



**XVII CONGRESO NACIONAL y VII LATINOAMERICANO DE  
SOCIOLOGÍA JURÍDICA  
Tucumán, Argentina – 5, 6 y 7 de octubre de 2016**

**EL DERECHO A LA MOVILIDAD Y AL TRANSPORTE PÚBLICO COMO UN  
DERECHO HUMANO**

**Autoras:**

- Carolina Vanni. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales UNT. E-mail: carovanni12@gmail.com.
- María del Milagro Gallardo Gambeta. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales UNT. E-mail: milagrogallardo@gmail.com.
- María Soledad Palazzo. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales UNT.
- María Falú. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales UNT. E-mail:

**Comisión N° 8: Estado, Políticas Públicas y Derecho**

**I.- TEMA : EL DERECHO A LA MOVILIDAD Y AL TRANSPORTE  
PUBLICO COMO DERECHO HUMANO “.**

Para gran parte de la población, el transporte público es el único medio de acceso a su lugar de trabajo, a los hospitales y/o instituciones de atención de la salud, a establecimientos educativos y también a los lugares de esparcimiento.

Esta situación es la que nos condujo a considerar al transporte público como un eslabón clave para la vigencia efectiva de derechos humanos de los ciudadanos tales como

la salud, la educación y el trabajo.

En el conjunto de derechos humanos de los habitantes , el derecho a un transporte público como un servicio que explica y da sentido a la vida urbana, debe ser entendido en su carácter social pleno: como un servicio que al ser de calidad y eficiencia, ayuda a igualar las condiciones de la población a tener una vida digna y a alcanzar mejores condiciones de equidad. Tales derechos se encuentran plasmados en diversos ordenamientos legales.

Los derechos humanos son el conjunto de principios o prerrogativas orientados a asegurar y proteger la dignidad de las personas en su dimensión individual, social y material.

Históricamente se ha impulsado a los derechos humanos como estandartes para defenderse de las relaciones de opresión y discriminación a que sectores sociales han sido sometidos; tales como el esclavismo, el trabajo forzado, las restricciones de tránsito, la violencia y la discriminación étnica o sexual.

Los derechos humanos se traducen en prácticas y usos que expresan nuestra calidad de seres humanos y que marcan diferencia con los comportamientos irracionales; permitiendo asumir nuestros actos como expresión de un individuo o ser pensante y racional.

Se les pueden rastrear desde los orígenes de la humanidad, registrando a lo largo de la historia luchas ejemplares que se han dado con el objetivo de conseguirlos y mantenerlos.

Los derechos humanos han formado parte de los grandes cambios históricos de la humanidad. En la época moderna y después de la Segunda Guerra Mundial, es cuando se establece el documento más importante elaborado por las naciones para atender la situación de convivencia a nivel mundial y con intención civilizatoria: la *Declaración Universal de los Derechos Humanos* publicada en 1948. Que en su proclama de intenciones, define lo siguiente:

*Declaración Universal de Derechos humanos como ideal común por el que todos los pueblos y naciones deben esforzarse, a fin de que tanto los individuos como las instituciones, inspirándose constantemente en ella, promuevan, mediante la enseñanza y la educación, el respeto a estos derechos y libertades, y aseguren, por medidas progresivas de carácter nacional e internacional, su reconocimiento y aplicación universales y efectivos, tanto entre los pueblos de los Estados Miembros como entre los de los territorios colocados bajo su jurisdicción. Declaración Universal de los Derechos humanos, 1948.<sup>1</sup>*

En líneas generales, los derechos humanos han servido de banderas para proteger a las personas en su derecho a la vida, la libertad, la dignidad, la igualdad, la integridad, la propiedad, la seguridad, la educación, la salud, la justicia, la paz, y se consideran de carácter Universal, Incondicionales, Inalienables e Intransferibles, y por lo tanto nos hablan de objetivos y prácticas que buscan un carácter institucional y con una sólida proyección de acciones de gobierno.

En una reunión posterior de las naciones, la C

*onferencia Mundial de Derechos Humanos* realizada en Viena del 14 a 25 de junio de 1993, se confirmaron las tesis planteadas y en ella se destacó el carácter fundamental de los derechos humanos como parte del proceso de vivir en sociedad y como medida del grado de madurez de las sociedades en que se aplican tales derechos.

