

UACM

Universidad Autónoma
de la Ciudad de México

NADA HUMANO ME ES AJENO

COLEGIO DE HUMANIDADES y CIENCIAS SOCIALES

LICENCIATURA EN DERECHO

**El Derecho al Espacio Público, el caso de las personas
que viven del servicio de taxi irregular en Cuauhtémoc,
Alcaldía Gustavo A. Madero en la Ciudad de México**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

LICENCIADOS EN DERECHO

P R E S E N T A N

JORGE CANTE ROSAS

MARTHA PATRICIA RAMÍREZ GONZÁLEZ

DIRECTOR **DR. TONATIUH HERNÁNDEZ CORREA**

CODIRECTORA **DRA. MONTSERRAT BALCORTA SOBRINO**

Ciudad de México, noviembre de 2025.

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.

COMITÉ TUTORIAL

DIRECTOR: DR. TONATIUH HERNÁNDEZ CORREA
CODIRECTORA: DRA. MONTSERRAT BALCORTA SOBRINO

SÍNODO

LIC. ANTONIO GONZÁLEZ DE LA VEGA
MTRA. NORMA OLIVARES SÁNCHEZ
DRA. MARÍA DE LOS ANGELES LARA LÓPEZ

ÍNDICE
DEDICATORIAS
AGRADECIMIENTOS

INTRODUCCIÓN	1
I. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	2
II. PLANTEAMIENTO Y FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	3
III. PREGUNTAS ESPECÍFICAS DE INVESTIGACIÓN	6
IV. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN.....	6
V. OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN	6
VI. MARCO TEÓRICO Y JURÍDICO DE LA INVESTIGACIÓN.....	7
VII. METODOLOGÍA, MÉTODOS Y TÉCNICAS DE LA INVESTIGACIÓN	9
VIII. ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO	10

CAPÍTULO I	11
CONFIGURACIÓN HISTÓRICA Y CONCEPTUAL DEL DERECHO AL ESPACIO PÚBLICO	11
PRESENTACIÓN DEL CAPÍTULO	12
1.1. CONFIGURACIÓN HISTÓRICA DEL DERECHO AL ESPACIO PÚBLICO...	12
1.2. HISTORIA DEL TRANSPORTE EN LA CDMX	15
1.3. INNOVACIÓN EN EL TRANSPORTE E INICIO DE LA EXPANSIÓN URBANA. TRANVÍAS ELÉCTRICOS Y FERROCARRIL.....	17
1.4. LA CDMX. UNA CIUDAD MULTIMODAL.....	19
1.5. HISTORIA DE CUAUTEPEC Y EL TRANSPORTE PÚBLICO.....	20
1.6. HISTORIA DEL TRANSPORTE EN LA ZONA DE CUAUTEPEC.....	22
1.7. CONCEPTUALIZACIÓN DEL DERECHO AL ESPACIO PÚBLICO.....	24
1.8. ACTORES SOCIALES INVOLUCRADOS.....	27
1.8.1. CONCESIONARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO	28
1.8.2. BASES DE TAXIS	29
1.8.3. EI CONDUCTOR O CONDUCTORA.....	30
1.8.4. INGRESO MONETARIO DE LAS Y LOS TAXISTAS.....	30
1.8.5. SEGURO DE TRANSPORTE	31
1.8.6. LOS ESPACIOS PÚBLICOS Y LA SEGURIDAD CIUDADANA EN CUAUTEPEC	31

CAPÍTULO II	35
ANÁLISIS CONVENCIONAL, CONSTITUCIONAL Y DE LA LEGALIDAD DEL DERECHO AL ESPACIO PÚBLICO	35
PRESENTACIÓN DEL CAPÍTULO	36
2.1. CONVENCIONALIDAD DEL DERECHO AL ESPACIO PÚBLICO	36
2.2. EL MANDATO DE LA ONU-HABITAD Y ESPACIO PÚBLICO	36
2.3. LA IMPORTANCIA DEL ESPACIO PÚBLICO.....	37
2.4. FUNDAMENTO LEGAL DEL DERECHO A LA CIUDAD	38
2.5. TRATADOS INTERNACIONALES DE DERECHOS HUMANOS.....	39
2.5.1. DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS (1948) ...	39

