociclistas alcanza el 60% del total de defunciones por accidentes de tránsito.

De 1999 a 2009 las muertes entre los usuarios de motocicletas aumentaron 332.2%. Durante el mismo periodo, el número de motocicletas en el país incrementó 312% (*Publimetro. 2021*).

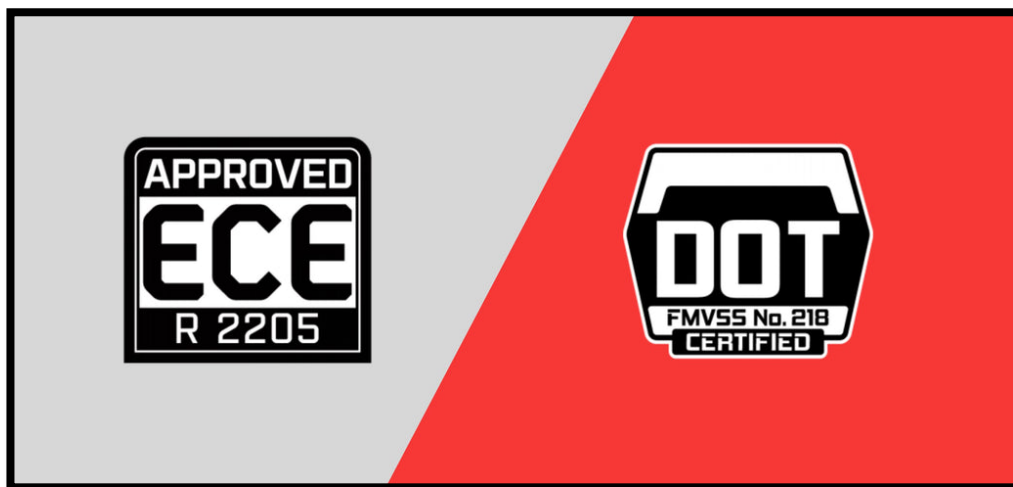
2.2.1.2.3 Certificación De Cascos

Los antes mencionados cascos certificados, cuentan con un sello visible en su parte trasera con la leyenda “ECE-2205” o “DOT”. ECE-2205 es la certificación de la unión europea; para contar con este sello los cascos se someten a pruebas de absorción de impactos mediante simulaciones para cumplir con los estándares de calidad y seguridad

estrictos. DOT, es el acrónimo del departamento de tránsito de estados unidos (*Department Of Transportation*). Esta certificación avala que el casco brinda protección al cráneo en el 90% de los tipos de impacto. DOT es la certificación otorgada por este organismo y avala que el casco que la posea protege el cráneo de los 90% de los tipos de impacto. Los cascos que obtienen esta certificación deben aprobar pruebas de resistencia de fuerza G de 250g's.

Figura 9

Logotipos de certificación.



Nota. La figura muestra los logotipos con los que cuentan los cascos certificados.

Fuente: Speedway. (2023).

2.2.1.2.4 Menores A Bordo de Motocicletas Y Límite de Ocupantes

Otra condición señalada en nuestra legislación, nuevamente en el reglamento de tránsito para la Ciudad de México, específicamente en su numeral 37, fracción III, inciso b), es que para el uso de motocicletas se encuentra un límite de ocupantes, el cual es máximo de dos personas como lo señala claramente la tarjeta de circulación, una limitante más se encuentra en la prohibición de subir a una motocicleta a menores de 12

años como pasajeros cuyo fundamento legal se encuentra en el artículo 38, fracción III, inciso c) del reglamento de tránsito de la ciudad de México; esta restricción tiene la intención de salvaguardar la vida e integridad de los menores ya que son más vulnerables, y no tienen la capacidad de medir por sí mismos los riesgos que implica ser pasajeros en una motocicleta además de que les es más complicado sujetarse por sí mismos, lo que los expone en mayor grado que a cualquier otro tipo de pasajero.

Figura 10

Cuatro pasajeros en una sola motocicleta.



Nota. Esta figura muestra a varios ocupantes en una motocicleta de los cuales dos son menores de edad. Fuente: Publimetro. (2018).

En los escenarios de la ciudad es común ver que en motocicletas viajan varias personas incluidos niños, lo cual representa un serio problema ya que de suscitarse un accidente, serían los más perjudicados por que desgraciadamente en la mayoría de los casos viajan sin ningún tipo de protección.

Dentro de los datos contenidos en la tarjeta de circulación, se encuentra claramente señalado el número de personas para el cual está diseñado el vehículo, y

superar este número de ocupantes implica un riesgo importante por factores como el peso, estabilidad y visibilidad.

Figura 11

Tarjeta de circulación CDMX.



Nota. La figura muestra el número de personas permitidas para ocupar una motocicleta señalado en la tarjeta de circulación. Fuente: Imagen propia. (2023).

De acuerdo a lo establecido el multicitado reglamento de tránsito, se sancionará a conductores o propietarios de cualquier tipo de motocicleta cuando al circular lleven como acompañante a un menor de edad que no pueda sujetarse por sus propios medios y alcanzar el posapiés que tenga el vehículo para esa finalidad.

Sergio Murillo, Director de Vialidad señaló que si bien era un tema complicado ya que no se podía prohibirles el uso de las motos para transportar a niños, sí se les pedía que estos estuvieran bien protegidos y eso sí, no convertir una moto en un vehículo familiar.

“Si bien es complicado evitarles que hagan uso de ella, sí se les exige que los niños y los adultos siempre lleven cascos y que no vayan más de dos personas en una motocicleta, porque desgraciadamente en estos días la moto la quieren usar como si fuera un vehículo familiar y el que vayan más de dos es motivo de infracción y tan es así, que se han infraccionado a varios, sobre todo por no traer casco. Ahora con el regreso a clases, y en el caso de la motocicleta en el que a veces quieren ir más de dos personas, también nos encontramos que son los propios menores de edad quienes andan en ellas para trasladarse a sus escuelas, eso de inmediato, es detener al conductor y asegurar la motocicleta, son multas y corralón innecesarios que pueden salir hasta en \$3,000 y que se pueden evitar, no pueden conducir motos los niños”, finalizó.(*Semanario 7 días. 2022*).

Figura 12

Motocicleta utilizada como transporte escolar.



Nota. La figura muestra el ejemplo de varios ocupantes en una motocicleta, algunas familias la utilizan como vehículo escolar. Fuente: *Semanario 7 días. (2022)*.

Figura 13

Seis ocupantes en una motocicleta.



Nota. La figura muestra como una motocicleta puede ser utilizada para trasladar seis personas.
Fuente: Facebook. (2022).

2.2.1.2.5 Licencia Para Motociclistas

En el año 2021 la Secretaría de Movilidad fundamentándose en lo dispuesto por el artículo 230 de la Ley de Movilidad para la Ciudad de México, el cual señala:

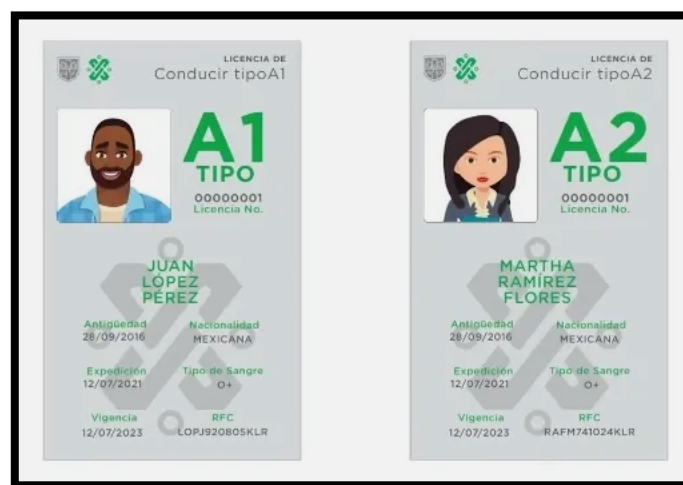
La Secretaría de Movilidad establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para operadores o conductores de servicio de transporte en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación vial y movilidad.

Respaldado por el artículo 230 de la Ley de Movilidad, se implementó una licencia especial para motociclistas (Licencia A2), considerando que en los últimos años ha sido drástico el aumento del parque vehicular de motos y con el objetivo de mejorar los estándares de conducción. Si se pretende obtener este tipo de licencia, primero es necesario tomar un curso en línea de conocimientos básicos teóricos y consejos de manejo seguro, para posteriormente presentar una evaluación práctica de pericia y habilidades a bordo de una motocicleta.

Esta nueva licencia es una medida debidamente justificada y necesaria, ya que anteriormente con una licencia tipo A utilizada para el manejo de automóviles, automáticamente se podía conducir una motocicleta, y lo que busca esta nueva regulación es que ahora los nuevos motociclistas, cuenten con las bases y conocimientos necesarios para poder conducir una motocicleta, así al portarse la nueva licencia A2, se acredita que se cuentan con dichos conocimientos y habilidades.

Figura 14

Licencias para conducir Ciudad de México.



Nota. La figura muestra la licencia A1 para conducir automóvil y la A2, necesaria para conducir motocicleta. Fuente: Infomoto (2022).

Para resumir, claramente nuestra legislación anteriormente descrita señala que una motocicleta debe conducirse respetando los límites de velocidad señalizados, circular con las luces encendidas todo el tiempo, aunque sea de día; también que el conductor debe utilizar casco y este debe estar correctamente colocado, con las correas y seguros bien sujetos. Una motocicleta con un motor menor a los 250 centímetros cúbicos (cc), asimismo no tiene permitido circular por vías primarias, se debe contar con la licencia especializada A2, está prohibido llevar más de dos ocupantes en la motocicleta y, por último, ninguno de los ocupantes debe ser una persona menor de 12 años.

Para profundizar más conviene subrayar otro tema importante y este consiste en concientizar que cuando se tiene un accidente en un automóvil son comunes los daños materiales, ya que gracias a las dimensiones del vehículo éste absorbe gran parte del impacto; por el contrario, cuando se tiene un accidente a bordo de una motocicleta los resultados son otros, ya que el impacto en una coalición lo recibe principalmente el conductor de la motocicleta, lo que muchas veces culmina en un accidente fatal. En definitiva es evidente que un accidente a bordo de una motocicleta resulta mucho más perjudicial que el que sufriría un usuario de automóvil; debido a la vulnerabilidad y exposición que tiene un conductor de motocicleta. Las siguientes cifras profundizan el tema expuesto.

Los motociclistas continúan estando sobrerrepresentados en choques de tránsito fatales. En 2020, 5,579 motociclistas murieron en choques. Los motociclistas tenían aproximadamente 28 veces más probabilidades que los ocupantes de vehículos de pasajeros de morir en un choque automovilístico y tenían 4 veces más probabilidades de resultar lesionados. (*NHTSA en español, 2022*).

Como resultado de lo anterior, surge la cuestión sobre la seguridad que ofrece la infraestructura vial de la Ciudad de México, específicamente a los usuarios de motocicleta, los cuales como se ha mencionado ya se encuentran en constante crecimiento, en los últimos años derivado concretamente de la pandemia COVID 19, la cantidad de motocicletas que circulan por la ciudad se triplicó. Gracias a la gran facilidad y gama de opciones para adquirir una motocicleta, ya que existen varias tiendas que las ofrecen en venta por medio de abonos y créditos, como Elektra, Coppel, Suburbia, por mencionar algunas. Estas cierran el negocio entregando una motocicleta a clientes sin la más mínima preparación o capacitación para usarla y la irresponsabilidad de estos nuevos usuarios es preocupante, ya que no solo utilizan el vehículo sin leer el manual de usuario, manejan la motocicleta ignorando por completo el reglamento de tránsito y las medidas de seguridad mínimas para circular por la ciudad en esta clase de transporte, lo que resulta un tema preocupante.

2.2.1.2.6 Situación De Las Calles

a) Baches

Para visibilizar y demostrar las malas condiciones en las que se encuentran las calles de la ciudad la mejor evidencia son los baches, los cuales se encuentran presentes en todas las colonias de esta capital; los hay de distintos tamaños y profundidades y no es una exageración el afirmar que todos los automovilistas han sido víctimas de uno ellos; son parte del escenario urbano, se ha normalizado ver las calles con baches.

Algunos baches son pequeños y poco profundos, pero algunos otros se pueden convertir en verdaderas trampas mortales para los motociclistas, sobre todo cuando en temporada de lluvias se llenan de agua y es imposible visibilizarlos. Resulta verdaderamente alarmante la situación de agujeros en las calles de la Ciudad de México;

la presencia de baches y hoyos es un problema serio y recurrente, es preocupante para todos los usuarios de la infraestructura de la ciudad, ya que estas imperfecciones generan tránsito y peor aún, generan accidentes.

De acuerdo con la definición que entrega la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad, SOBSE, que es el ente encargado de llevar el catastro de estos problemas en la CDMX y de gestionar una solución, un bache es el deterioro, hoyo o desnivel de una parte de la carpeta asfáltica de rodamiento, generado mayoritariamente por filtraciones de agua, desgaste vehicular, deficiencias del suelo o pérdida de material asfáltico.

Las causas de estos problemas generalmente se asocian a la mala calidad del asfalto, la lluvia, el transporte de carga, o simplemente el exceso de tránsito por la zona afectada (*Autofact. 2023*).

Figura 15

Bache con agua.



Nota. La figura muestra un bache con agua estancada en su interior. Fuente: Motorpasion. (2014).

Figura 16

Bache sobre pavimento.



Nota. La figura muestra un bache sobre el pavimento de la ciudad. Fuente: Motorpasion. (2014).

b) Topes Sin Pintar

Los topes existen en las calles con la finalidad de reducir la velocidad de los vehículos y evitar colisiones y accidentes en el interior de las colonias, por lo que principalmente se encuentran en las calles secundarias y debería ser fácil identificarlos ya que deben ser claramente señalizados pintándose con franjas amarillas y blancas; sin embargo esto no sucede, los topes de la Ciudad de México en su mayoría no están pintados y su poca visibilidad ha provocado un sin fin de accidentes ya que muchos automovilistas y motociclistas no se percatan de que hay un tope y terminan literal “volándose” el tope; es importante brindarles un correcto y sobre todo oportuno mantenimiento para evitar más daños a vehículos y accidentes.