*...los derechos humanos tienen su origen en la dignidad y el valor de la persona humana, y [...] ésta es el sujeto central de los derechos humanos y las libertades fundamentales, por lo que debe ser el principal beneficiario de*

---

<sup>1</sup> La lucha de Espartaco en el año 73 a.c. o la llamada “Guerra de los Esclavos o Guerra de los Gladiadores”. O bien el ejemplo de El código de Hammurabi, 1692 a.c., en el cual aparece inscrita toda una escala de penas según los delitos y crímenes cometidos. La base de esta escala es la Ley del Talión. Se tratan temas como el robo, la actividad agrícola (o pecuaria), el daño a la propiedad, los derechos de la mujer, los derechos en el matrimonio, los derechos de los menores, los derechos de los esclavos, homicidio, muerte y lesiones. Este último es un ejemplo de cómo los derechos humanos pueden servir para organizar y alcanzar objetivos sociales y económicos en una sociedad avanzada.

*esos derechos y libertades y debe participar activamente en su realización. ONU, Declaración y Programa de Acción de Viena, Preámbulo, párrafo 2°, A/CONF.157/23, 12 de julio de 1993.*

De esta misma reunión de Viena se desprende el acuerdo de que cada nación integre un programa de derechos humanos y que se atiendan los núcleos de problemas que cada país presente, para alcanzar los derechos humanos plenos.

*La Conferencia Mundial de Derechos humanos recomienda que cada Estado considere la posibilidad de elaborar un plan de acción nacional en el que se determinen las medidas necesarias para que ese Estado mejore la promoción y protección de los derechos humanos. Viena, 14 a 25 de junio de 1993, Declaración y Programa de Acción de Viena, párrafo 71.*

Los modelos de desarrollo implementados en la mayoría de los países del tercer mundo se caracterizan por establecer patrones de concentración de renta y poder así como procesos acelerados de urbanización que contribuyen a la depredación del ambiente y a la privatización del espacio público, generando *empobrecimiento* exclusión y segregación social y espacial.

Las ciudades están lejos de ofrecer condiciones y oportunidades equitativas a sus habitantes. La población urbana, en su mayoría, está privada o limitada -en virtud de sus características económicas, sociales, culturales, étnicas, de género y edad- para satisfacer sus más elementales necesidades. Este contexto favorece el surgimiento de luchas urbanas representativas, aunque fragmentadas e incapaces de producir cambios significativos en el modelo de desarrollo vigente.

Las ciudades garantizan el derecho de movilidad y circulación en la ciudad a través de un sistema de transportes públicos accesibles a todas las personas según un plan de desplazamiento urbano e interurbano y con base en medios de transporte adecuados a las diferentes necesidades sociales (de género, edad y discapacidad) y ambientales, a precio razonable adecuado a sus ingresos. Será estimulado el uso de vehículos no contaminantes y

establecerá áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día.

Las ciudades DEBEN promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público, los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.<sup>2</sup>

La movilidad urbana es un fenómeno que juega un papel fundamental en la sociedad, en tanto que permite las actividades, integra los espacios y nos permite acceder a los bienes y servicios más básicos para tener una vida digna.

Sin embargo también es un hecho que durante nuestra movilidad en la ciudad, todo el día y todos los días, sufrimos disminuciones a nuestra dignidad e integridad personales cuando se violan nuestro derecho humano a la movilidad y todos los derechos humanos relacionados a ella.

El transporte público se ha regulado ignorando el principal actor del servicio público de transporte, el usuario, sin él, el transporte público no existe, es el usuario la razón y el objeto principal del servicio.

Uno de los derechos humanos del usuario es que el servicio que recibe este perfectamente regulado y vigilado por el estado.

Entre los derechos humanos de los usuarios está el derecho a la generalidad del servicio que consiste en que toda persona debe tener acceso al servicio, con solo cubrir los requisitos de pago del servicio, y conducta ordenada. Lo que no impide establecer categorías y modalidades (derecho protegido por los art. 1, 2 y 7 de la Declaración Universal de los Derechos humanos, ONU, 1948.

---

<sup>2</sup> Art. XIV de la Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, Foro Social de las Américas – Quito – Julio 2004. Foro Mundial Urbano - Barcelona – Quito – Octubre 2004.