2.5.2. PACTO INTERNACIONAL DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES (1966)	41
2.5.3. PACTO INTERNACIONAL DE DERECHOS CIVILES Y POLÍTICOS (1966)	42
2.5.4. CONVENCION INTERNACIONAL SOBRE LA ELIMINACION DE TODAS LAS FORMAS DE DISCRIMINACION RACIAL (1968)	42
2.5.5. CONVENCION INTERNACIONAL SOBRE LA PROTECCION DE LOS DERECHOS DE TODOS LOS TRABAJADORES MIGRANTES (1977)	44
2.5.6. CONVENCION SOBRE LA ELIMINACION DE TODAS LAS FORMAS DE DISCRIMINACION CONTRA LA MUJER (1979)	44
2.5.7. CONVENCION SOBRE LOS DERECHOS DEL NIÑO (1989)	45
2.5.8. CONVENCION AMERICANA DE DERECHOS HUMANOS (1969)	46
2.5.9. CARTA MUNDIAL POR EL DERECHO A LA CIUDAD (2005)	46
2.5.10. CARTA EUROPEA DE SALVAGUARDA DE LOS DERECHOS HUMANOS EN LA CIUDAD (2000)	47
2.5.11. CARTA DE DERECHOS Y RESPONSABILIDADES DE MONTREAL (2006)	48
2.6. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD DEL DERECHO AL ESPACIO PÚBLICO	49
2.6.1. CONSTITUCION POLITICA DE LA CDMX	49
2.6.2. LEY DE REGIMEN PATRIMONIAL Y SERVICIOS PÚBLICOS	51
2.6.3. LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO	54
2.6.4. CARTA DE LA CIUDAD DE MEXICO POR EL DERECHO A LA CIUDAD	57
2.6.4.1. DEFINICION DEL DERECHO A LA CIUDAD	57
2.6.5. LEY GENERAL DE BIENES NACIONALES	59
2.6.6. LEY DE DESARROLLO URBANO DEL DISTRITO FEDERAL	59
 CAPÍTULO III	 61
EL ESPACIO PÚBLICO Y EL CASO DE LAS PERSONAS QUE VIVEN DEL SERVICIO DE TAXIS IRREGULARES EN CUAUTEPEC EN LA CDMX	61
PRESENTACION DEL CAPÍTULO	62
3.1. ALGUNOS RASGOS Y PROBLEMÁTICAS SOBRE EL TRANSPORTE PUBLICO EN CUAUTEPEC	62
3.3. PLAN ESTRATÉGICO DE GENERO Y MOVILIDAD 2019 (SEMOVI)	70
3.4. ACTORES Y OPINION. MAPEO, ENTREVISTAS Y PREGUNTAS	73
 CONSIDERACIONES FINALES DE LA INVESTIGACION	 82
 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	 91

DEDICATORIAS

A MIS PADRES Francisco e Irene, que fueron mi más grande aliciente para culminar esta tesis, ya que recuerdo cada sacrificio que hicieron por brindarme educación, forjándome como la persona que soy en la actualidad; enseñándome a salir adelante y a nunca rendirme. Sus bendiciones a lo largo de mi vida me protegen y me llevan por el buen camino y sé que desde el cielo se sienten orgullosos de mí y me llena de felicidad honrarlos de esta manera. Los extraño todos los días.