Figura 17

Tope sin pintar.



Nota. La figura muestra un tope sin pintura mal, lo cual dificulta su visibilidad. Fuente: Primer Párrafo. (2021).

Figura 18

Tope mal señalado.



Nota. La figura muestra un tope sin pintura para señalarlo. Fuente: Primer Párrafo. (2021).

c) Coladeras Sin Tapa

Otro desperfecto en las calles de la Ciudad de México y el más peligroso de ellos lo encontramos presente en las coladeras sin tapa, el peligro es tan evidente que en ocasiones vecinos y habitantes de las zonas afectadas intentan señalar una coladera sin tapa colocando botes, maderas, llantas con el objetivo de evitar un accidente y percances que lamentar.

Este problema es ocasionado principalmente por el robo de coladeras, ya que estas son fabricadas con metal y pueden alcanzar hasta los 50 kilogramos de peso, lo que abre un mercado para su venta de forma irregular ya que pueden obtenerse cerca de 3 mil pesos por cada una de ellas dependiendo del mercado de fierro viejo en el que se vendan.

La llanta más común en una motocicleta es para un rin de 17 pulgadas, que son 43 centímetros de diámetro, mientras que la llanta de una motoneta generalmente cuenta con un rin de 10 pulgadas, las cuales se traducen en 25 centímetros de diámetro. El tamaño de una coladera es regularmente de 60 centímetros de largo y 40 centímetros de ancho; por lo que una coladera sin tapa origina un hueco con las mismas dimensiones. Claramente el hueco de una coladera sin tapa es superior en dimensiones al tamaño completo de una llanta ya sea de motoneta o motocicleta; el peligro de caer en una coladera mientras se transita en la Ciudad de México existe, y las consecuencias resultarían en un accidente de gravedad si tomamos en cuenta las medidas citadas anteriormente.

Figura 19

Coladeras sin tapa.



Nota. La figura muestra un par de coladeras sin tapadera, gran peligro potencial para los motociclistas. Fuente: Quadratin (2018).

Figura 20

Coladera con neumático para visibilizarla.



Nota. La figura muestra el ejemplo de cómo ante la falta de mantenimiento es común colocar neumáticos o cubetas para visibilizar las coladeras sin tapa. Fuente: Excélsior. (2022).

Figura 21

Motocicleta dentro de una coladera.



Nota. La figura muestra el ejemplo de cómo una motocicleta puede caer en una coladera sin tapa.
Fuente: Dany El Biker. (2019).

d) Calles Mal Iluminadas

La poca y en ocasiones nula iluminación de algunas calles de la Ciudad de México agravan el problema de la mala infraestructura, por lo que las posibilidades de sufrir algún accidente aumentan.

Figura 22

Iluminación insuficiente.



Nota. La figura evidencia la falta de iluminación en las calles. Fuente: El Heraldó. (2023).

Figura 23

Calle con mala iluminación.



Nota. La figura demuestra la existencia de calles mal iluminadas ocasionando una nula visibilidad para los motociclistas. Fuente: Cadena Ser. (2023)

e) Factor Lluvia

Este factor no precisamente corresponde al Estado su corrección o vigilancia, es más bien un factor derivado del clima y la naturaleza, sin embargo, se enlista debido a la agravante que ocasiona el clima, que se puede sumar a los factores antes mencionados; como se ha citado anteriormente, conducir una moto genera un riesgo mucho mayor para las personas, puesto que el motociclista se expone a mayor peligro a la hora de enfrentar un accidente de tránsito porque la motocicleta no tiene las mismas condiciones de seguridad que un vehículo de cuatro ruedas.

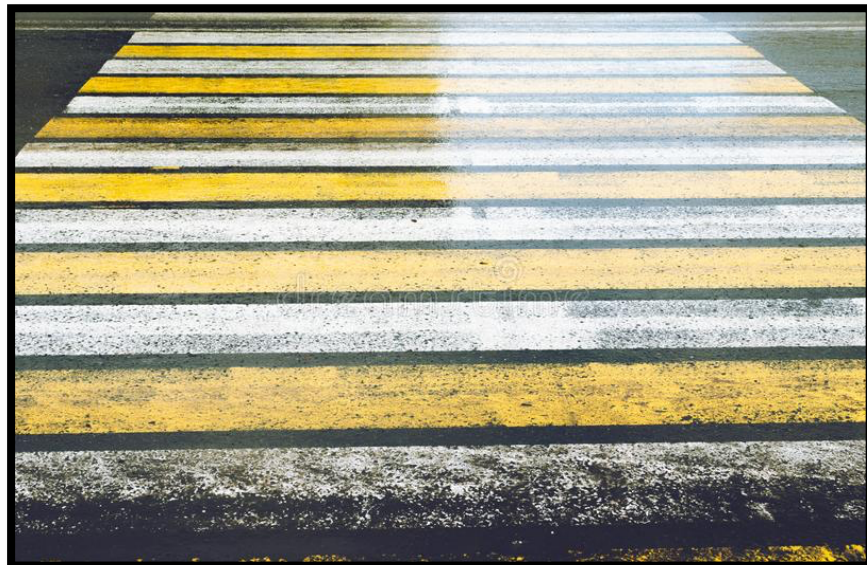
El factor del clima, específicamente el de la lluvia incrementa en gran medida los accidentes ya que cuando el piso está mojado a causa de la lluvia y el conductor es incapaz de frenar la moto correctamente y pierde el control de su vehículo, por lo que las

caídas, choques o accidentes se incrementan por causa de estas condiciones ambientales. Además, con la lluvia y el frío el motociclista puede llegar a sufrir de calambres en manos y piernas; incluso, algunos motociclistas deciden dejar su moto en casa antes de enfrentarse a los aguaceros.

Otra consecuencia derivada por la lluvia tiene relación con la adherencia de las llantas al asfalto que es mucho menor y se puede generar el fenómeno del “aquaplaning”, el cual es básicamente la formación de una película de agua entre el suelo y la cubierta del neumático, llegando el punto en el cual la moto rueda sobre la película de agua y no sobre el asfalto, provocando la caída del motociclista por el fallo en el sistema de frenado de la moto. Aunado a lo anterior el piso recién pintado o con manchas de aceite pueden provocar caídas y accidentes.

Figura 24

Cruce peatonal mojado por lluvia.



Nota. La figura muestra una cebra mojada por la lluvia, el efecto en la pintura ocasiona el fenómeno de “aquaplaning”. Fuente: Imagen propia. (2023).

Por eso bajo este clima la conducción de la motocicleta debe ser completamente diferente a la que se practica regularmente; es necesaria la reducción de la velocidad de la motocicleta, menor inclinación a la hora de tomar una curva y mayor anticipación en la previsión para enfrentar obstáculos.

Además es importante informar que en la temporada de lluvias, los baches se incrementan, ya que estos en gran medida se ocasionan debido a que el agua genera el reblandecimiento de la cinta asfáltica. Sumando el mal clima a los factores antes mencionados, se evidencia el problema de manejar motocicleta en la Ciudad de México con el estado deficiente de la infraestructura vial con la que contamos actualmente, resultando altamente peligroso.

Figura 25

Motociclista bajo la lluvia.



Nota. La figura muestra la exposición de un motociclista manejando bajo la lluvia. Fuente: Motoqueros. (2023).

Figura 26

Motociclista manejando bajo la lluvia.



Nota. La figura muestra a un motociclista manejando bajo las inclemencias del clima.

Fuente: W. Radio. (2018).

Por último otro factor importante a considerar es el de la cultura vial, que implica por ejemplo conducir a bajas o altas velocidades, conducir bajo efectos del alcohol o sustancias psicoactivas, el no utilizar casco o el cinturón de seguridad, utilizar el teléfono mientras se conduce, incumplir las normas de tránsito y el mal estado de la carretera o avenida por la cual se transita; así como el uso inadecuado de los espacios públicos, como lo que sucede con los vendedores ambulantes que hace que sea aún más difícil satisfacer plenamente el derecho a la movilidad de los usuarios, ya que las condiciones de seguridad mientras se conduce por la ciudad se ven comprometidas.

Como consecuencia del gran crecimiento de las grandes ciudades, las políticas públicas derivan en promover el traslado de personas en vehículos privados, como consecuencia el diseño de la estructura vial se ha convertido en un espacio de mayor peligro para los peatones entre los cuales se contemplan a niños, adultos mayores,

personas con algún tipo de discapacidad, como personas vulnerables, además del creciente número de ciclistas y motociclistas que circulan en la ciudad. A lo anterior hay que añadirle un serio problema que complica aun más la situación, y este es la invasión de espacios públicos y peatonales por vehículos de motor que se detienen en lugares no permitidos y no respetan las señales de tránsito. Además de que en espacios públicos, como banquetas ocupadas por vendedores ambulantes que se apropian de ellas para ejercer su actividad y con ello poniendo en gran riesgo a los peatones quienes se ven forzados a deambular por las calles desplazados gracias a los comerciantes que se apoderan de un espacio que no está diseñado para ejercer el comercio. Así mismo durante el ascenso y descenso del transporte público, regularmente realizado en sitios inadecuados, este riesgo aumenta. Sumando a esto, se tienen datos de que más del 50% de los peatones no utilizan los puentes peatonales, principalmente por problemas para utilizarlos por adultos mayores o personas con discapacidad, otro dato alarmante es que varios adultos mayores presentan limitaciones visuales y motoras lo cual dificulta su desplazamiento, haciéndolo lento y dejándolos vulnerables a un accidente, así como las personas con discapacidad que tienen un mayor riesgo de sufrir lesiones causadas por el tránsito poniéndolos en doble riesgo. Se debe dejar en claro que un sistema que privilegia el uso de la vía pública para el transporte privado no favorece a todos los usuarios de la infraestructura vial de la Ciudad. *Pérez Paredes, Alfredo. (2023).*

De igual manera es importante volver a recordar que con la pandemia de Covid19 el número de usuarios de motocicleta creció considerablemente en la Ciudad de México; debido a la ola de plataformas digitales que ofrecen servicios de entrega de varios productos, principalmente de alimentos, Con plataformas como Uber Eats o Rappi llegaron nuevos usuarios de motocicleta conocidos como “deliverys”.

La circulación de motocicletas en la Ciudad de México ha aumentado desde hace varios años y con la pandemia se ha disparado aún más, debido a que se volvió un medio de trabajo para personas que se han convertido en repartidores o el vehículo para trasladarse y así evitar el transporte público, donde es más probable que viaje el coronavirus. Ello ha traído aparejado el incremento de accidentes viales en los que se ven involucrados motociclistas, que hasta el tercer trimestre de este año era de 55 por ciento del total de los que ocurren en la ciudad, de acuerdo con datos de la Secretaría de Movilidad. Hasta el 20 de octubre, el número de víctimas fatales que usaban moto era de 87 en este año, de acuerdo con información de la SEMOVI. La funcionaria informó que entre 2012 y 2019 aumentó en 800 por ciento el número de motocicletas registradas en la ciudad de México, que actualmente alcanzan alrededor de las 500 mil. Pero no se sabe cuántas más circulan, ya que a esa cifra hay que agregar las que son del estado de México y otras entidades pero que aquí transitan. Pese a que aún no está lista la cifra de motocicletas registradas en este 2020, previó que habrá un aumento sustancioso respecto al año pasado. En el 2019 se compraron alrededor de 70 mil. Antes, en otros años, era un aumento menor, 50 mil, 40 mil y 30 mil en 2014 (*Martínez, 2022*).

El escenario ideal es que las calles se encuentren en buenas condiciones para que el transporte pesado, público, automovilistas, motociclistas, ciclistas, peatones y personas con discapacidad pudieran utilizarlas de manera plena, cada uno de los sujetos mencionados anteriormente contribuye con los ingresos del Estado, del cual, parte es destinada al mantenimiento de las calles y avenidas. Si bien como se menciona anteriormente, existen distintos factores que causan los accidentes automovilísticos, la fracción de los que son provocados por la mala infraestructura de las calles podría

reducirse considerablemente si las instituciones encargadas para ello ejecutaran de mejor manera sus funciones, sin omisiones; como usuarios de la infraestructura vial, residentes de la Ciudad de México debemos exigir lo dispuesto en el artículo 60 de la Constitución Política de la Ciudad de México, el cual señala:

Se garantiza el derecho a la buena administración a través de un gobierno abierto, integral, honesto, transparente, profesional, eficaz, eficiente, austero, incluyente, y resiliente que procure el interés público y combata la corrupción.

El gobierno abierto es un sistema que obliga a los entes públicos a informar a través de una plataforma de accesibilidad universal, de datos abiertos apoyada en nuevas tecnologías que garanticen de forma completa y actualizada la transparencia, la rendición de cuentas y el acceso a la información. Asimismo, se deberán generar acciones y políticas públicas orientadas a la apertura gubernamental a fin de contribuir a la solución de problemas públicos a través de instrumentos ciudadanos participativos, efectivos y transversales. La ley establecerá los mecanismos para su cumplimiento. *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM.). Art. 60. febrero 5 de 1917.*

El gobierno tiene la obligación de actuar corrigiendo los imperfectos de forma inmediata, efectiva y a hacer un trabajo de calidad, ya que cuentan con el personal y presupuesto para lograr estos fines. Los servidores públicos deben guiar su conducta por lo señalado en el artículo 60 de la Constitución Política de la Ciudad de México, el cual señala: “Se garantiza el derecho a la buena administración a través de un gobierno abierto, integral, honesto, transparente, profesional, eficaz, eficiente, austero incluyente, y resiliente que procure el interés público y combata la corrupción”.

Hoy para que se realicen reparaciones en las calles de la Ciudad de México es necesario realizar un reporte ciudadano del desperfecto y afectación que se observa para que las instituciones encargadas pongan manos a la obra y se hagan los trabajos correctivos.