Otro derecho humano de los usuarios es la igualdad de trato que significa que independientemente de raza, color, edad, sexo, nacionalidad, condición física, y demás características que pueda tener el usuario, debe recibir el mismo trato de respeto, orden, decoro, seguridad en su integridad física (al bajar o subir del vehículo) y la eficiencia del mismo (art .26 del pacto internacional de los derechos civiles y políticos).

También la continuidad, no es posible suspender el servicio por paro, bloqueos, toma de oficinas, apoyo a otras organizaciones, etc, el usuario tiene derecho a que el servicio que comúnmente ocupa para llegar a su trabajo, a su hogar, a la escuela, etc, siempre esté presto.

La movilidad es la precursora vital para ejercer muchos de los derechos humanos ampliamente aceptados.

Los usuarios del transporte son los destinatarios del servicio público de transporte, por lo que imperativo que sus necesidades de traslación, forma, condiciones, calidad, accesibilidad, y oportunidad sean la piedra angular que motive el actuar del estado, para planear, organizar, ejecutar y evaluar la prestación del servicio público de transporte.

### **El nuevo paradigma: del transporte a la movilidad.**

El nuevo paradigma de movilidad consiste en reivindicar y valorizar el carácter activo de las personas y de la sociedad en su conjunto como entes móviles. Así, la movilidad puede ser analizada desde tres aspectos: el de los usos y valores, el de los instrumentos y medios, y el de los actores.<sup>3</sup>

Al poner el acento en los usos y valores, se supera la definición tradicional de los desplazamientos y necesidad de movimiento, entendidos sólo como un punto de origen y un punto de destino, y se retoma la experiencia de movilidad en sí misma. Así, ésta adquiere un valor intrínseco en sus dimensiones sociales, culturales y hasta afectivas, en la

---

<sup>3</sup> Jirón M., Paola, *et al.*, "Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana", en *Revista invi*, vol. 25, núm. 68, Santiago, mayo de 2010, pp. 15-57. (citado en *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*: <http://movilidaddh.cdhdh.org.mx/>)

medida en que se relaciona directamente con la satisfacción de necesidades y la creación de relaciones, oportunidades, encuentros y sinergias, y no sólo como un pasaje de distancias.<sup>4</sup>

Entonces, la movilidad será medida con base en la generación y el desahogo de necesidades para todas las personas. Desde este punto de vista, el tiempo y el espacio del traslado adquieren una relevancia determinante y deben dejar de ser considerados como costos necesarios que se tienen que asumir (cfr. Jirón M, Paola. et al., op. cit., p. 25. citado en *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*: <http://movilidaddh.cd hdf.org.mx/>).

De esta manera, el principal objetivo de los medios de transporte no sólo es la automatización de procesos sino también el empoderamiento de las personas. Sin embargo, transporte y movilidad no son términos en completa oposición; únicamente se sugiere un cambio de perspectiva que tome como protagonistas a las personas y un exhaustivo conocimiento sobre sus dinámicas sociales.<sup>5</sup>

El crecimiento urbano va acompañado de un aumento proporcional de las necesidades de movilidad de las y los habitantes. Al respecto, se observa una desproporción entre las necesidades y su satisfacción, que se traduce en inversión de recursos económicos y de tiempo, que a la larga produce consecuencias negativas que inciden directamente en las personas usuarias del transporte y, en especial, en transeúntes, peatones y ciclistas: contaminación ambiental, accidentes viales y congestión vehicular. “*Trasladarnos nos roba tiempo, dinero, salud y bienestar en general, pues nuestras vidas se consumen en el vaivén diario*” (cfr. En búsqueda del bienestar perdido”, en *Movilidad Amable*, año 2, núm. 3, octubre de 2006, p. 44)

---

<sup>4</sup>Georges Amar, *Homo Mobilis. La nueva era de la movilidad*, Buenos Aires, La Crujía, 2011pp. 14 y 77. El autor define este aspecto como religancia; para él la movilidad es religante en el grado en que favorece la creación de lazos, reactiva y mantiene relaciones a las que se pertenece, y hace accesibles los territorios urbanos y los recursos y servicios que se necesitan, entre otros beneficios. (citado en *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*: <http://movilidaddh.cd hdf.org.mx/>)