A MIS HIJAS Y A MI NIETO Los seres que más amo son motivo de mi inspiración para poder superarme cada día más y así poder luchar para que la vida nos depare un futuro mejor. En especial a Viviana que ha estado de la mano conmigo en las altas y bajas y que, a pesar de su corta edad, asumió y afrontó la realidad con mucha valentía y madurez, siempre dispuesta y amorosa y ni como rendirme, pues me esperaba con un beso y el más cálido de los abrazos, poniéndome la más bonita de sus sonrisas, a pesar de mis ausencias, para que “Mamá trabajara y estudiara” brindándome la oportunidad de poder vivir y cumplir este sueño.

A MIS HERMANOS Les dedico esta tesis con mucho cariño a ustedes que compartieron mi historia desde el inicio, por todo lo que han hecho por mi sin saberlo, por ser consuelo y risa, cuando más lo necesitaba, por estar siempre presentes en mi vida y en la de mis hijas, han representado ser mis pilares más fuertes, apoyando mis ideas y proyectos, sin su presencia este camino habría sido más duro. Francisco Ramírez González, gracias por ese amor incondicional y apoyo incansable que ha demostrado tener al seguir al frente de cada uno de nosotros, por seguir guiándonos ya que aún con los golpes que la vida nos ha dado permanecemos unidos, porque eso siempre quisieron e inculcaron nuestros viejitos, este logro es de ustedes también.

AGRADECIMIENTOS

Mi gratitud se extiende a mi amada Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM) que me abrió las puertas para cursar la carrera de Derecho, cuando en otras universidades no se pudo, fomentando en mí, el desarrollo de un pensamiento crítico y humanista, formándome para ser capaz de abordar y dar solución a las problemáticas sociales, contribuyendo en la construcción de un entorno más justo y democrático.

Gracias también porque mi vida universitaria me permitió conocer la Alcaldía GAM y a su comunidad, también a excelentes profesores/as, amigos/as y compañeros/as que fueron partícipes y parte fundamental en mi vida y en este proceso, para convertirme en un profesional en la materia y ejercer lo que tanto me gusta y apasiona.

Con profunda estima y reconocimiento agradezco a los profesores, grandes seres humanos, mi director y codirectora de tesis, el Dr. Tonatíuh Hernández Correa y a

la Dra. Monserrat Balcorta Sobrino, por estar siempre atentos a nuestras dudas, su gran disposición, sus conocimientos y por su amor y empatía con los estudiantes que sin ellos no hubiera sido posible culminar con éxito esta tesis, mi gratitud y cariño hacia ustedes es imposible de expresar completamente, Dios los bendiga siempre.

A los integrantes del sínodo, nuestro agradecimiento y gratitud por todas las sugerencias que abonaron a enriquecer este trabajo. Gracias Dra. María de los Angeles Lara López, Mtra. Norma Olivares Sánchez y Lic. Antonio Rabasa González de la Vega.

Expreso mi agradecimiento a Carlos Bustamante Velázquez, tú presencia en mi vida es un regalo invaluable, gracias por ser mi fuente de fortaleza, mi motivación constante, mi mayor fanático, tú y tú linda madre, fueron mi paz en medio de la tormenta, cuando me brindaron seguridad y abrigo, abriéndome las puertas de su hogar y de su corazón para que esta travesía académica me fuera más llevadera y sin peligros, gracias eternas por su confianza y apoyo, ustedes también en mi corazón por siempre.

Con cariño especial agradezco a Jorge Cante Rosas, compañero de tesis que más que un compañero te considero como un hermano a quien tuve el privilegio de conocer y que ha estado a mi lado incondicionalmente en mi paso por la universidad, compartiendo conocimientos, alegrías y tristezas que un día me invitó a este proyecto para realizarlo juntos, gracias por esa oportunidad, por creer en mi aún cuando yo dudaba de mis propias capacidades, transmitiéndome confianza para que se logrará cumplir un sueño y una meta que hoy se nos convierte en realidad.