2.2.1.3 Procedimiento Para Reportar Un Bache

Con la intención de ejemplificar, como parte del presente trabajo de investigación se realizará el reporte de un bache localizado en la Ciudad de México, en este caso se tomó un bache existente cerca de la zona del aeropuerto. Actualmente se pueden realizar reportes utilizando los avances tecnológicos, como lo son la cámara fotográfica y localizador GPS integrados en los teléfonos móviles, el procedimiento para reportar un bache es el siguiente:

Primeramente, es importante señalar que se requiere tener activa una cuenta Llave CDMX, la cual es una herramienta tecnológica que permite autenticar la identidad de un usuario que busque realizar un trámite de forma digital a través de la administración pública y las alcaldías. Se obtiene de manera gratuita en la página del Gobierno de la Ciudad.

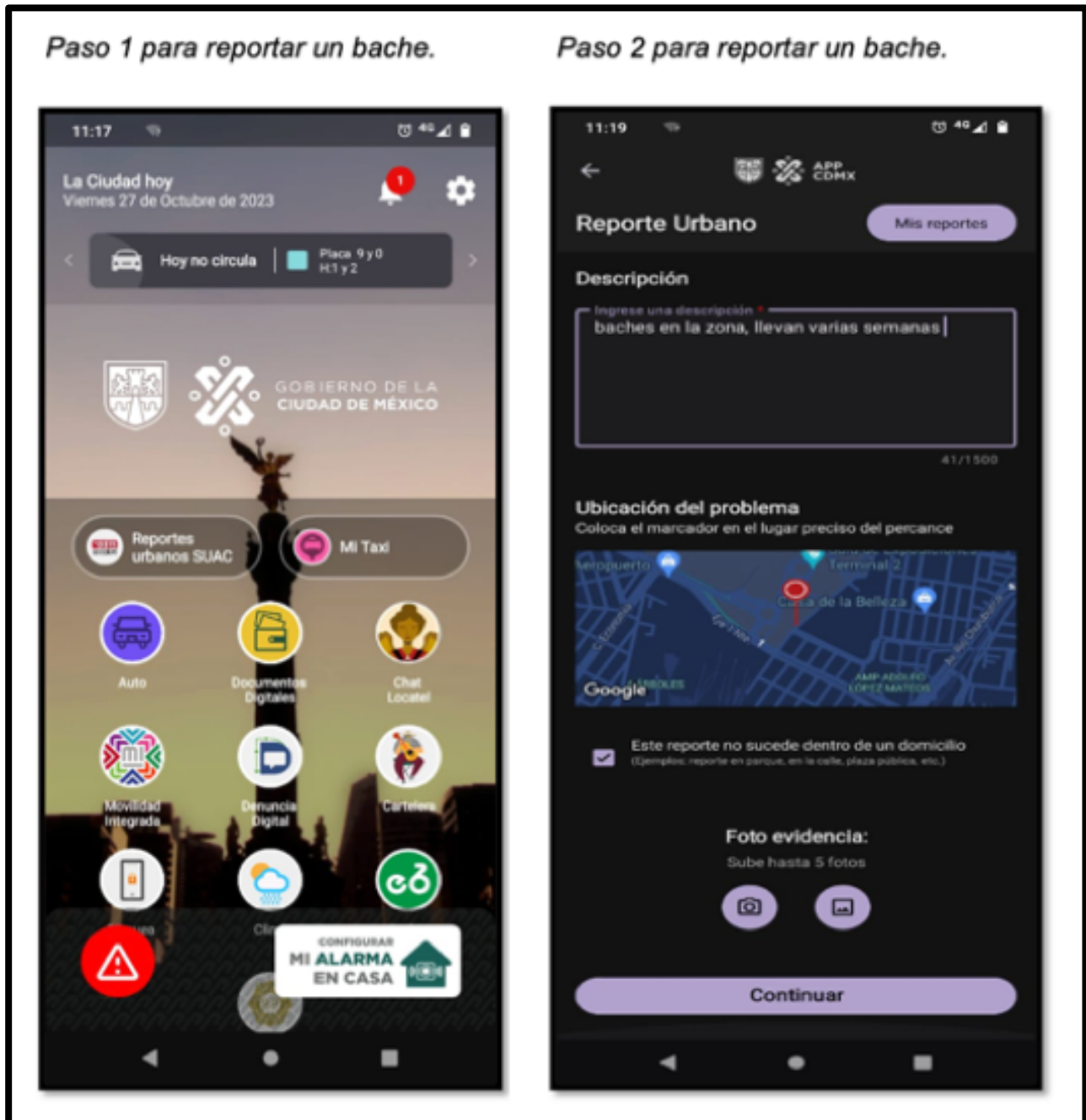
Para reportar un bache es necesario descargar la App de la Ciudad de México (App CDMX) en algún Smartphone, ingresando a la misma (Paso1), en el menú principal se encuentra la casilla de reportes Urbanos SUAC (Sistema Unificado de Atención Ciudadana); una vez ingresando se puede realizar un reporte, en este caso se reportaron varios baches muy cerca de la estación del Metro Pantitlán de la línea 1, específicamente en la esquina de las calles Alberto Santos Dumont y Juan Guillermo Villasana; la aplicación cuenta con un mapa satelital para colocar un indicador en la zona que se quiere reportar (Paso 2). Posteriormente es necesario agregar evidencia de la existencia de los

baches en 5 fotografías que pueden ser tomadas con el mismo Smartphone (Paso 3). Para continuar con el procedimiento es necesario ingresar los datos de la cuenta Llave CDMX (Paso 4), una vez verificada la identidad del usuario la plataforma arroja un folio de 17 dígitos con el tiempo aproximado de atención a tu solicitud y con el cual podrás darle seguimiento al reporte realizado (Paso 5). En este caso y de acuerdo con el seguimiento del reporte realizado, la alcaldía Venustiano Carranza es la autoridad responsable de resolver y atender la solicitud, para lo cual tiene un plazo máximo de 40 días (Paso 6).

Al cierre de la presente investigación no se han realizado las correcciones y mantenimiento a los baches reportados.

Figura 27

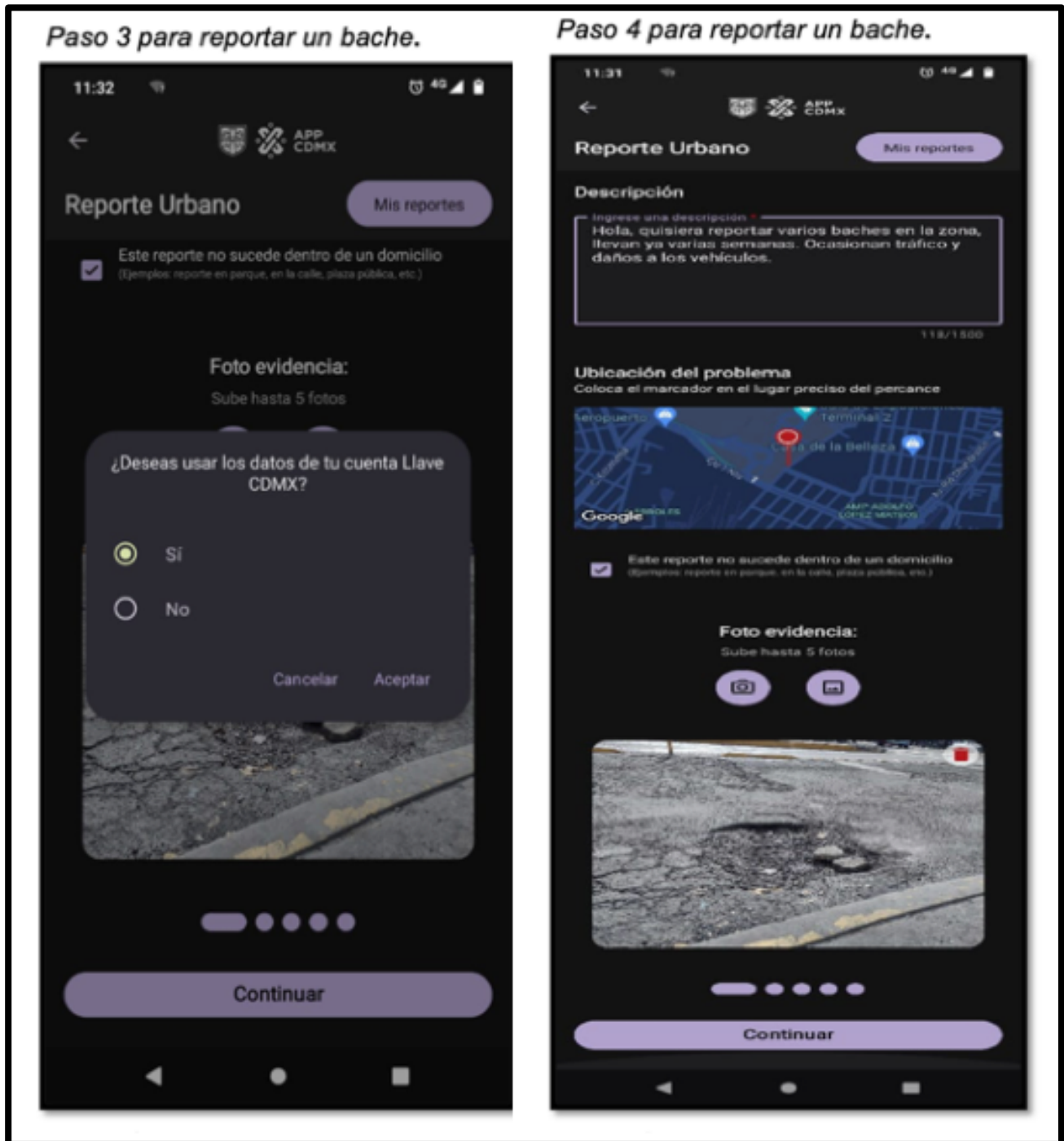
Procedimiento para reportar un bache.



Nota. La figura muestra el paso 1 y 2 del proceso para reportar un bache a través de la App de la Ciudad de México. Fuente: Imagen Propia. (2023)

Figura 28

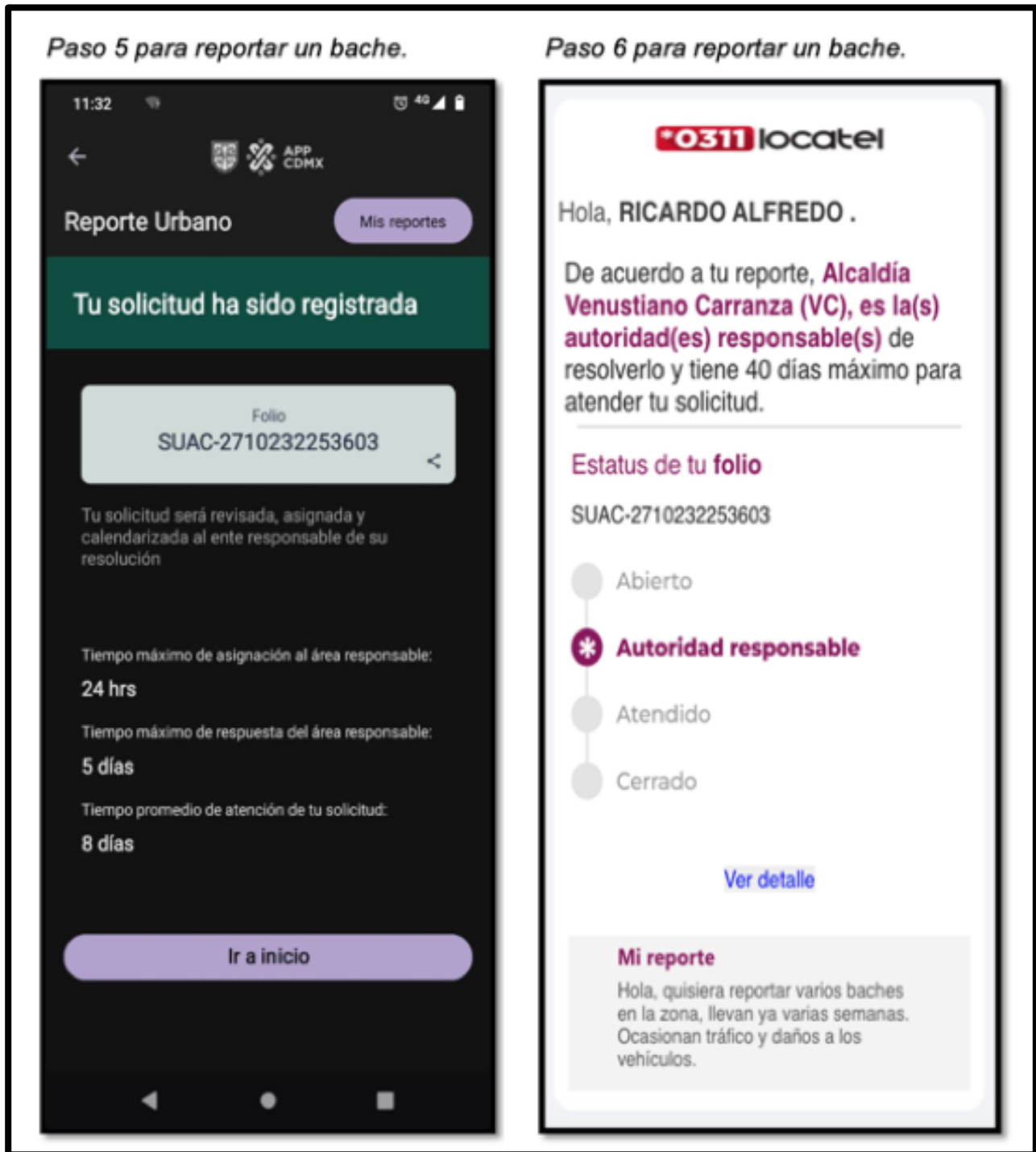
Procedimiento para reportar un bache.



Nota. La figura muestra el paso 3 y 4 del proceso para reportar un bache a través de la App de la Ciudad de México. Fuente: Imagen Propia. (2023)

Figura 29

Procedimiento para reportar un bache.



Nota. La figura muestra el paso 5 y 6 del proceso para reportar un bache a través de la App de la Ciudad de México. Fuente: Imagen Propia. (2023)

2.3 Buena Administración Pública

De acuerdo con Jaime Rodríguez, el derecho a la buena administración se refiere a la recuperación de la perspectiva ética, de servicio objetivo a la ciudadanía, que siempre ha caracterizado a las administraciones públicas. Dicho en otras palabras, se trata de que los ciudadanos tengan el derecho a exigir determinados patrones o estándares en el funcionamiento de las instituciones de gobierno, de modo que el servicio público esté orientado al interés general, y donde la equidad de trato, la igualdad, eficiencia y honestidad, así como el acceso a la información y la transparencia y la motivación de las decisiones de gobierno sean principios exigibles de actuación administrativa. (Rodríguez-Arana, J. 2011).