<sup>5</sup> Carme Miralles-Guasch y Ángel Cebollada, “Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana”, en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 50, Madrid, mayo-agosto de 2009, p. 197, disponible en <<http://age.ieg.csic.es/boletin/50/08%20MIRALLES.pdf>>, página consultada el 31 de octubre de 2012. (citado en *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*: <http://movilidaddh.cd hdf.org.mx/>)

## **La movilidad desde una perspectiva de derechos humanos.**

### Los derechos humanos como construcciones sociales.

Los derechos humanos deben ser sin dudas concebidos como procesos históricos, producto de contextos y circunstancias determinados, e incluso marcados muchos de ellos por las luchas sociales que lograron su reconocimiento. Al respecto dice Norberto Bobbio, el proceso de reconocimiento de derechos se encuentra “*todo menos concluido*”<sup>6</sup>. Prueba de ello es la evolución que, desde la Declaración Universal de los Derechos Humanos<sup>7</sup>, han tenido los diferentes instrumentos que los enuncian, los cuales se han ampliado en función de las necesidades, intereses, cambios sociales y transformaciones técnicas, entre otros factores.

Ahora bien, frente a la posibilidad de reconocer nuevos derechos que protejan y satisfagan intereses y necesidades fundamentales para el ser humano, surge la duda de cómo identificar aquellas necesidades que tienen la particularidad de ser fundamentales para la vida de las personas. Para ello se considerará fundamental al interés o necesidad cuya violación o no satisfacción implique la muerte o padecimiento grave, o que toque el núcleo esencial de la autonomía de la persona<sup>8</sup> y de la dignidad humana.

En otras palabras, una *necesidad* es un estado de índole esencial e insoslayable que repercute directamente en la calidad de vida de las personas y que, una vez demostrada su existencia, es suficiente para la exigencia de su satisfacción. Así, reconocer, ejercer y proteger un derecho humano expone la intención de satisfacer una serie de necesidades que, entendidas como exigencias válidas, se consideran ineludibles para el desarrollo de una vida digna.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> Norberto Bobbio, *El tiempo de los derechos humanos*, Madrid, Sistema, 1991, p. 71.

<sup>7</sup> Declaración Universal de los Derechos Humanos, aprobada y proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en su Resolución 217 A (iii) del 10 de diciembre de 1948.

<sup>8</sup> Robert Alexy, “La institucionalización de los derechos humanos en el Estado constitucional democrático”, en *Derechos y libertades. Revista del Instituto Bartolomé de las Casas*, año v, núm. 8, Madrid, 2000, p. 28.

<sup>9</sup> María José Añón Roig, citada en *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*: [Nhttp://movilidaddh.cdhdh.org.mx/](http://movilidaddh.cdhdh.org.mx/)



El derecho a la movilidad como un derecho humano en proceso de configuración.

Como consecuencia de esa naturaleza dinámica, la protección y defensa de los derechos humanos no es rígida, no conforman un sistema cerrado y estático de principios absolutos alejados de la realidad social e histórica, sino que su contenido se va perfeccionando, articulando, especificando y actualizando de manera continua.

Para Norberto Bobbio, esta ampliación histórica de los derechos humanos responde en esencia a tres causas:

- El aumento en la cantidad de bienes que merecen ser tutelados por el derecho.
- La extensión de algunos derechos, reconocidos en un inicio sólo al hombre o a la mujer, hacia grupos con características específicas como personas migrantes o privadas de la libertad.
- Al considerar al hombre o a la mujer en sus distintos modos de interactuar en la sociedad, es decir, como personas menores de edad o adultas mayores, entre otros.

El derecho a la movilidad responde a la primera de esas causas, al reconocer el papel determinante que éste asume en la vida de las personas y en todas las sociedades. Durante los últimos años, algunas personas que han estudiado dicho fenómeno han pugnado para que a su alrededor se configure un derecho social del nivel de la educación, la salud y recientemente el agua, por la forma en que determina el modo de vida de las personas y su relación social.<sup>10</sup>

Uno de los primeros esfuerzos para definir este derecho lo ha desarrollado Fridole Ballén Duque, quien considera que la movilidad puede conceptualizarse como el derecho al *“libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio*

---

<sup>10</sup> Norberto Bobbio ob.cit. p. 114

*ambiente, espacio público e infraestructura*”, cuya satisfacción permite que las personas alcancen múltiples fines que dan valor a la vida<sup>11</sup>.