Quiero hacer presente mi gran afecto a la Licenciada Rosario Nájera, a mi jefa, la Licenciada Maribel Hernández Castañeda, también a la Licenciada María de los Ángeles Estrada Gutiérrez y demás compañeras de trabajo del equipo del juez Benjamín Armando Avilés Plazola de la Unidad de Gestión Judicial 2 en el Reclusorio Norte, por la oportunidad de colaborar con ellas en la que me han compartido sus conocimientos y experiencias para desarrollarme profesionalmente en el ámbito penal, gracias por motivarme y ayudarme a crecer día a día y por las porras que siempre me externaron para que concluyera mi tesis.

Finalmente, mi agradecimiento a Dios, a la vida por este triunfo a toda mi familia, tíos, primos, vecinos, amigos y a los choferes de los vocho- taxis por sus valiosas aportaciones para este trabajo de investigación y a todas las personas que me apoyaron y creyeron en mí y en la realización de esta tesis.

Martha Patricia Ramírez González.

DEDICATORIAS

Esta tesis que es fruto del esfuerzo, trabajo, dedicación y constancia está dedicada especialmente a mi madre, que con su buen ejemplo, hábitos, sentimientos y valores los cuales me ha inculcado y que me han servido en la vida para lograr muchos proyectos a lo largo el tiempo y son parte fundamental para la elaboración y culminación de este trabajo, pero también cabe resaltar la alegría de poder terminar esta tesis y saber que mi madre está presente, gracias mamá.

A mi hija Wendy que fue siempre y en todo momento parte de la enseñanza de su educación para que siga siempre con su aprendizaje y tenga éxito en todos sus proyectos.

A mi hermana la Lic. Alejandra que de igual manera es un ejemplo a seguir y siempre estuvo al pendiente de mi esfuerzo.

AGRADECIMIENTOS

Quiero expresar mi más profundo y sincero agradecimiento a mis directores de tesis Dr. Tonatiuh Hernández Correa y la Dra. Montserrat Balcorta Sobrino, ya que este trabajo no habría sido posible sin la ayuda e invaluable tiempo, dedicación, paciencia, dirección y gran conocimiento. Sus consejos, comentarios y sugerencias fueron el pilar para el desarrollo y culminación de esta investigación, en lo personal me siento muy afortunado de haber contado con su apoyo incondicional en todos los aspectos, gracias por revisar el borrador compartir tus datos y el apoyo emocional y de todo corazón gracias por hacer posible este proyecto, que en el transcurso fue de gran optimismo, enseñanza y reflexión.

A los integrantes del sínodo, nuestro agradecimiento y gratitud por todas las sugerencias que abonaron a enriquecer este trabajo. Gracias Dra. María de los Angeles Lara López, Mtra. Norma Olivares Sánchez y Lic. Antonio Rabasa González de la Vega.

También quiero agradecer a la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM) por habernos acogido en el muy bonito plantel Cuauhtémoc, a los profesores/as que con su enseñanza hicieron posible este sueño y con todos mis compañeros/as con los cuales tuve muchas experiencias.

Jorge Cante Rosas.

INTRODUCCIÓN

I. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

La justificación de este trabajo, se presenta en tres rubros: el personal, el profesional y en el ámbito de la investigación jurídica. En el ámbito personal esta investigación es de nuestro interés, ya que, por nuestra experiencia personal como usuarios y habitantes de Cuauhtémoc en la Alcaldía Gustavo A. Madero en la Ciudad de México, y por experiencias de nuestros familiares, amistades y conocidos, nos hemos enterado de manera directa e indirecta de una serie de cuestiones con respecto a las personas que viven del servicio de taxis irregulares en Cuauhtémoc, además de conocer algunos de sus efectos, beneficios, afectaciones sociales, aportaciones, conflictos y preocupaciones, entre otras cuestiones, de este servicio que opera en nuestra comunidad. En ese sentido con esta investigación pretendemos sistematizar y reflexionar sobre estas experiencias de orden personal para transformarlas en un problema de investigación jurídica.