Se garantiza el derecho a la buena administración a través de un gobierno abierto, integral, honesto, transparente, profesional, eficaz, eficiente, austero incluyente, y resiliente que procure el interés público y combata la corrupción. (Del Buen Gobierno y la Buena Administración. 2017).

CAPÍTULO TERCERO.

MARCO LEGAL DE LA MOVILIDAD.

Presentación Del Capítulo

A continuación, para robustecer el tema se mencionará la normatividad aplicable referente a la movilidad, se abarcará legislación a nivel federal y local.

3.1 Constitución Política De Los Estados Unidos Mexicanos

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos señala en su artículo 4º párrafo 18, que toda persona tiene derecho a la movilidad, dicha movilidad se debe prestar en condiciones de seguridad vial, con accesibilidad, de manera eficiente, sostenible, y que se debe contar con una infraestructura de calidad que brinde inclusión e igualdad.

El derecho a las condiciones de seguridad y eficiencia que se mencionan en el anterior artículo no son garantizadas para los motociclistas, evidencia de ello es el pésimo estado en el que se encuentran las vialidades.

De igual manera, nuestra Constitución Política garantiza en su artículo 60 el derecho a la buena administración que se brinda mediante un gobierno abierto, integral, dotado de honestidad, el cual debe manejarse de forma transparente y profesional, brindando un servicio eficaz, eficiente, que administre los recursos de forma austera, pero procurando el interés público con especial atención a combatir la corrupción.

Un gobierno abierto se basa en un sistema en el cual los entes públicos se encuentran obligados a informar mediante datos abiertos y actualizados una rendición de cuentas de manera transparente, dicha información debe apoyarse en nuevas tecnologías para fácil acceso y consulta de la ciudadanía. De igual manera se deben generar acciones

y políticas públicas con la finalidad de solucionar problemas públicos, mediante instrumentos de participación ciudadana.

Referente al tema de la buena administración pública, la Constitución Política en su artículo 122 en el inciso C) nos señala que la Ciudad de México es una entidad que goza de autonomía en sus ámbitos de organización y administración, los cuales abarcan temas de planeación y desarrollo en términos de la ley que emita el Congreso de la Unión; en dicha ley se establecerán las bases del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al cual le corresponde acordar acciones en temas de asentamientos humanos, movilidad y seguridad vial; transporte, tránsito y seguridad pública, así como la delimitación de ámbitos territoriales.

Nuevamente lo señalado como un servicio eficaz y eficiente por parte de la administración pública en los numerales anteriores, así como la austeridad y procuración del interés público no se ve reflejado en la realidad que los sujetos viven en la Ciudad de México, muestra de ello es al análisis del presupuesto que gasta la Secretaría de Obras y Servicios en la reparación de bacheo.

3.2 Leyes Federales

3.2.1 Ley General De Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial Y

Desarrollo Urbano

Una de las leyes más importantes en el tema, es la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. La cual en su artículo 3 cuenta con las siguientes definiciones importantes:

Área Urbanizada: la cual se describe como territorio un ocupado por los Asentamientos Humanos con redes de infraestructura, equipamientos y servicios;

Infraestructura: los sistemas y redes de organización y distribución de bienes y servicios en los Centros de Población, incluyendo aquellas relativas a las telecomunicaciones y radiodifusión como lo son la calles y avenidas.

Mejoramiento: la acción tendente a reordenar, renovar, consolidar y dotar de infraestructura, equipamientos y servicios, las zonas de un Centro de Población de incipiente desarrollo, subutilizadas o deterioradas física o funcionalmente; lo que se refiere al mantenimiento entre otras cosas de la infraestructura vial.

Movilidad: capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de la misma.

Reducción de Riesgos de desastres: los esfuerzos sistemáticos dirigidos al análisis y a la gestión de los factores causales de los desastres, lo que incluye la reducción del grado de exposición a las amenazas, la disminución de la vulnerabilidad de la población y la propiedad, y una gestión sensata de los suelos y del medio ambiente. Lo anterior se puede utilizar para exigir la oportuna reparación de baches que ponen en peligro a los motociclistas.

Riesgo: Daños o pérdidas probables sobre un agente afectable, resultado de la interacción entre su vulnerabilidad y la presencia de un agente perturbador.

De lo cual, para los fines de la presente tesis se puede desprender lo siguiente: la Ciudad de México es un territorio urbanizado, dotado de infraestructura para brindar servicios básicos a su población como los son agua, electricidad e infraestructura vial, por mencionar algunas. Que dicha infraestructura se puede mejorar y renovar cuando ésta se haya deteriorado; la movilidad debe priorizar la accesibilidad universal, incluidos en esto los usuarios de motocicletas, que los desperfectos en la infraestructura vial son

agentes perturbadores que generan riesgo, y por último que dichos riesgos debe de ser reducidos priorizando la seguridad de la población.

La misma ley, en su artículo 4 enumera los principios en los que deben apegarse las políticas públicas, entre las que destacan:

Derecho a la Ciudad. Garantizar a todos los habitantes de un Asentamiento Humano o Centros de Población el acceso a la vivienda, infraestructura, equipamiento y servicios básicos, a partir de los derechos reconocidos por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los tratados internacionales suscritos por México en la materia;

Productividad y eficiencia. Fortalecer la productividad y eficiencia de las ciudades y del territorio como eje del Crecimiento económico, a través de la consolidación de redes de vialidad y Movilidad, energía y comunicaciones, creación y mantenimiento de infraestructura productiva, equipamientos y servicios públicos de calidad. Maximizar la capacidad de la ciudad para atraer y retener talentos e inversiones, minimizando costos y facilitar la actividad económica;

Accesibilidad Universal y Movilidad. Promover una adecuada accesibilidad universal que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de Usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos y una efectiva Movilidad que privilegie las calles completas, el transporte público, peatonal y no motorizado.

Haciendo un análisis de lo anterior, se puede llegar a las siguientes conclusiones: que el Derecho a la Ciudad dicta que la población debe tener acceso a una infraestructura que incluye las redes de vialidad y movilidad; que dicha infraestructura debe contar con

un mantenimiento productivo y de calidad; que el acceso a la movilidad debe ser universal.

Siguiendo con la misma ley, pero ahora en su artículo 6, señala que son causas de utilidad pública:

La ejecución de obras de infraestructura, de equipamiento, de Servicios Urbanos y metropolitanos, así como el impulso de aquéllas destinadas para la Movilidad;

VIII. La creación, recuperación, mantenimiento y defensa del Espacio Público para uso comunitario y para la Movilidad.

En otras palabras, una buena administración pública debe enfocarse en impulsar, mediante una correcta defensa y mantenimiento la infraestructura vial.

De igual manera, para los fines del presente trabajo, en la antes mencionada ley, específicamente en su artículo 34 fracción II; señala que son del interés metropolitano la infraestructura vial, tránsito, transporte y la movilidad;

Relacionado con lo anterior el artículo 37 indica que los programas de las zonas metropolitanas, deberán contener acciones de Movilidad, incluyendo los medios de transporte público masivo, los sistemas no motorizados y aquellos de bajo impacto ambiental; lo que considera a las motocicletas, cuyo impacto ambiental mucho menor al de un automóvil.

Destaca que la misma ley, cuenta en su título séptimo con temas exclusivamente referentes a la Movilidad, del cual se desprenden los siguientes artículos.

Artículo 70. Para la accesibilidad universal de los habitantes a los servicios y satisfactores urbanos; las políticas de movilidad deberán asegurar que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrecen sus Centros de Población.

Las políticas y programas para la Movilidad será parte del proceso de planeación de los Asentamientos Humanos.

Es decir que los habitantes cuentan con libertad de elegir entre el transporte que más les favorezca como lo puede ser un camión, Metrobús, Cablebús, automóvil, motocicleta, bicicleta, etcétera.

El Artículo 71 señala las prioridades que deben contener las políticas y programas de Movilidad entre las más importantes y para los objetivos de la presente tesis se mencionan las siguientes fracciones:

Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada;

Fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;

Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público;

Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y el Mejoramiento de la infraestructura vial y de Movilidad.

De los artículos anteriores se puede establecer que se pretende brindar una movilidad universal; que brinde armonía entre los diferentes medios de transporte, que deben aprovecharse e incrementarse el uso de la motocicleta debido a su bajo índice de

contaminantes, que se deben establecer políticas públicas destinadas a la prevención de accidentes y el mejoramiento de la infraestructura vial.

La misma ley, en su artículo 72, en su fracción III menciona la siguientes, lo cual es de suma importancia.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos para garantizar el tránsito a la Movilidad, mediante:

La priorización, congruencia y eficacia en las inversiones públicas, considerando el nivel de vulnerabilidad de usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad de la colectividad.

Lo anterior se debe traducir en que el Estado, así como sus administradores, deben tener en consideración la vulnerabilidad a la que están expuestos los usuarios de motocicleta; para justificar con ello las inversiones en una infraestructura vial segura y de calidad para ellos, hacerlo de manera congruente y eficaz. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. (28 noviembre 2016).

3.2.2 Ley General De Movilidad y Seguridad Vial

La Ley General de Movilidad y seguridad Vial es la ley más especializada en el tema de interés del presente trabajo de investigación, retoma ideas y fundamentos expuestos anteriormente, también en su artículo 3 contiene un glosario del cual se desprende las siguiente definición de motocicleta.

Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de

combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies.

De igual manera en su artículo 49 la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece las medidas mínimas de seguridad respecto al tránsito, para las que la Federación, entidades federativas y municipios deberán incluir en su reglamentación normativa referente al tránsito disposiciones que establezcan las medidas mínimas de tránsito, su aplicación, sanciones y debida supervisión, salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas durante sus desplazamientos urbanos, todo ello bajo el siguiente principio: toda muerte o lesión por siniestro de tránsito es prevenible.

Esta ley obliga al Estado a crear una legislación local para regular el tránsito; literal es de suma importancia ya que reconoce que es posible evitar muertes y lesiones derivadas de incidentes de tránsito. También permite la posibilidad de crear un reglamento de tránsito exclusivo para motociclistas, donde se clasifiquen y se otorguen nuevos derechos como calles más seguras y en mejores condiciones y nuevas obligaciones y sanciones para quienes utilizan la motocicleta para hacer entregas mediante aplicaciones móviles.

3.3 Constitución Política De La Ciudad de México

Otra legislación que es de suma importancia para el presente trabajo es la Constitución Política de la Ciudad de México; la cual a lo largo de su extensión cuenta con importantes menciones en lo que se refiere a la movilidad y la buena administración pública.

La Constitución Política de la Ciudad De México señala en su artículo 7 el Derecho a la Buena Administración Pública, la cual debe ser receptiva, eficaz y eficiente, así como se deben recibir servicios públicos de calidad.

El artículo 12 hace mención del Derecho a la Ciudad el cual es un derecho colectivo que consiste en el uso pleno y equitativo de la Ciudad conforme a su función social.

El numeral 13 en su inciso C) versa sobre el Derecho a la vía pública, cuyo uso debe ser pacífico y las autoridades deben adoptar las medidas necesarias para garantizar este derecho, incluyendo temas de funcionabilidad y movilidad. El mismo numeral 13, pero ahora en su inciso D) señala el Derecho al espacio público, el cual toda persona tiene derecho a usar, disfrutar y aprovechar y menciona que se entiende por espacio público al conjunto de bienes de uso común destinados a la generación y fomento de la interacción social, o bien, que permitan el desarrollo de las personas; así como los siguientes objetivos:

Fortalecer el tejido social, a través de su uso, disfrute y aprovechamiento bajo condiciones dignas, seguras, asequible, de inclusión, libre accesibilidad, circulación y traslación.

Garantizar el pleno disfrute y ejercicio del Derecho a la Ciudad.

Permitir la convivencia, el esparcimiento, descanso, disfrute del ocio, la movilidad y el desarrollo de actividades físicas y de expresiones artísticas y culturales.

Continuando con el artículo 13, pero ahora en su inciso E) hace mención del Derecho a la movilidad el cual señala:

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo con la jerarquía de

movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

Lo anterior aclara que la infraestructura de movilidad pertenece al derecho a la ciudad y es un derecho que los usuarios de motocicleta no gozan ni disfrutan a plenitud.

Continuando con la Constitución Política de la Ciudad de México, el artículo 16 tiene como tema el ordenamiento territorial el cual suma contenido relevante como lo es El Plan General de Desarrollo y el Programa General de Ordenamiento Territorial, el cual debe considerar a largo plazo entre otras cosas el mantenimiento de la infraestructura física de la Ciudad de México, así como su buen funcionamiento e imagen. El artículo adiciona también que el Gobierno de la Ciudad y las alcaldías elaboraran planes en corto y mediano plazo para el desarrollo de la infraestructura hidráulica, de movilidad y telecomunicaciones. Proveerán el mobiliario urbano para la ciudad, entendiéndose por ello los elementos complementarios al equipamiento urbano, ya sean fijos, móviles, permanentes o temporales, ubicados en la vía pública o en espacios públicos que forman parte de la imagen de la ciudad. Continuando con el mismo numeral, más adelante también señala que es prioridad para la Ciudad de México la creación, recuperación, mantenimiento y defensa de los espacios públicos y de convivencia social. Las calles,

banquetas, plazas, bosques urbanos, parques y jardines públicos, con la finalidad de garantizar el rescate, mantenimiento e incremento progresivo del espacio público.

Redactar anteriormente evidencia que se tiene contemplado el mantenimiento a largo plazo del infraestructura vial de la ciudad para cuidar la imagen de la misma este es prioridad para la ciudad de México la recuperación y mantenimiento de los espacios públicos lo cual se deba hacer de manera progresiva.

Robusteciendo la información del artículo 16, el inciso H) tiene como tema Movilidad y accesibilidad; el cual de nueva cuenta señala la garantía del derecho a la movilidad, brindando mantenimiento óptimo de las vialidades; y la jerarquía de los usuarios en la Ciudad de México:

La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.