El reconocimiento de la movilidad como derecho humano también está vinculado de manera estrecha con las discusiones y movilizaciones de alcance mundial entorno al *derecho a la ciudad*, las cuales se han materializado en particular a través de la promulgación de la Carta Mundial de Derecho a la Ciudad. Aun cuando ese instrumento no tiene un carácter jurídico formal y, por lo tanto, no obliga a los Estados con la misma fuerza que los tratados y convenciones internacionales, contiene opiniones válidas y compartidas por actores de renombre a nivel internacional.<sup>12</sup>

Tal instrumento reivindica la construcción de un modelo sustentable de sociedad y vida urbana basado en los principios de solidaridad, libertad, equidad, dignidad y justicia social; y fundamentado en el respeto a las diferentes culturas urbanas y el equilibrio entre lo urbano y lo rural. Además, evidencia el carácter colectivo del derecho a la ciudad, que no se limita a promover el ejercicio y la satisfacción individualizada de los derechos humanos sino que también propone avanzar hacia la construcción de un derecho que reconozca la identidad colectiva de quienes habitan y transitan en la ciudad para mejorar sus condiciones de convivencia y disfrute, en especial a los grupos en situación de mayor vulnerabilidad.

En cuanto a la movilidad, la considera como un elemento esencial del derecho a la ciudad. La referencia más precisa se encuentra en el artículo xiii de la Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, que estipula:

*Las ciudades [deben garantizar] el derecho de movilidad y circulación en la ciudad a través de un sistema de transportes públicos accesibles a todas las personas según un plan de desplazamiento urbano e interurbano y con base en medios de transporte adecuados a las diferentes necesidades sociales (de género, edad y discapacidad).*

---

<sup>11</sup> Ballén Duque, Fridole, *Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá D. C.*, en *Prolegómenos: Derechos y Valores*, año x, núm. 20, Bogotá, julio-diciembre de 2007, pp. 169-181. (citada en *Informe especial sobre el derecho a la movilidad...*)

<sup>12</sup> Véase Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, Foro Social de las Américas, Quito, julio de 2004; y Foro Mundial Urbano, Barcelona-Quito, octubre de 2004, disponible en [http://www.onuhabitat.org/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_details&gid=50&Itemid=3](http://www.onuhabitat.org/index.php?option=com_docman&task=doc_details&gid=50&Itemid=3).

En México, el Distrito Federal cuenta desde 2010 con su propia Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad, en la que se siguen los lineamientos de aquella.

Sin embargo para superar la visión individualista de los derechos humanos, impresa por la filosofía política liberal del siglo XIX y propia de los derechos civiles y políticos, es necesario aclarar que la plena protección de los derechos no sólo abarca la dimensión subjetiva y particular de la persona, ya que éstos deben ser interpretados también en su dimensión social o colectiva, la cual comprende una concepción del ser humano en sociedad y en su relación con los demás.

### ¿Qué es el derecho a la movilidad?

A modo enunciativo y no limitativo en tanto se trata de un derecho en desarrollo, con base en el derecho internacional de los derechos humanos –particularmente las observaciones generales emitidas por el Comité desc– y en las distintas posturas de quienes han aportado elementos para la construcción de este derecho<sup>13</sup>, se puede definir el *derecho a la movilidad* como *el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.*

En tanto, por sistema integral de movilidad deberá entenderse *el conjunto de factores técnico-industriales, normativos, institucionales y de infraestructura (públicos y privados), integrados e interconectados, que hacen posible la realización de movimientos en un territorio.*

De esta manera, la movilidad se sitúa en el punto donde convergen las distintas formas de transporte –incluyendo la caminata–, la infraestructura vial y de apoyo, y el espacio público. Por un lado, depende de la existencia de un sistema integrado e interconectado de diversos modos de transporte utilizados para la realización de los

---

<sup>13</sup> Ver en particular las obras ya referidas de Ricardo Montezuma, Georges Amar, Paola Jirón y Fridole Ballén Duque, entre otros.