En ámbitos profesionales, hemos conocido por medio de nuestras profesoras y profesores en la licenciatura de Derecho en la UACM, la importancia de seguir profundizando en el estudio de los derechos humanos, ya que, en el 2011, nuestra Nación reconoce de manera plena y amplia en ámbitos constitucionales y de convencionalidad, los derechos humanos como ejes fundamentales de convivencia social, ello también reflejado en la confección, interpretación de normas y de política pública.

Actualmente las y los estudiosos, profesionistas en el derecho tenemos que incorporar esos nuevos enfoques o incluir la perspectiva en derechos humanos, que

no solo contribuye a mirar con otros ojos, el litigio o la postulancia, sino también en la enseñanza, interpretación e investigación jurídica.

En el ámbito de la investigación jurídica, este trabajo pretende aportar, teniendo en cuenta nuestras limitaciones, la comprensión de algunas de las problemáticas que padece la Ciudad de México, en particular la población de Cuauhtémoc, teniendo como base teórica y jurídica el derecho humano al espacio público.

II. PLANTEAMIENTO Y FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

En la Ciudad de México, en diversas áreas de la misma, particularmente en la zona de Cuauhtémoc, Alcaldía de la Gustavo A. Madero, existen una serie de prácticas sociales con respecto a personas que viven del servicio de taxis irregulares, esto tiene una serie de explicaciones, de acuerdo a la profesora Yazmina Calderón Heredia (2019),¹ ya sea, el desempleo, la pobreza, la sobrevivencia, entre muchas otras. Esos espacios públicos son claves para el movimiento de personas donde se concentran choferes hombres y mujeres que ofrecen sus servicios, usando sus vehículos, particularmente los conocidos “vochos” que, desde hace años, ofrecen su servicio de transporte vía taxis a una infinidad de personas de la zona, ello debido también, ya que hay una diversidad de taxis regulares que no ofrecen sus servicios a una diversidad de calles, debido a lo desnivelado de la geografía de Cuauhtémoc o la propia inseguridad pública, entre otras cuestiones.

De manera ambivalente, la irregularidad de su servicio, la falta de reconocimiento institucional de los servicios aportados por los taxistas irregulares en la zona, la

¹ Calderón Heredia, Y. (2019). Los piratas en el siglo XXI. Cuauhtémoc y sus taxis irregulares. Tiempo UAM. Sociedad, cultura y tecnología. año 2, vol. II, núm. 3, octubre-diciembre.

inseguridad de su servicio, genera una serie de disconformidades entre trasportistas regulados, ya sea individuales y colectivos, colonos, medios de comunicación, autoridades que no reconocen como derechosos en el servicio de transporte a este sector de trasportistas. Ello ha ocasionado que se criminalice y discrimine llamándoles “taxis piratas”, “el paraíso de los taxis irregulares”, entre muchos otros. En ese sentido la convivencia en el espacio social de Cuauhtémoc, construido por los distintos sectores sociales, se hace más complejo, ya que estas personas que ofrecen sus servicios de taxi irregular, por un lado, son repudiados y, por otro lado, son aceptados y requeridos tanto por otra población local como por las propias autoridades, donde muchas veces son tolerados. Hasta este momento las autoridades no han realizado o no cuentan con la capacidad para dar una respuesta a tal situación, ya sea de regularización o empadronamiento que permita a todos los actores sociales de la comunidad de Cuauhtémoc, crear acuerdos sobre la convivencia y el disfrute del espacio público digno e incluyente que toda persona tiene derecho, con corresponsabilidad y donde la autoridad tiene una serie de obligaciones jurídicas, donde al momento, ha sido omisa.

Quienes viven del servicio de taxis irregulares, de acuerdo a este trabajo de investigación, tendrían que ser reconocidos social y legalmente por virtud del servicio de transporte que prestan, ya que tienen derecho y forman parte del espacio urbano, debido a su aportación a la comunidad de Cuauhtémoc, todo ello, respecto a la respuesta de la propia demanda social que no cumplen los trasportistas formalizados, para que ello les permita una regularización y así gozar plenamente del derecho humano al espacio público.