Como lo señala la movilidad debe garantizarse en condiciones de máxima calidad mediante un diseño seguro, pero la seguridad no se ve garantizada gracias a el mal estado de las vialidades evidenciado anteriormente.

En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley.

El artículo 33 tiene como título: De la Administración Pública de la Ciudad de México, la cual se regirá bajo los principios de la innovación, atención ciudadana, gobierno abierto, integridad y plena accesibilidad con base en diseño universal.

El artículo 53 describe las finalidades, competencias de las alcaldías; las cuales describe como órganos político-administrativos, dotados de personalidad jurídica y autonomía con respecto a su administración y al ejercicio de su presupuesto. Dentro de los fines de las alcaldías se menciona que esta el mejorar el acceso y calidad de los servicios públicos; garantizar el acceso de la población a los espacios públicos y a la infraestructura dentro de su territorio, así como promover la creación, ampliación, cuidado, mejoramiento, uso, goce, recuperación, mantenimiento y defensa del espacio público. Dentro de las competencias se hace mención que cuentan con ellas en materias de obra pública y desarrollo urbano, servicios públicos, movilidad, vía y espacios públicos. De igual manera los titulares de las alcaldías cuentan con atribuciones en obra pública, desarrollo urbano y servicios públicos como lo es el alumbrado público en las vialidades. Movilidad, vía y espacios públicos por lo que cuentan con atribuciones para construir, rehabilitar y mantener las vialidades, así como las guarniciones y banquetas requeridas en su demarcación, con base en los principios de diseño universal y accesibilidad. Construir, rehabilitar y mantener puentes, pasos peatonales y reductores de velocidad en las vialidades primarias y secundarias de su demarcación. Ejecutar dentro de su demarcación territorial los programas de obras públicas para el abastecimiento de agua potable y servicio de drenaje y alcantarillado y las demás obras y equipamiento urbano.

Lo anterior aclara que es competencia de cada alcaldía el mantenimiento de los espacios públicos y la infraestructura dentro de territorio lo que incluye el alumbrado

público también ya que cuentan con atribuciones para construir rehabilitar y mantener las realidades en buenas condiciones, lo cual incluye al bacheo.

Finalizando con la Constitución Política de la Ciudad de México, cuenta con su título sexto, titulado Del Buen Gobierno y la Buena Administración; y profundiza el tema en su artículo 60 Garantía del debido ejercicio y la probidad en la función pública cuyo parte de su contenido es el siguiente.

Se garantiza el derecho a la buena administración a través de un gobierno abierto, integral, honesto, transparente, profesional, eficaz, eficiente, austero incluyente, y resiliente que procure el interés público y combata la corrupción. Los principios de austeridad, moderación, honradez, eficiencia, eficacia, economía, transparencia, racionalidad y rendición de cuentas son de observancia obligatoria en el ejercicio y asignación de los recursos de la Ciudad que realicen las personas servidoras públicas.

Todo servidor público incluyendo el gobierno de la Ciudad de México y las alcaldías deben desempeñarse de forma honesta y transparente llevando a cargo sus funciones de manera profesional y eficaz combatiendo la corrupción brindando un servicio de calidad.

3.4 Legislación Local

3.4.1 Ley De Movilidad Para La Ciudad de México

La delimitación del presente trabajo de investigación es la Ciudad de México, y de igual forma la Ciudad de México cuenta con su propia ley en materia de movilidad, la cual señala importantes lineamientos a lo largo de su articulado entre lo que destaca lo siguiente.

El artículo 6 señala que las personas pueden elegir de forma libre la forma de realizar sus traslados, así como la jerarquía de movilidad, la cual es considerada

basándose en el nivel de vulnerabilidad de los usuarios y las externalidades que genera cada modo de transporte.

I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;

II. Ciclistas;

III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;

IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;

V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y

VI. Usuarios de transporte particular automotor.

Continuando con el artículo 7 establece la administración pública implementará políticas, programas y acciones en materia de movilidad, observando el principio de seguridad, el cual privilegia acciones cuyos fines son la prevención de incidentes de tránsito con el fin de proteger la integridad física de las personas.

El artículo 9 brinda las siguientes definiciones importantes:

Administración Pública: Administración Pública de la Ciudad de México;

Alcaldía: Los órganos políticos administrativos en cada una de las demarcaciones territoriales en que se divide la Ciudad de México;

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

Conductor: Toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades;

Externalidades: Efectos indirectos que generan los desplazamientos de personas y bienes y que no se reflejan en los costos de los mismos. Los impactos positivos o negativos pueden afectar tanto aquellos que realizan el viaje como a la sociedad en su conjunto;

Externalidades negativas: Efectos indirectos de los desplazamientos que reducen el bienestar de las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos daños pueden ser: contaminación atmosférica y auditiva, congestión vial, hechos de tránsito, sedentarismo, entre otros;

Externalidades positivas: Efectos indirectos de los desplazamientos que generan bienestar a las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos beneficios pueden ser: uso eficiente del espacio público, revitalización de la vía pública, reducción de hechos de tránsito, eliminación de emisiones al ambiente, entre otros;

Funcionalidad de la vía pública: El uso adecuado y eficiente de la vía pública, generado a través de la interacción de los elementos que la conforman y de la dinámica propia que en ella se desarrolla, para la óptima prestación de los servicios públicos urbanos, la movilidad y la imagen urbana, procurando la seguridad, comodidad y disfrute de todos sus usuarios.

Grupo Vulnerable: Sectores de la población que por cierta característica puedan encontrar barreras para ejercer su derecho a la movilidad, tales como población de menores ingresos, población indígena, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y niños.

Hecho de tránsito: Evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando lesiones o muerte de personas y/o daños materiales;

Infraestructura: Conjunto de elementos con que cuenta la vialidad que tienen una finalidad de beneficio general, y que permiten su mejor funcionamiento e imagen urbana;

Infraestructura para la movilidad: Infraestructura especial que permite el desplazamiento de personas y bienes, así como el funcionamiento de los sistemas de transporte público;

Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;

Motociclista: Persona que conduce una motocicleta;

Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece la Ciudad;

Seguridad Vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito;

Vía pública: Todo espacio de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano; y

Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos.

Además en su artículo 11, señala que la Jefatura de Gobierno cuenta con atribuciones para establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad del entorno urbano.

Continuando con la misma ley, el artículo 36 hace mención que la administración pública debe planear la ordenación racional y sistemática de acciones con el propósito de hacer más eficiente y segura la movilidad en la ciudad.

Lo anterior justifica las competencias que las alcaldías comparten ya sea con el gobierno de la Ciudad de México con otras alcaldías que colinden con su jurisdicción.

A partir del numeral 170 hasta llegar al 223 esta ley contiene el capítulo XIV, el cual es un capítulo dedicado específicamente a la infraestructura de la movilidad.

Comenzando con el análisis de este capítulo, el artículo 171 hace la importante mención de las vialidades cuentan con elementos inertes e incorporados, y estos deben ser diseñados, construidos y colocados de tal forma que garanticen la seguridad y la circulación eficiente de todos los usuarios.

El artículo 178 nos brinda la clasificación de las vialidades, en vialidades primarias, vialidades de acceso controlado y vialidades secundarias.

I. Vialidades primarias: Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre distintas zonas de la Ciudad, con la posibilidad de reserva para carriles exclusivos;

II. Acceso controlado: Vías primarias cuyas intersecciones generalmente son a desnivel; cuentan con carriles centrales laterales separados por camellones. La incorporación y desincorporación al cuerpo de flujo continuo deberá realizarse a través de carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos; y

III. Vialidades secundarias: Espacio físico cuya función es permitir el acceso a los predios y facilitar el flujo del tránsito vehicular no continuo. Sus intersecciones pueden estar controladas por semáforos.

La delimitación de responsabilidades se encuentra en el artículo 181 el cual señala que la construcción y conservación de las vialidades primarias queda reservada a la Administración Pública centralizada. Las vialidades secundarias corresponden a las Alcaldías.

El artículo 195 especifica que las autoridades deberán atender en el ámbito de su competencia las denuncias por deficiencias en la infraestructura para la movilidad garantizando así la estancia y tránsito en la vía pública en condiciones de seguridad y accesibilidad de las vialidades y de los servicios de transporte.

3.4.2 Reglamento De Tránsito De La Ciudad de México

Finalmente es importante analizar el Reglamento de Tránsito para la Ciudad de México; el cual a lo largo de su articulado regula las obligaciones de todos los usuarios de la infraestructura vial.

El artículo 2 señala los principios rectores del reglamento, de lo cual destaca lo siguiente:

La circulación en condiciones de seguridad vial es un derecho, por lo que todas las autoridades en el ámbito de su competencia deben adoptar medidas para garantizar

la protección de la vida e integridad física de las personas, sobre todo de los usuarios vulnerables de la vía.

Más adelante el mismo artículo señala nuevamente la jerarquía ya multicitada:

- a) Peatones; en especial personas con discapacidad y movilidad limitada
- b) Ciclistas;
- c) Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;
- d) Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- e) Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y
- f) Usuarios de transporte particular automotor y motociclistas.

Se hace especial énfasis entre todas las autoridades en el ámbito de sus competencias tienen como prioridad garantizar la protección de la vida e integridad física de las personas sobre todo los usuarios vulnerables de la vía pública lo cual incluye a los motociclistas y el nivel de vulnerabilidad al que se encuentran como ya se mencionó anteriormente.

El artículo 4 nos brinda las siguientes definiciones importantes:

Área de espera para bicicletas y motocicletas: zona marcada sobre el pavimento en una intersección de vías que tengan semáforos, que permite a los conductores de estos vehículos aguardar la luz verde del semáforo en una posición adelantada, de tal forma que sean visibles a los conductores del resto de los vehículos.

Conductor: toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades.

Hecho de tránsito: evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando daños materiales, lesiones y/o muerte de personas.

Infracción: conducta que transgrede alguna disposición del presente reglamento o demás disposiciones de tránsito aplicables y que tiene como consecuencia una sanción.

Motocicleta: vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, de una o más plazas, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico, de combustión interna de dos o cuatro tiempos, con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento o impulsado por cualquier otra fuerza motriz, que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular.

Motociclista: persona que conduce una motocicleta.

Seguridad Vial: conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito.

Vehículo motorizado: aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad a más de 25 km/hr.

Vía: espacio físico destinado al tránsito de peatones y vehículos.

Vialidad: conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos.

Vía primaria: espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre distintas zonas de la Ciudad, las cuales pueden contar con carriles exclusivos para la circulación de bicicletas y/o transporte público, según el listado del anexo de este reglamento.

Vía secundaria: espacio físico cuya función es permitir el acceso a los predios y facultar el flujo del tránsito vehicular no continuo; en su mayoría conectan con vías primarias y sus intersecciones pueden estar controladas por semáforos.

Continuando con el análisis, el reglamento cuenta con una reciente reforma, especialmente al tema de los motociclistas. Su artículo 20 señala que un motociclista debe utilizar un carril completo para circular, adelantar un vehículo únicamente por el lado izquierdo. De igual forma el artículo 21 señala que está prohibido la circulación sobre las aceras y vías exclusivas para ciclistas o de transporte público y únicamente podrá circular entre carriles cuando el tránsito se encuentre detenido con el fin de colocarse en un lugar visible para posteriormente reiniciar su marcha.

Adicionalmente el artículo 37 indica que los motociclistas deben: circular todo tiempo con las luces traseras y delanteras encendidas; llevar a bordo sólo la cantidad de personas que señale la tarjeta de circulación; usar aditamentos luminosos o bandas reflejantes en horario nocturno; utilizar casco protector, diseñado exclusivamente para la conducción de motocicleta, que cuente con especificaciones de seguridad, y asegurarse que la persona acompañante también lo porte y preferentemente portar visores, chamarra o peto para protección con aditamentos rígidos para cobertura de hombros, codos y torso específicos para motociclista, guantes y botas, todos de diseño específico para conducción de este tipo de vehículo.

Con la finalidad de salvaguardar la integridad física el artículo 38 prohíbe transportar carga que impida mantener ambas manos sobre el manubrio, y un debido control del vehículo; transportar pasajeros menores de doce años de edad; transportar a un pasajero entre el conductor y el manubrio; y transportar un menor de edad, cuando este no pueda sujetarse por sí mismo a la motocicleta y, estando correctamente sentado,

no pueda colocar adecuada y firmemente los pies en los estribos o posa pies, excepto que cuente con los aditamentos especialmente diseñados para su seguridad.

Así mismo, el numeral 44 señala que las motocicletas no podrán ser conducidas por menores de edad y que cuando se trate de mayores de edad deben portar licencia vigente en formato físico o digital, específicamente un motociclista deberá portar la licencia tipo A1, A2 o permanente.

El artículo 45 hace mención de que las motocicletas que circulen en el territorio de la Ciudad de México deberán de contar con la placa la cual deberá estar colocada en un lugar visible, con la lectura en dirección hacia la parte trasera del vehículo, con una inclinación entre 60° y 120°, con base en su eje horizontal.

Los artículos anteriores fueron modificados recientemente con la finalidad de proteger a los usuarios motocicleta y dejar de normalizar que menores de edad manejen motocicleta, que los usuarios no usen casco, que no se continúen utilizando estos vehículos para transportar más de dos personas; el infringir cualquiera de las antes mencionadas circunstancias amerita que el vehículo sea llevado al depósito vehicular mejor conocido como corralón.

Para finalizar con el análisis del reglamento de tránsito, es importante citar el artículo 57, cuyo contenido es el siguiente:

Cuando la causa del hecho de tránsito sea la falta de mantenimiento de la vía, señalización vial inadecuada o alguna otra causa imputable a las autoridades de la Administración Pública del Distrito Federal, los implicados no serán responsables de los daños causados y pueden efectuar reclamación ante la autoridad que corresponda para que ésta, a través de las dependencias u organismos y procedimientos legales correspondientes, repare los daños causados a las personas y/o a su patrimonio.