movimientos en el espacio<sup>14</sup>. Por otro, requiere de una infraestructura vial y de apoyo accesible y sin ningún tipo de discriminación que asegure sus funciones de acceso y enlace, como estaciones, paradas de espera y centros de intercambio modal. Finalmente, implica la existencia de un espacio público adecuado que permita a las personas apropiarse de él mediante su uso y disfrute cotidiano.<sup>15</sup>

### Relación del derecho a la movilidad con otros derechos humanos.

En primer lugar, la movilidad corresponde plenamente al conjunto de derechos vinculados con la realización del derecho a un nivel de vida adecuado, consagrado en el artículo 11.1 del PIDESC (Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, artículo 11.1). De hecho, el Comité DESC ha señalado que la frase “*incluso la alimentación, vestido y vivienda adecuados*” usada en el Pacto es indicativa, no exhaustiva.<sup>16</sup>

De ahí es que el derecho a la movilidad deberá formar parte de aquellos que son indispensables para asegurar un nivel de vida adecuado, por ser considerado prerequisite y necesidad del ser humano.

Además, constituye un derecho fundamental para la erradicación de la pobreza y la realización de los principios de igualdad y no discriminación, consagrados en la Declaración Universal de los Derechos Humanos (Declaración Universal de los Derechos Humanos, artículos 1º y 2º). A su vez, tiene una relación estrecha y complementaria con el *derecho de libre circulación*, pues mientras éste –identificado como un derecho civil de

---

<sup>14</sup> Cfr. Georges Amar, *Homo mobilis. La nueva era de la movilidad*, op. cit., p. 83. Para el autor, “la idea según la cual un solo tipo de transporte o un pequeño número de modos de transporte, bastan para asegurar la movilidad armoniosa de una ciudad será firmemente rechazada”, pues considera que “la diversidad modal es al ecosistema urbano lo que la biodiversidad a los ecosistemas naturales”. Entre las y los expertos en materia de transporte, esta concepción es conocida como *multimodalidad*. (citado en *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*: <http://movilidaddh.cd hdf.org.mx/>)

<sup>15</sup> cfr. Jordi Borja, “Ciudad y planificación: la urbanística para las ciudades de América Latina”, en Marcello Balbo *et al.*, (comps.), op. cit., p. 93; y Georges Amar, *Homo mobilis. La nueva era de la movilidad*, op. cit., p. 165. (citado en *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*: <http://movilidaddh.cd hdf.org.mx/>)

<sup>16</sup> Comité DESC, Observación General núm. 15. El derecho al agua (artículos 11 y 12 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales), aprobada en el 29º periodo de sesiones, noviembre de 2002, párr. 3.

autonomía– cubre una parte esencial del *derecho a la movilidad*, al impedir que existan interferencias sin justificación en los movimientos de las personas, aquél –identificado como un derecho de carácter social– actúa garantizando las condiciones de igualdad y prestacionales necesarias para que ambos sean efectivos.<sup>17</sup>

Por otra parte, la realización del derecho a la movilidad representa una condicionante para el ejercicio de otros derechos fundamentales como *la educación, la salud, el trabajo, el desarrollo, la alimentación, la vivienda y la cultura*,<sup>18</sup> debido a que las distancias, tiempo y exigencia de movimiento se hacen evidentes y necesarios para su ejecución. En este sentido, el Comité DESC menciona como ejemplo que una característica imprescindible de la educación es la accesibilidad física de las escuelas, ya que deben ubicarse a una distancia geográfica razonable para todas las personas (cfr. comité DESC, Observación General núm. 13 El derecho a la educación -artículo 13 del Pacto-, aprobada en el 21º periodo de sesiones, 8 de diciembre de 1999, párr. 18).

Asimismo, el derecho a la movilidad se relaciona de diversas maneras con la salud. En primer lugar, porque éste forma parte de todos aquellos medios y condiciones que aseguran a las personas la asistencia y los servicios médicos en caso de enfermedad. En segundo término, cuando se realiza un ejercicio pleno del derecho a la movilidad respetando el medio ambiente, se está protegiendo el derecho de toda persona al disfrute del más alto nivel posible de salud. Pero sobre todo, optimizar los tiempos de traslado tiene un impacto directo tanto en la salud física y mental de las personas como en el disfrute de otros derechos, como el descanso y tiempo libre<sup>19</sup>, aspectos que permiten trazar una armonía entre la vida laboral y la vida familiar.