Permitir el acceso pleno a los derechos humanos de las personas que viven del servicio de taxis irregulares en Cuautepec, significaría por parte de la autoridad competente, regularizarlos, reconocer sus capacidades, tener acceso a las distintas gestiones públicas, reducir los riesgos de sus usuarios. Ello garantizaría que el espacio público en Cuautepec cuente con la infraestructura necesaria para el mejor servicio de este tipo de taxis, ya sea áreas de paradas, sitios, entre otros, con la participación no solo de la autoridad, de otras organizaciones de transportistas, o de las y los ciudadanos de Cuautepec que son sus usuarios.

Por otro lado, en cuanto al uso y disfrute del espacio público, teniendo en cuenta a Borja y Muxi (2000, s.p.),² que como aduce, “el espacio público es un espacio físico, simbólico y político”, en ese sentido, el punto de partida para impulsar un espacio digno e incluyente debe tomar en cuenta el involucramiento de todas las personas que comparten el espacio público en Cuautepec y alrededores.

En ese sentido, se requiere recuperar la historia y presente de Cuautepec en cuanto a los distintos usos del transporte público, delimitándonos al uso del “vocho” y el significado del espacio público, identificar juntos los elementos que dan identidad a las personas que viven en el territorio y sus distintos servicios como el de transporte, así como ubicar los problemas y necesidades comunes y a partir de ahí elaborar acuerdos. En particular sobre el cómo convivir y disfrutar el espacio público con el principio de no discriminación.

² Borja, J. y Muxí, Z. (2000). El espacio público. Ciudad y ciudadanía, Barcelona, Electa.

III. PREGUNTAS ESPECÍFICAS DE INVESTIGACIÓN

Las preguntas en particular de investigación que nos hemos propuesto dar contestación a lo largo de este trabajo, son las siguientes:

- ¿Cuál es la configuración histórica y qué se entiende conceptualmente por el derecho al espacio público?
- ¿Como se ha venido reconociendo bajo una escala normativa, internacional, nacional y local el derecho al espacio público?
- ¿Cuáles son los rasgos y caracterizaciones del servicio de taxi irregular que brindan las personas en Cuauhtémoc en la CDMX y sus vínculos con el derecho al espacio público?

IV. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

La hipótesis de la presente investigación se expresa en lo siguiente:

El reconocimiento del derecho humano al espacio público, como un derecho fundamental en la Ciudad de México, ha significado un gran avance respecto del reconocimiento a los derechos de las personas, en particular de aquellas personas que viven del servicio de taxi irregular en la zona de Cuauhtémoc, ya que el cumplimiento debido de este derecho, les permitiría ser reconocidos legalmente por virtud del servicio de transporte, que de hecho prestan y porque además forman parte fundamental del espacio urbano de esta comunidad.

V. OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN

Los objetivos que nos hemos planteado, son los siguientes:

- Comprender la configuración histórica y conceptual del derecho al espacio público.

- Explorar bajo una escala normativa, internacional, nacional y local el derecho al espacio público.
- Reconocer algunos de los rasgos y caracterizaciones del servicio de taxi irregular que brindan las personas en Cuauhtémoc en la CDMX y sus vínculos con el derecho al espacio público.

VI. MARCO TEÓRICO Y JURÍDICO DE LA INVESTIGACIÓN

Este trabajo se posiciona teóricamente en la discusión dentro de un marco teórico y del derecho humano al espacio público. Para Jordi Borja³ geógrafo urbanista y político español, el espacio público es el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político.