El artículo anterior abre la posibilidad de que las autoridades sean responsables de los daños causados a los vehículos ocasionados a algún percance que sea producto del mal estado en que se encuentre la infraestructura vial de la ciudad buscando con esto reparar los daños. (Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, 17 agosto 2015)

CAPÍTULO CUARTO.

MARCO COMPARATIVO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN OTROS PAÍSES.

Presentación Del Capítulo

Al comparar la infraestructura vial de la Ciudad de México con la de otros países como Colombia, España y Malasia se puede apreciar notoriamente que otras ciudades con gran cantidad de habitantes y por ende un parque vehicular considerable sí consideraron a las motocicletas dentro del diseño de su infraestructura; lo más relevante es que muchas de estas urbes cuentan con carril debidamente señalado exclusivo para motociclistas, el cual ha ayudado a disminuir accidentes de tránsito.

4.1 Colombia

Una de las modificaciones que puede afectar positivamente las cifras de accidentalidad de motocicletas en Colombia, se relaciona con la disminución en la interacción directa entre motocicleta y vehículos automotores.

Aunque se vislumbró alguna iniciativa en el año 2008 bajo la ley 1239, en donde se indica que las motocicletas deben transitar ocupando un carril de circulación y así evitar las maniobras de zigzageo, el país se quedó corto.

Por ejemplo, luego de la inclusión de este carril a la derecha de algunas calzadas en la Ciudad de Cali, se observan datos favorables y, aunque puede entrar en conflicto con las rutas de buses locales (por su ubicación), la experiencia arrojó buenos indicadores.

La Secretaría de Movilidad de Cali, Colombia, informó que “el carril exclusivo para motocicletas y la instalación de las foto multas, han contribuido a la reducción del 45%

de accidentes en la ciudad. Mientras que en 2013 se registraron 23.767 accidentes en la ciudad, a 31 de diciembre de 2014 esta cifra se redujo a 15.218”. (Auto Crash. 2016).

Figura 30

Carril para motocicletas en Colombia.



Nota. La figura muestra la existencia de un carril para motocicletas en la infraestructura vial de Colombia. Fuente: Auto Crash. (2016).

4.2 España

En España se ha implementado una prueba piloto para la creación de un carril exclusivo de motocicletas en ciertas vialidades concurridas donde es posible la creación de este donde en hora pico pues según estudios del gobierno el 41% de los accidente graves o mortales los padece el sector motociclista al no estar bien definido y regulado el tránsito de estos vehículos pues de verdad que no saben lo fácil que es quedar mal parado en una vialidad y temer por nuestra integridad incluso al manejar en “perfecto

orden” (como lo señalan nuestras autoridades en medio del carril nos pone en bandeja de plata para accidentes por alcance o quedar entre dos autos. (*Revista Consideraciones*. 2019).

Figura 31

Carril para uso exclusivo de motociclistas en España.



Nota. La figura muestra la existencia de un carril central exclusivo para motociclistas en España. Fuente: Revista Consideraciones (2019).

4.3 Malasia

Muchos países han implementado políticas para incentivar el uso de motocicletas en lugar de vehículos de cuatro ruedas; principalmente aquellos con sobrepoblación en sus ciudades.

Pero no es suficiente con incentivar el uso de vehículos de dos ruedas: además, se deben acompañar esas políticas con acciones que se traduzcan en mejoras en las

vialidades y actualizaciones constantes en los reglamentos de tránsito, así como programas de educación vial entre todos los ciudadanos.

Ejemplo de ello es Malasia, país considerado pionero en políticas efectivas para reducir el tráfico vehicular en sus ciudades, donde se han implementado programas de mejoras en las vialidades, las cuales son consecuencia de que muchos de sus ciudadanos han adoptado a la motocicleta como medio de traslado debido a que no sólo ofrece mayor movilidad, sino también una considerable mejora en la economía familiar.

Y esto no sólo por el bajo costo del vehículo de dos ruedas en sí, sino además por el bajo consumo de combustible y el reducido gasto en mantenimiento.

Uno de esos programas destina un carril exclusivo para motocicletas, el cual está basado en el estudio Sustainable Management of Two and Three-Wheelers in Asia (Manejo sustentable de dos y tres ruedas en Asia), que proporciona una metodología para implementar un carril o una vía segregada para estos caballos de acero. Cabe mencionar que dicho programa fue instaurado en Malasia en la década de los setenta, del siglo pasado.

Tal éxito demostró instaurar una motovía en las principales avenidas, que en los noventa Taiwán se apropió de dicho modelo, primero en algunas vialidades como programa piloto y después en todas las avenidas principales. Actualmente, pese a la sobrepoblación de sus ciudades, este país cuenta con tránsito vial fluido. Debido a los buenos resultados de estas experiencias, muchas naciones implementan ya programas similares. (*Motor Pasión. 2022*).

Figura 32

Carril exclusivo para motos en Malasia.



Nota. La figura muestra como en la infraestructura vial de Malasia se tiene considerado un carril exclusivo para motociclistas. Fuente: Motor pasion (2022).

Law Teik Hua, un profesor asociado a un Centro de Investigación sobre Seguridad Vial que declaró que "debería redactarse una ley para garantizar que, cuando se construyan carreteras, también se construyan carriles para motocicletas".

En consecuencia a las voces críticas de los medios, el Ministerio de Transportes del país comenzó a trabajar en un plan para que todas las carreteras estatales y federales contasen con carriles exclusivos para motos.

Las motos de menos de 500 cc son las más populares en el país, y sufren en autopistas donde los vehículos allí circulan de una manera muchas veces negligente. Por

eso, desviar a las motos de pequeña, media y alta cilindrada sería una buena propuesta. Según lo previsto, los carriles podrían llegar el próximo año.

A eso hay que sumarle una segunda propuesta más allá de la obligación de usar casco: la obligatoriedad de protección adicional como guantes, chaquetas y botas. (*Motor Pasión. 2022*).

Malasia acaba de proponer construir carriles exclusivos para motocicletas en todas las carreteras estatales y federales. El objetivo es intentar reducir a la mitad sus muertes en carretera para 2030.

Conducir un vehículo de dos ruedas en Malasia puede ser una tarea peligrosa. En 2021, los conductores de motocicletas y scooters representaron siete de cada 10 muertes por accidentes de tráfico. De hecho, en el panorama internacional, Malasia va de la mano con Tailandia en cuanto a la tasa de mortalidad en accidentes moto. Solo por detrás de países como India, Sudáfrica y República Dominicana.

En octubre del mismo año, el profesor del Centro de Investigación de Seguridad Vial de la Universidad Putra de Malasia, Law Teik Hua, declaró. “Se debe redactar una ley para garantizar que cuando se construyan carreteras, también se construyan carriles para motocicletas”. El profesor estimó que esta infraestructura reduciría las muertes de motoristas un 35%.

Esto debe haber llamado la atención del Ministerio de Transporte de Malasia, ya que la agencia acaba de proponer un plan para incorporar carriles exclusivos para motocicletas, como parte del Plan de Seguridad Vial 2022-2030. Teniendo en cuenta el hecho de que muchos motociclistas de Malasia prefieren motocicletas y scooters de menos de 500 cc, separar los vehículos de distinta cilindrada podría contribuir de inmediato a los objetivos de seguridad del país. *SoyMotero.net. 2023*.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA INFORMACIÓN RECABADA

En la integración del presente trabajo, se tienen datos recabados a través de 30 entrevistas dirigidas a motociclistas que han sido víctima de accidentes en la Ciudad de México, realizadas con ayuda de Google Docs se creó formulario de diez preguntas, las cuales se enumeran de la siguiente manera. (<https://forms.gle/nEEXcJzFk1N1dfyi8.2024>).

1) El accidente fue provocado por:

Bache

Tope sin pintar

Calle mal iluminada

Coladera sin tapa

Otro

2) Sus lesiones fueron:

Leves

Moderadas

Graves

3) ¿Qué daños le ocasiono a su motocileta el accidente?

Rayones

Abolladuras

Perdida de piezas

Perdida total

4) ¿Sabía que el Gobierno de la Ciudad de México cuenta con un seguro que proporciona apoyo económico para aquellos que sufren accidentes ocasionados por la infraestructura vial?

Sí

No

5) ¿Conoce el procedimiento para reportar desperfectos en la infraestructura vial de la Ciudad de México?

Sí

No

6) ¿Recibió ayuda por parte del Gobierno para cubrir parte de sus gastos médicos o reparación de su motocicleta?

Sí

No

7) Considera que para los motociclistas, la infraestructura vial de la Ciudad de México es:

Muy segura

Segura

Insegura

Peligrosa

8) ¿Utilizaba casco cuando sufrió el accidente?

Sí

No

9) Después del accidente ¿Aún usa motocicleta como medio de transporte?

Sí

No

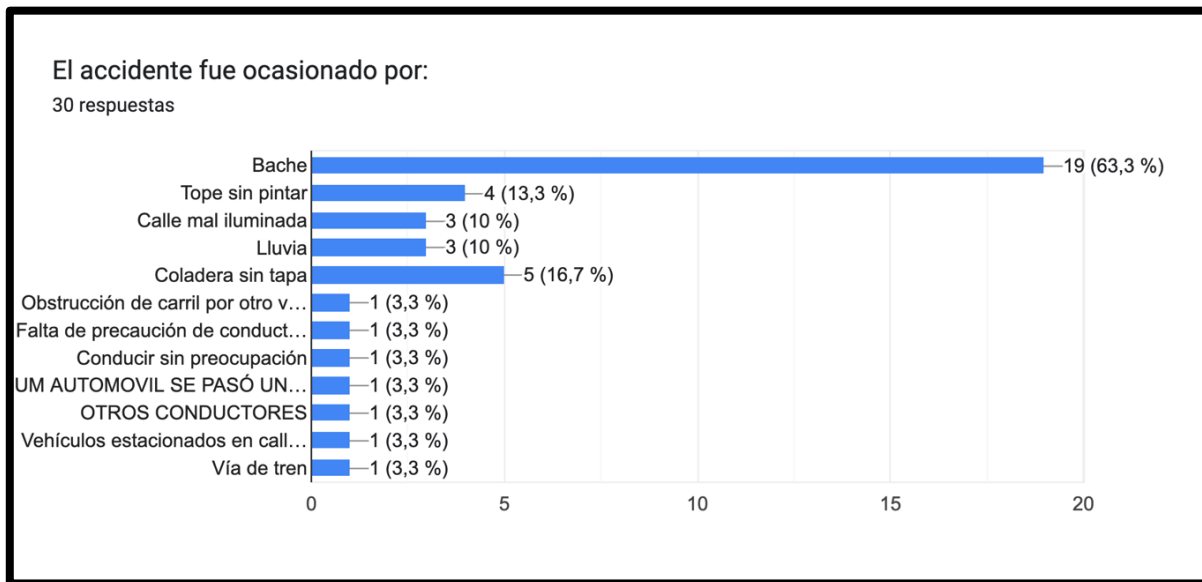
A veces

10) Narre brevemente su accidente.

Gracias a las 30 personas que llenaron el formulario se obtubieron los siguientes datos: 63.3 % de los accidentes fueron ocasionados por un bache, dejando como segunda causa a una coladera sin tapa y en tercera causa a un tope sin pintar; todos estos elementos forman parte de la infraestructura vial y es responsabilidad del Gobierno su correcto y oportuno mantenimiento.

Figura 33

Resultados de la primera pregunta.

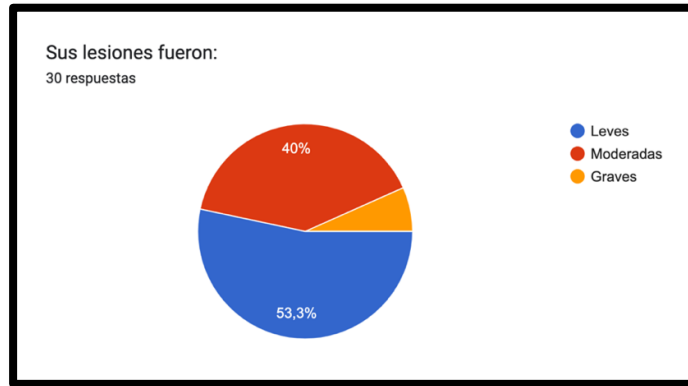


Nota. La figura muestra las estadísticas de la pregunta 1. Fuente: docs.google.com (2024).

Los resultados de la segunda pregunta indican que las lesiones no suelen ser graves, quedando las lesiones leves como mayor indicativo de la encuesta con un 53.3%.

Figura 34

Resultados de la pregunta 2.



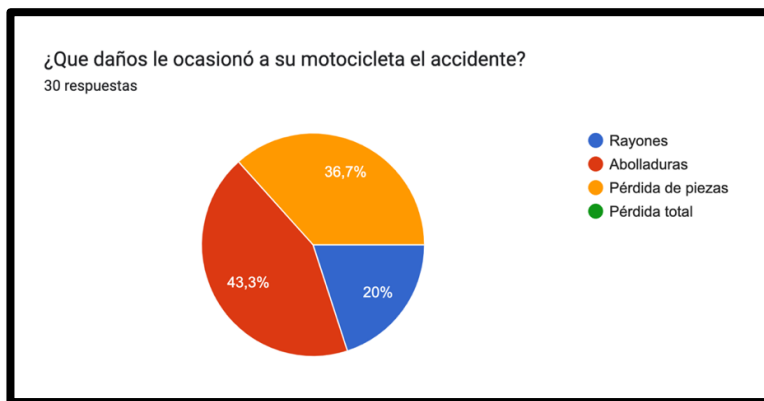
Nota. La figura muestra los resultados de la pregunta 2 del formulario.

Fuente: docs.google.com (2024).

El siguiente dato obtenido demuestra que las motocicletas sufren daños en su carrocería que van desde rayones leves hasta la pérdida de piezas y aboyaduras.

Figura 35

Resultados de la pregunta 3.