De modo similar, se vincula con el derecho al trabajo, toda vez que es un medio de acceso y una condición necesaria para el disfrute y la libre elección del trabajo,

---

<sup>17</sup>Wilmer Yesid Leguizamon Arias, op. cit., pp. 9-12. (citado en Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012:Nhttp://movilidaddh.cdhdh.org.mx/)

<sup>18</sup> Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, artículos 6º, 12, 13 y 15.

<sup>19</sup> Declaración Universal de los Derechos Humanos, artículo 24; y Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, artículo 7º, inciso d.

elementos que el Comité DESC ha identificado como esenciales para el desarrollo personal y la integración social y económica de todas las personas.<sup>20</sup>

Por otro lado, se encuentra unido estrechamente con el derecho a la vivienda, ya que constituye uno de los factores esenciales que configuran una *vivienda adecuada* en los términos del pidesc.<sup>21</sup>

Finalmente, el ejercicio del derecho a la movilidad resulta fundamental para garantizar el derecho al desarrollo<sup>22</sup>, debido a que los traslados y acceso a lugares nunca deberán ser un impedimento para la participación de todas las personas en los ámbitos económico, social, cultural y político.

No obstante, cabe subrayar que, si bien el derecho a la movilidad se encuentra asociado estrechamente con otros derechos humanos en tanto que contribuye de manera importante a su realización, su ejercicio pleno no se logra con la suma de éstos. Por su complejidad y el papel determinante que tiene en la vida de las personas y en todas las sociedades, la movilidad debe ser configurada como un derecho autónomo que requiere atención especial y que exige el cumplimiento de obligaciones específicas por parte de los Estados en los distintos niveles y órdenes de gobierno.

#### Contenido esencial del derecho a la movilidad.

El derecho a la movilidad engloba tanto libertades individuales como derechos de naturaleza supraindividual.<sup>23</sup> Dentro de las primeras se encuentran los derechos a decidir

---

<sup>20</sup> Comité desc, Observación General núm. 18. El derecho al trabajo (artículo 6 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales), aprobada en el 35º periodo de sesiones, 24 de noviembre de 2005, párr. 4.

<sup>21</sup> Comité desc, Observación General núm. 4. El derecho a una vivienda adecuada (párrafo 1 del artículo 11 del Pacto), párr. 8, inciso *f*.

<sup>22</sup> 134 Declaración sobre el Derecho al Desarrollo, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en su Resolución 41/128 del 4 de diciembre de 1986, artículo 3.3.

<sup>23</sup> Se utilizan indistintamente los sustantivos *derechos* o *intereses* al calificarlos con los siguientes adjetivos: colectivos, difusos, sociales, de grupo, de clase, de serie, de sector, de categoría, de incidencia colectiva, dispersos, propagados, difundidos, profesionales, fragmentarios, sin estructura, sin dueño, anónimos, transpersonales, supraindividuales, metaindividuales, transindividuales, etc. Eduardo Ferrer Mac- Gregor,

el momento de los propios movimientos y el modo de transporte más conveniente para cada recorrido, y a planificar libremente los desplazamientos de acuerdo con las propias necesidades y deseos. A su vez, los derechos de naturaleza supraindividual comprenden la posibilidad de contar con distintos medios de transporte integrados e interconectados, infraestructura vial y de apoyo y un espacio público adecuado.

Por tratarse de un derecho humano, es esencial que este derecho a la movilidad esté disponible para todos, es decir, que se debe garantizar la existencia, en cantidad suficiente para todas las personas, de servicios, instalaciones, mecanismos, procedimientos o cualquier otro medio por el cual se ejecuta un derecho. Esto implica que haya a disposición de todas las personas una diversidad de modalidades de transporte, de infraestructura vial y de apoyo, y de espacios públicos, para una efectiva realización de movimientos en el territorio que permitan la satisfacción de necesidades básicas de acceso al trabajo, educación, salud, alimentación, vivienda y recreación, entre otras.

En particular, las personas deben contar con sistemas de transporte público diseñados de acuerdo con un plan de desplazamiento urbano e interurbano.