En nuestra Constitución Política de la Ciudad de México en el artículo 13 letra D, se reconoce el derecho al espacio público, como sigue:

“D. Derecho al espacio público

1. Los espacios públicos son bienes comunes. Tienen una función política, social, educativa, cultural, lúdica y recreativa. Las personas tienen derecho a usar, disfrutar y aprovechar todos los espacios públicos para la convivencia pacífica y el ejercicio de las libertades políticas y sociales reconocidas por esta Constitución, de conformidad con lo previsto por la ley.

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.

Son objetivos del espacio público:

- a) Generar símbolos que sean fuente de pertenencia, herencia e identidad para la población
- b) Mejorar la calidad de vida de las personas
- c) Fortalecer el tejido social, a través de su uso, disfrute y aprovechamiento bajo condiciones dignas, seguras, asequible, de inclusión, libre accesibilidad, circulación y traslación
- d) Garantizar el pleno disfrute y ejercicio del Derecho a la Ciudad

³ Borja, J. y Muxí, Z. (2000). El espacio público. Ciudad y ciudadanía, Barcelona, Electa.

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

2. Las autoridades de la Ciudad garantizarán el carácter colectivo, comunitario y participativo de los espacios públicos y promoverán su creación y regeneración en condiciones de calidad, de igualdad, de inclusión, accesibilidad y diseño universal, así como de apertura y de seguridad que favorezcan la construcción de la ciudadanía y eviten su privatización”.

Los artículos 2 y 3 de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal establecen que:

“Artículo 2. Son principios generales para la realización del objeto de la presente ley, los siguientes:

I. Planear el desarrollo urbano, con base en proyecciones del crecimiento poblacional de la Ciudad de México, a fin de garantizar la sustentabilidad de la Ciudad de México mediante el ejercicio de los derechos de los habitantes del Distrito Federal al suelo urbano, a la vivienda, a la calidad de vida, a la infraestructura urbana, al transporte, a los servicios públicos, al patrimonio cultural urbano, al espacio público, al esparcimiento y a la imagen urbana y su compatibilidad con el sistema de planificación urbana del Distrito Federal”.

“Artículo 3. Para los efectos de esta ley, se entiende por:

X. Espacio Público; Las áreas para la recreación pública y las vías públicas, tales como, plazas, calles, avenidas, viaductos, paseos, jardines, bosques, parques públicos y demás de naturaleza análoga.

IX. Equipamiento urbano: El conjunto de inmuebles, instalaciones, construcciones y mobiliario urbano, destinados a prestar a la población servicios públicos, de administración pública, de educación y cultura; de comercio, de salud y asistencia; de deporte y de recreación, de traslado y de transporte y otros, para satisfacer sus necesidades y su bienestar”.

El artículo 156 fracción XI del Reglamento interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la CDMX establece que:

“XI. Proponer lineamientos y criterios de carácter general y observancia obligatoria, así como políticas para la puesta en valor, planeación, diseño, generación, conservación, protección, consolidación, recuperación, rehabilitación, restauración y acrecentamiento del Patrimonio Cultural Urbano y del Espacio Público en la Ciudad de México.”

VII. METODOLOGÍA, MÉTODOS Y TÉCNICAS DE LA INVESTIGACIÓN

De acuerdo a Guastini,⁴ Sánchez Zorrilla⁵ y Witker⁶, para producir ciencia jurídica, se han construido varios enfoques de la investigación jurídica, entre ellas, la más conocidas como investigación jurídico normativista o doctrinal, que a la vez se divide en dogmática y hermenéutica, la siguiente conocida como investigación jurídica social o también denominada realista y otra más, relacionada a la investigación jurídico filosófica. Esta investigación sigue una ruta, bajo el enfoque jurídico social, con una perspectiva en derechos humanos. Se revisan y analizan normas a nivel local, nacional e internacional, pero también se presentan conceptos doctrinales del tema en comentario. Utilizamos para el efecto, básicamente técnicas de investigación documental, análisis de datos y algunas entrevistas.