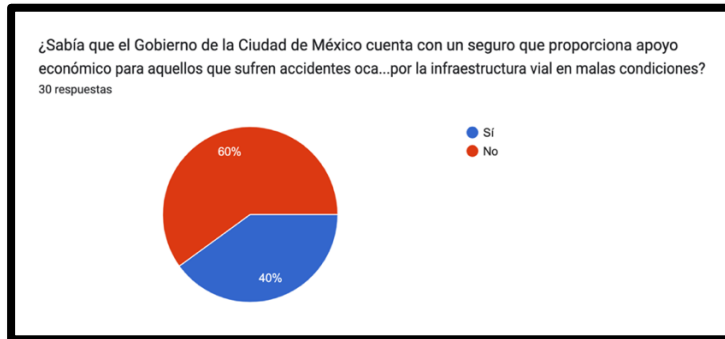


Nota. La figura muestra las estadísticas de los daños que sufren las motocicletas al sufrir un accidente. Fuente: docs.google.com (2024).

El siguiente dato recabado evidencia que más de la mitad de los encuestados desconoce el seguro que ofrece la Ciudad de México por daños en vehículos.

Figura 36

Porcentajes obtenidos de la pregunta 4.

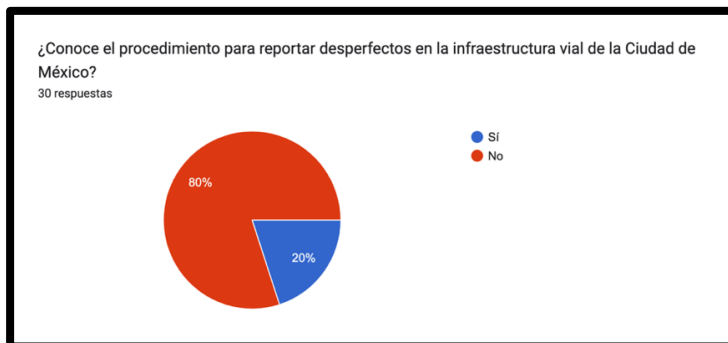


Nota. Esta figura señala el porcentaje de entrevistados que desconoce el seguro de la Ciudad de México. Fuente: docs.google.com (2024).

El siguiente resultado señala que el procedimiento para reportar un bache o algún desperfecto en la infraestructura vial es desconocido por el 80% de los entrevistados.

Figura 37

Resultados de la pregunta 5.

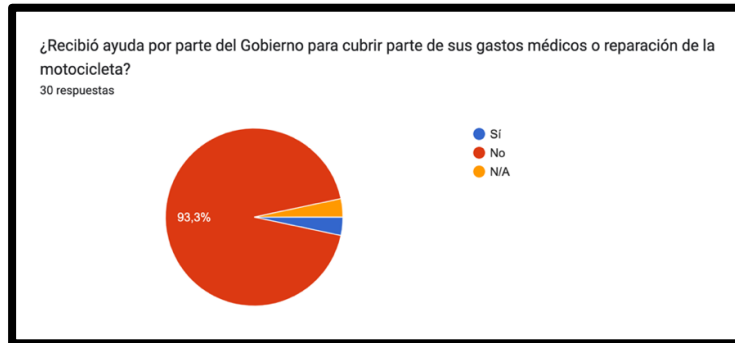


Nota. La imagen muestra que únicamente el 20% de los entrevistados tiene los datos para reportar un bache o desperfecto. Fuente: docs.google.com (2024).

El siguiente dato es alarmante ya que evidencia que la responsabilidad del Estado en los accidentes de motociclistas es casi nula; en el 93.3% de los accidentes no se recibió apoyo.

Figura 38

Estadística de la pregunta 6.



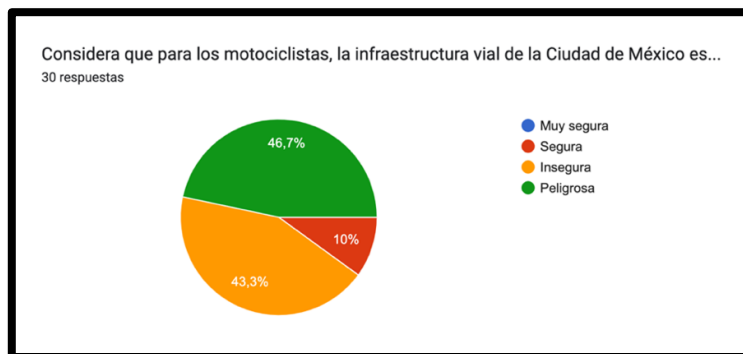
Nota. La imagen señala que de las 30 personas entrevistadas, solo una recibió apoyo.

Fuente: docs.google.com (2024).

De acuerdo con los resultados de esta pregunta, los entrevistados consideran a la Ciudad de México como peligrosa e insegura para los motociclistas.

Figura 39

Contiene los resultados de la pregunta 7.

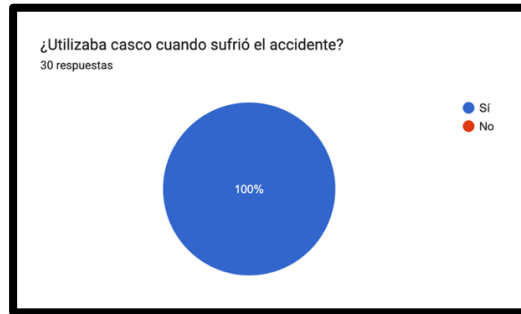


Nota. La figura muestra los resultados de la encuesta en los cuales se considera a la infraestructura vial como peligrosa. Fuente: docs.google.com (2024).

El siguiente resultado es contundente, ya que señala que el 100% de los entrevistados portaban casco al momento del accidente, lo cual contribuyó de manera directa a que las lesiones sufridas no fueran de gravedad.

Figura 40

Resultado con 100% de respuestas iguales.

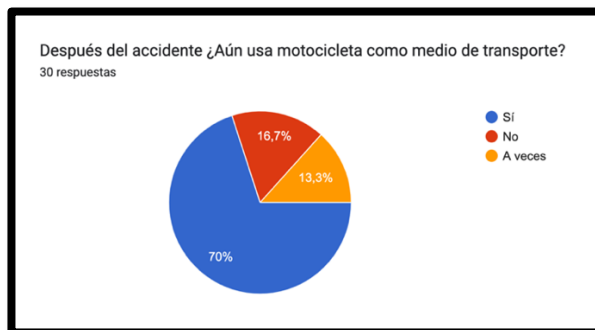


Nota. La figura muestra un contundente 100% de usuarios que portaban el casco al momento del accidente. Fuente: docs.google.com (2024).

Muchos motociclistas solo cuentan con este medio de transporte, y prefieren dejar de lado otra alternativa para su movilidad. Por lo que el 70% de los entrevistados aun utiliza la motocicleta como su medio de transporte.

Figura 41

Estadísticas obtenidas de la pregunta 9.



Nota. La figura señala el porcentaje los entrevistados que continua utilizando la motocicleta como medio de transporte. Fuente: docs.google.com (2024).

La última parte del formulario se dejo abierta para el entrevistado narrara su accidente de manera breve; lo cual es consistente con que los baches son la rincipal causa de accidentes.

Figura 42

Respuestas a la pregunta 10 del formulario.

Narre brevemente su accidente.

30 respuestas

Un vehículo circulando en el carril derecho, da vuelta en U, sin previo aviso y yo circulando en el izquierdo le doy alcance.

Circulaba sobre av. Revolución, mientras llovía, justo enfrente del tianguis de flores. Mi moto de trapo por jabón y aceite que estaba en el asfalto.

Transitando por periférico a la altura de SAMS EUREKA, al pasar por una coladera sin tapa no tuve el tiempo adecuado de esquivarla por completo y derrape, cayendo y resbalando hasta chocar con la banquetta

Viajaba por hangares para tomar circuito pero una de las coladeras estaba sin tapa

Baques sin señalización en vía rápida (Ermita a la altura de la voca 7) por obras del trolebús elevado.

EL ACCIDENTE FUE POR LA VIALIDAD MAL ALUMBRADA LA CUAL NO LOGRE VER UN TOPE . UN AUTO SE ATRAVESO EL ALTO Y POR NO CHOCARLO DERRAPE

Había un tope en una calle mal alumbrada y no se veía

Iba en una avenida mal iluminada y la calle estaba mal pavimentado y no capté el bache y fue donde me impacte y tuve el accidente leve

Al caer en un bache el rin se doblo y yo me caí , nada de lesiones graves.

En una avenida principal salió un bache enorme y me cai

Cai en una coladera abierta, no tenía tapa y estaba lloviendo y no se veía mi moto cayó por completo dentro de la coladera

Al ir manejando pasé un bache que hizo que casi perdiera el control

Una vez arrebese un auto pero había una vía del tren de esas que ya no se usan pero siguen en el asfalto y al momento de pasar mi rueda trasera se quedó atrapada en la vía por lo que caí de la moto

un bache en el camino provocó mi caída y me lastime la rodilla por que la moto me quedo encima de mi

Combinación de coladera sin tapa y tope sin pintar provocaron mi caída. Está ciudad es peligrosa

Caida en un bache después de un tope. se trabó la llanta y sufrí caída. Todavía los policia querían de hacerla de tos por "daños a pavimento" afortunadamente vecinos ayudaron a esconder la moto. La moto sufrió daños en el volante, tijera y llanta.

Me derrape a causa de un autobús que intentó rebasarme y por hacerme a un lado me metí en un bache. No pude maniobrar y cai. Esto fue en Calzada Ignacio Zaragoza

Iva circulando por calle uno col. Pantitlan Por no pasar un bache y no estrellarme en un micro derrape.

Bache de gran tamaño sobre zaragoza el cual causó daños en rin delantero

Bache al salir de curva no tuve oportunidad de maniobrar y al pasar el bache perdí el control .

al esquivar un bache , la moto derrapo

Rebase por la derecha sin fijarme atrás que venía otro carro

Iba circulando por una avenida cuando caí en un bache que no se veía

Al frenar levemente la motocicleta derrapo, estaba lloviendo

Fue por mal alumbrado y por baches en vías rápidas

Un auto se pasoó un alto y ya no pude frenar y choque de costado con él.

Me caí sobre circuito interior sobre un puente con asfalto mojado

Fue un derrape al llegar un tope que no tenía señalización a una velocidad de 40 km/h

Circulando me encontré con la coladera sin tapa Enmedio de la vialidad.

Circulado por la calle en medio del tráfico mi pie se atoro en la parte trasera de un carro mal estacionado, haciendo que se me fracturara a la hora de meter primera, hubo hueso roto del perone con 4 meses de incapacidad

Nota. La figura muestra las respuestas narradas de los 30 entrevistados. Fuente: docs.google.com (2024).

Todas las respuestas del formulario otorgan información relevante, y esta es que los baches son un peligro constante y presente para los motociclistas de la Ciudad de México al evidenciar que son la principal causa de accidentes, que el procedimiento para reportar los defectos en la infraestructura vial es desconocido por la mayoría de los usuarios y que el uso del casco de seguridad en los motociclistas ayuda a que las lesiones en un accidente no sean de gravedad. (<https://forms.gle/nEEXcJzFk1N1dfyi8>.2024).

CONCLUSIONES

Primera. Para finalizar es importante destacar la evidente inversión de recursos que el gobierno de la ciudad ha destinado para actualizar y mantener a la vanguardia su infraestructura, si la comparamos con la de hace apenas veinte años se pueden apreciar los resultados, ya que actualmente se cuentan con distintas alternativas para transportarse como: Metrobús, ciclovía, Cablebús, nuevas líneas del metro, ejes reversibles en horas pico. A todo lo anterior se le puede sumar en algunas zonas, donde la proporción de las calles lo permita, la creación de un carril exclusivo para motociclistas como los existentes en otros países; ya que con ello serían más eficientes en gran medida los desplazamientos en este tipo de transporte brindado notables resultados, sin embargo no es suficiente si las instalaciones no son de calidad, si no se les brinda el mantenimiento necesario muestra de ello son las malas condiciones físicas en las que se encuentra la infraestructura vial de la ciudad.

Segunda. El estado físico de la infraestructura vial es alarmante, es sin duda una fuente de accidentes, si bien hay que recordar los demás factores que ocasionan accidentes como lo son el exceso de velocidad, el conducir bajo los efectos del alcohol o drogas, el no utilizar casco, el exceso de ocupantes, el clima; también es de suma importancia considerar que estos factores pueden combinarse, incluso más de uno de ellos, aumentando y maximizando en gran medida la posibilidad de sufrir un accidente, es decir un motociclista puede manejar en esta ciudad, a exceso de velocidad, bajo efectos del alcohol, sin casco y en un clima lluvioso; lo cual puede asegurar que sufrirá un accidente.

Tercera. Factores como el consumo de alcohol, el exceso de velocidad e incluso el portar el casco son subjetivos hasta este momento, es decir, la decisión depende en mayor medida del sujeto; por otro lado, los accidentes causados por las malas condiciones de las calles sí pueden evitarse con un correcto manejo de los recursos y una buena administración pública por parte de las autoridades, es una obligación que deben cumplir y como usuarios debemos exigir que así se haga.

Cuarta. Los “incidentes” de tránsito antes mencionados no se pueden prevenir sin antes realizar un serio diagnóstico del estado se encuentran las vías de tránsito, tanto primarias como secundarias las cuales deben recibir un correcto y puntual mantenimiento para que todo el tiempo se encuentren en óptimas condiciones de uso; es importante analizar el estado de la infraestructura vial, evidenciando las imperfecciones que puedan causar riesgo a los motociclistas, para posteriormente hacer los reportes correspondientes para su corrección por parte de las autoridades facultadas para ello. Sin embargo, esta obligación del correcto mantenimiento que el Estado y de las autoridades deben otorgar es complicada de satisfacer, por lo que no se cumple de manera plena por distintos factores, por ejemplo: la corrupción, la división territorial y jurisdicción de las 16 alcaldías en las que se divide la Ciudad de México.