### **El servicio de transporte como derecho humano <sup>24</sup>**

El principal sujeto del servicio público de transporte es el usuario, la razón y objeto principal del servicio. Los derechos humanos del usuario, son los que deben inspirar la ley de transporte. Uno de los derechos humanos del usuario es que el servicio que recibe esté perfectamente regulado por el Estado y vigilado.

Si bien el derecho administrativo protege las relaciones del concesionario frente a la administración pública, con motivo de su situación de subordinación al poder público, para guardar un equilibrio, a mayor razón, la situación del usuario que se encuentra en total

---

*Juicio de amparo e interés legítimo: la tutela de los derechos difusos y colectivos*, México, Porrúa, 2004, p. 11.

<sup>24</sup> “Derechos Humanos de usuarios del transporte público de pasajeros.” Ana María Soledad Cruz Vasconcelos, Oaxaca, México, Año 2012.

estado de indefensión, ante la imposibilidad de apersonarse físicamente a exigir sus derechos o poder organizarse para interponer mecanismos jurídicos en su defensa.

Es al Estado a quien corresponde proteger al usuario y al momento de legislar debe privilegiar sus derechos.

Entre los derechos humanos de los usuarios está el derecho a la generalidad del servicio que consiste en que toda persona debe tener acceso al servicio, con solo cubrir los requisitos del pago del servicio, y conducta ordenada.

Otro derecho humano de los usuarios son la eficiencia y continuidad del servicio. No debería suspenderse el servicio por paros, bloqueos, toma de oficinas, apoyo a otras organizaciones, etc., ya que el usuario tiene derecho a que el servicio que comúnmente ocupa para para satisfacer sus necesidades siempre esté presto.

El Estado tiene frente a sí la posibilidad de prestar un servicio público por sí o bien encomendárselo a un particular (concesión) por considerar que así se prestará el servicio de manera más eficiente y en mejores condiciones para atender el interés general, reservándose el Estado el poder de otorgar la concesión y de vigilar y controlar la prestación del servicio, siendo competencia absoluta de la administración su origen y el otorgamiento a favor de un particular.

#### **Fuentes consultadas:**

- MARIA A. GELLI, “CONSTITUCION DE LA NACION ARGENTINA” Comentada y concordada, 4º ed. Edición Ampliada y actualizada, T. I y II, Ed. LA LEY, Año 2.008.
- ONU, Declaración y Programa de Acción de Viena, Preámbulo, párrafo 2º, A/CONF.157/23, 12 de julio de 1993.
- Art. XIV de la Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, Foro Social de las Américas – Quito – Julio 2004. Foro Mundial Urbano - Barcelona – Quito – Octubre 2004.
- Estado de situación del transporte en el área metropolitana de Buenos Aires (AMBA), documento elaborado por AG Rubén UCAR (Coordinador), AG Raúl GARCIA, y AG Oscar MARTINEZ, integrantes del Observatorio de Políticas Públicas del Cuerpo de



Administradores Gubernamentales de la Secretaría de Gabinete y Coordinación Administrativa de la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación en el año 2012.

– Informe de investigación Eleonora Claudia Mendez y Andrea Viviana Abate sobre el subtema: “Factibilidad jurídica de un corredor de tránsito y transporte de pasajeros en el ámbito de las ciudades de Yerba Buena, San Miguel de Tucumán y Banda del Río Salí y sus líneas Satelitales, como un servicio público único, integrado, sustentable y autofinanciable” , Setiembre 2.015.

– Programa de Financiamiento Externo Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) Préstamo BID 2499 – OC / AR PEM Plan de Ejecución Metropolitana, Diciembre de 2012.

– Información obtenida de la página web: [www.amartya.org.ar](http://www.amartya.org.ar)

– [www.lagaceta.com.ar](http://www.lagaceta.com.ar)

– [www.aate.gob.pe](http://www.aate.gob.pe)

– [www.caracol.com.co](http://www.caracol.com.co)

– <http://es.wikipedia.org>

– <http://definicion.mx>

– <http://www.bartlett.ucl.ac.uk/>

– Elaboración del CIADH.

– Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012, Comisión de derechos humanos del Distrito Federal. [www.cd hdf.org.mx](http://www.cd hdf.org.mx)