FUENTES DE CONSULTA

- ¿Pueden viajar menores de edad en moto? 2018, 08 mayo. Publimetro.
<https://www.publimetro.com.mx/mx/autosrpm/2018/05/08/viajar-menores-de-edad-moto.html>
- (¿Qué es una investigación documental?). 2023, 21 febrero. Question Pro. Ortega, Cristina. <https://www.questionpro.com/blog/es/investigacion-documental>
- (Accidentalidad y carril exclusivo para motocicletas). 2016, 1 noviembre. Auto Crash. <https://www.revistaautocrash.com/accidentalidad-carril-exclusivo-motocicletas/>
- (Accidentalidad y carril exclusivo para motocicletas). 2016, 1 noviembre. Auto Crash. <https://www.revistaautocrash.com/accidentalidad-carril-exclusivo-motocicletas/>
- (Auto Crash). 2016, 1 noviembre. Accidentalidad y carril exclusivo para motocicletas. <https://www.revistaautocrash.com/accidentalidad-carril-exclusivo-motocicletas/>
- (El Diario de México. 2023, 16 febrero). Realizarán en CDMX trabajos de mantenimiento. <https://www.diariodemexico.com/mi-ciudad/realizaran-en-cdmx-trabajos-de-mantenimiento-en-vialidades-secundarias>
- (El Economista. 2021, 04 de diciembre) La Ciudad de México se sube a la moto y se agrava el caos vehicular. <https://www.economista.com.mx/estados/La-Ciudad-Mexico-se-sube-a-la-moto-y-se-agrava-el-caos-vehicular-20221204-0016.html>
- (El financiero. 2015, 09 enero) Reparar 1 m2 de bache. <https://www.elfinanciero.com.mx/sociedad/reparar-m2-de-bache-cuesta-al-gdf-350-pesos/>

(El Realismo Jurídico Y Su Importancia En El Derecho). 2021, 17 agosto.
<https://ejemplius.com/muestras-de-ensayos/el-realismo-juridico-y-su-importancia-en-el-derecho>

(El Sol de México. 2022, 27 septiembre). Derrapes matan a más motociclistas en CDMX.
<https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/cdmx/derrapes-matan-a-mas-motociclistas-en-cdmx-8948761.html>

(El Sol de Morelia. 2022, 07 enero) El paternalismo en México.
<https://www.elsoldemorelia.com.mx/analisis/el-paternalismo-en-mexico-7699774.html>

(El Universal. 2023, 21 febrero). Reparación de baches en CDMX.
<https://interactivo.eluniversal.com.mx/2016/bachepresupuesto/#:~:text=Si%20se%20dividen%20los%20reportes,cost%C3%B3%2010%20mil%20200%20pesos>

(Expansión. 2022, 22 octubre). Muertes de motociclistas aumentan en CDMX.
<https://politica.expansion.mx/cdmx/2022/10/22/muertes-de-motociclistas-aumentan-en-cdmx-a-mas-de-un-ano-de-licencia-especial#:~:text=De%20las%20224%20muertes%20por,%20junio%202022%2C%20Se%20movi%20CDMX>

(Grandes teorías del derecho). 2021, 1 abril. Pasión por el derecho.
<https://lpderecho.pe/teorias-derecho-iusnaturalismo-positivismo-realismo/>

(Investigación mixta). 2023, 21 febrero. Question Pro. Ortega, Cristina.
<https://www.questionpro.com/blog/es/investigacion-mixta>

(Ius Dictio. 2020, 16 mayo.) ¿Qué es una teoría realista del derecho?
<https://revistas.usfq.edu.ec/index.php/iurisdiction/article/view/1631>

(La Prensa. 2020, 09 agosto). Derrapa su moto y muerte junto con acompañante en la GAM. <https://www.la-prensa.com.mx/policiaca/derrapa-en-su-moto-y-muerte-junto-con-su-acompanante-en-la-gam-5601693.html>

(Latinus. 2021, 21 noviembre). Aumentan 48% muertes por accidentes viales en CDMX. <https://latinus.us/2021/11/21/aumentan-48-muertes-por-accidentes-viales-en-cdmx-peatonos-y-motociclistas-principales-victimas/>

(Motor Pasión). 2022, 29 diciembre. En Malasia mueren tantos motoristas en carretera que el gobierno busca una solución drástica: carriles moto obligatorios. <https://www.motorpasionmoto.com/seguridad/malasia-mueren-motoristas-carretera-que-gobierno-busca-solucion-drastica-carriles-moto-obligatorios>

(Noticias CDMX. 2023, 20 febrero) Muere motociclista por coladera destapada. <https://noticiascdm.mx/muere-motociclista-por-coladera-destapada-en-av-alta-tension/>

(Publmetro. 2021, 28 enero) ¿Qué pasa si un motociclista no usa un casco certificado) <https://www.publmetro.com.mx/mx/autosrpm/2021/01/28/motociclista-casco-certificado2.html#:~:text=En%20caso%20de%20accidente%2C%20est%20C3%A1s,supone%20lesiones%20graves%20y%20muerte.>

(Revista Consideraciones). 2019. 11 junio. Carril exclusivo para motocicletas. Patiño Ávila, Omar. <https://revistaconsideraciones.com/2019/06/11/carril-exclusivo-para-motocicletas/>

(Semanario 7 días. 2022, 26 agosto) La moto no es un vehículo familiar. <https://semanario7dias.com.mx/la-moto-no-es-un-vehiculo-familiar-no-mas-de-dos/>

(SoyMotero.net). 2023, 28 marzo. Malasia quiere construir carriles exclusivos para motos. <https://soymotero.net/malasia-quiere-construir-carriles-exclusivos-para-motos>

[motos/#:~:text=Malasia%20acaba%20de%20proponer%20construir,muertes%20en%20carretera%20para%202030](#)

10 años de cárcel a quien robe tapas de coladeras en CDMX. 2022, 28 noviembre. Excelsior. <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/10-anos--carcel-quien-robe-tapas-coladeras-cdmx/1555343>

Archivo parlamentario. Diputado Pérez Paredes, Alfredo. 2023, 21 febrero. https://www.congresocdmx.gob.mx/archivos/parlamentarios/PPA_404_88_06_10_2020.pdf

Baches en las carreteras. 2022, 15 octubre. El Motor. <https://motor.elpais.com/conducir/que-tienen-que-ver-los-baches-de-las-carreteras-con-la-guerra-de-ucrania/>

Betancourt Olmos, Marcos. EL GASTO PÚBLICO EN INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL DISTRITO FEDERAL 2000-2010. UNAM. México. 2011.

Cambio a LED de las luminarias del alumbrado público. 2023, 19 junio. Cadena Ser. https://cadenaser.com/emisora/2020/10/19/radio_ibiza/1603122802_800641.html

Carril exclusivo para motocicletas. 2019, 11 junio. (Revista Consideraciones). Patiño Ávila, Omar. <https://revistaconsideraciones.com/2019/06/11/carril-exclusivo-para-motocicletas/>

Carril exclusivo para motocicletas. 2019, 11 junio. (Revista Consideraciones). Patiño Ávila, Omar. <https://revistaconsideraciones.com/2019/06/11/carril-exclusivo-para-motocicletas/>

Certificación y Homologación. (Speedway1970. 2023, enero 30). <https://speedway1970.com/pages/certificacion-y-homologacion>

CLAD. (2013). Carta Iberoamericana de los Derechos y Deberes del Ciudadano en Relación con la Administración Pública. Panamá: CLAD.

Comisión Nacional de los Derechos Humanos. Cartilla de Movilidad, Vivienda y Derechos Humanos. México 2016.

Conducir una moto bajo la lluvia. 2023, 21 febrero. Motoqueros.
<https://www.motoqueros.cl/como-conducir-una-moto-bajo-la-lluvia/>

Dangond Gibsone, Claudia. Jean-François Jolly. Monteoliva Vilches, Alejandra. Rojas Parra, Fernando. Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. Papel Político. Colombia. 2011.

Dangond Gibsone, Claudia. Jean-François, Jolly. Monteoliva Vilches, Alejandra. Rojas Parra, Fernando.

del Buen Gobierno Y la Buena Administración, T. S. (2017). Constitución Política de la Ciudad de México. Info CDMX.

Del Buen Gobierno Y la Buena Administración, T. S. (2017). Constitución Política de la Ciudad de México. Info CDMX.

Denuncia: coladeras sin tapa. 2018, 24 julio. Quadratin.
<https://edomex.quadratin.com.mx/denuncia-coladeras-sin-tapa/>

Derrapa su moto y muerte junto con acompañante en la GAM. (La Prensa. 2020, 09 agosto). <https://www.la-prensa.com.mx/policiaca/derrapa-en-su-moto-y-muerte-junto-con-su-acompanante-en-la-gam-5601693.html>

Diario de Xalpa. 2018, 21 noviembre. Cruz Hernández, Miguel Ángel.
<https://www.diariodexalapa.com.mx/analisis/la-historia-sobre-la-reglamentacion-de-transito-en-mexico-2696752.html>

El Heraldo de México. 2023, 20 febrero. Alfonso Sotelo.
<https://heraldodemexico.com.mx/nacional/2023/2/20/motociclista-trata-deesquivar-coladera-abierta-derrapa-muere-al-instante-tras-impactarse-en-el-pavimento-483080.html>

En Malasia mueren tantos motoristas en carretera que el gobierno busca una solución drástica: carriles moto obligatorios. 2022, 29 diciembre. (Motor Pasión).
<https://www.motorpasionmoto.com/seguridad/malasia-mueren-motoristas-carretera-que-gobierno-busca-solucion-drastica-carriles-moto-obligatorios>

Forbes Staff. (2022, 15 de septiembre). Ciudad de México, la urbe con más tráfico vehicular en el mundo.

Gutiérrez, Andrea. ¿Qué es la movilidad? Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas – CONICET. Buenos Aires, Argentina.

Gutiérrez, Andrea. Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. Universidad de Buenos Aires / CONICET

Habrán 90 días para socializar Ley que prohíbe subir niños a motocicletas. 2019, 05 febrero. UDGTV. <https://archivo.udgtv.com/noticias/jalisco/dias-socializar-ley-prohibicion-ninos-motocicletas/>

Instituto Nacional de Salud Pública (2022, 15 de septiembre). Accidentes en motocicleta.

Las cajas bici-moto. Italika. 2020, 21 febrero. Facebook.
<https://www.facebook.com/ItalikaOficial/photos/a.207728709259856/3137021656330532/?type=3&theater>

Latapí Agudelo, Mauricio Andrés. DIAGNÓSTICO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL PARA MOTOCICLETAS Y PROPUESTA DE REGLAMENTO PARA EL DISTRITO FEDERAL. UNAM. México. 2014.

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

Licencia para motociclistas ya es una realidad. InfoMoto. 2022, 31 julio.

<https://dristimoto.com.mx/infomoto/f/la-licencia-para-motociclista-ya-es-una-realidad>

Mala experiencia con un bache.. 2014, 08 septiembre. Motorpasion.

<https://www.motorpasion.com.mx/motorpasion-respuestas/has-tenido-una-mala-experiencia-con-un-bache-la-pregunta-de-la-semana>

Mi moto se calló a la tapa de una coladera. Dany El Biker. 03 octubre 2019.

<https://www.youtube.com/watch?v=SbkvREIV6LE>

Milenio. 2018, 28 junio. Jorge Becerril.

<https://www.milenio.com/policia/motociclista-atora-coladera-periferico-sur-muere-atropellado>

Modernización y calles oscuras, retos en alumbrado público. 2023, 21 febrero. El Heraldo. <https://www.elheraldo.co/barranquilla/modernizacion-y-calles-oscuras-retos-en-alumbrado-publico-348723>

Motociclista se atora en coladera de Periférico Sur y muere atropellado. 2018, 28 junio. Milenio <https://www.milenio.com/policia/motociclista-atora-coladera-periferico-sur-muere-atropellado>

Motociclista trata de esquivar coladera abierta, derrapa y muere al instante tras impactarse en pavimento. 2023, 20 febrero. El Heraldo de México. <https://heraldodemexico.com.mx/nacional/2023/2/20/motociclista-trata-de-esquivar->

[coladera-abierta-derrapa-muere-al-instante-tras-impactarse-en-el-pavimento-483080.html](https://www.coladera-abierta-derrapa-muere-al-instante-tras-impactarse-en-el-pavimento-483080.html)

Muñiz Toledo, R. (2019). Aristegui Noticias . Obtenido de El derecho fundamental a la buena administración y centralidad del ciudadano en el derecho administrativo.

NHTSA en español, (2022, 15 de septiembre) Seguridad con motocicletas.

Papel Político, Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. Pap.polit. vol.16 no.2 Bogotá June/ Dec. 2011. ISSN 0122-4409

Peligro al volante. REC Master. 2022, 28 abril. Facebook. <https://www.facebook.com/recmastercoatepequeguatemala/posts/5147704315289254/>

Piden señalética y pintar topes. 2021, 13 septiembre. Primer Párrafo. <http://primerparrafo.com/piden-senaletica-y-pintar-topes-en-calles-de-tlapacoyan/>

Pozueta Echavarri, Julio. MOVILIDAD Y PLANEAMIENTO SOSTENIBLE: Hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano. Faster. España, 2000.

Recomendaciones para los motociclistas en época de lluvias. 2018, 10 enero. W Radio. <https://www.wradio.com.co/noticias/bogota/recomendaciones-para-los-motociclistas-en-epoca-de-lluvias/20180110/nota/3686078.aspx>

Rodríguez-Arana, J. (2011). IV Congreso Internacional de Derecho Administrativo. En UNAM (Ed.), El derecho fundamental a la buena administración y centralidad del ciudadano en el derecho administrativo. (pág. 27). México: Posgrado de Derecho.

Rodríguez-Arana, J. (2011). IV Congreso Internacional de Derecho Administrativo. En UNAM (Ed.), El derecho fundamental a la buena administración y centralidad del ciudadano en el derecho administrativo. (pág. 27). México: Posgrado de Derecho.

Sánchez de Madariaga, Inés. Zucchini, Elena. “Movilidad del cuidado” en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. Estudios Territoriales. Madrid España. 2020.

Scielo Uruguay. (2022, 15 de septiembre). Archivos de pediatría del Uruguay. (Autofact. 2023, 10 febrero). Baches en las calles de la CDMX. <https://www.autofact.com.mx/blog/mi-carro/conduccion/baches-en-calles-cdmx#:~:text=Si%20has%20sufrido%20un%20accidente,Locatel%20al%20n%C3%BAmero%205658%201111.>

Tipos de moto, Diego Farías. 2022, 14 diciembre. Pinterest. <https://br.pinterest.com/pin/359865826478718235/>

Unión Europea. (2000). Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

(<https://forms.gle/nEEXcJzFk1N1dfyi8>.2024).