Es una investigación cuanti-cualitativa, ya que mezclamos datos en ámbitos estadísticos, jurídicos, documentales, con investigación de campo. Así primero desde los ámbitos documentales, revisamos obras de algunos autores y autoras que analizan el derecho humano al espacio público, segundo analizamos en un triángulo superpuesto directrices normativas internacionales, nacionales y locales y finalmente realizamos trabajo de campo, sobre el caso de aquellas personas que ofrecen el servicio de taxi irregular en Cuauhtémoc en la CDMX y sus vínculos con el derecho al espacio urbano o público.

⁴ Guastini, R. (2016). La Sintaxis del Derecho. Marcial Pons. Madrid, España. Págs. 365-370.

⁵ Witker, J. y Larios, R. (1997). Metodología jurídica. Instituto de Investigaciones jurídicas. Serie j. enseñanza del derecho y material didáctico. núm. 17. México. p. 133.

⁶ Sánchez Zorrilla, M. (2011). La metodología en la investigación jurídica: Características peculiares y pautas generales para investigar en el Derecho. Revista Telemática De Filosofía Del Derecho, N° 14. págs. 317-358.

VIII. ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

Este trabajo se organiza por tres grandes capítulos, cada uno de ellos se conforma de una presentación, desarrollo y algunas reflexiones. En el primer capítulo se analiza la configuración histórica y conceptual del derecho al espacio urbano o público, este apartado está relacionado con un marco de orden histórico y conceptual. En el segundo capítulo se realiza un análisis convencional, constitucional y legal de nuestro gran tópico, en particular el derecho al espacio urbano o público. Se trata de presentar los tres triángulos superpuestos marco normativo de donde se sostiene nuestro tema, ya sea el ámbito de las convenciones en derechos humanos, lo constitucional y la legalidad. Como un tercer capítulo, se presenta en toda su amplitud el caso en concreto, referido a los rasgos y caracterizaciones del servicio de taxi irregular que brindan las personas en Cuauhtémoc en la CDMX y sus vínculos con el derecho al espacio público, en este presentamos, información de campo proporcionada por algunos actores sociales al respecto. Para finalizar presentaremos algunas consideraciones generales, que ponemos a debate.

CAPÍTULO I

CONFIGURACIÓN HISTÓRICA Y CONCEPTUAL DEL DERECHO AL ESPACIO PÚBLICO

PRESENTACIÓN DEL CAPÍTULO

En este apartado nos proponemos dar respuesta a la siguiente pregunta de investigación ¿Cuál es la configuración histórica y qué se entiende conceptualmente por el derecho al espacio público?. Para ese efecto, se desarrollan dos grandes temáticas, en el siguiente sentido, la configuración histórica del derecho al espacio público y la conceptualización del derecho al espacio público. Este apartado se organiza de una introducción de capítulo y el desarrollo del capítulo.

1.1. CONFIGURACIÓN HISTÓRICA DEL DERECHO AL ESPACIO PÚBLICO

Para tratar de comprender un poco más a fondo este tema, necesitamos desglosar esta palabra de espacio público, ya que de acuerdo al profesor Diego A. Dolabjian⁷, tiene varios significados, “básicamente pueden distinguirse dos concepciones principales, una noción absoluta, según el cual el espacio es una realidad en sí misma “algo” que existe independiente de las cosas que en él se localizan. Una concepción relativista, según la cual el espacio no es una realidad en sí misma, sino “algo” definido por las cosas que existen y la posición entre ellas.”

Tomando en cuenta estos conceptos podemos decir que el espacio público es el espacio o lugar donde convergen todas las personas que habitan una ciudad, las que están de paso o de visita, en general, las que pueden transitar libremente por dicho lugar, ya que estos espacios se pueden utilizar con fines de diversión, cultural, educativo, político, de trabajo, religioso, de asociación pacífica, deporte, recreación, investigación, comercio, entre otros. Estos espacios son las calles, banquetas,

⁷ Dolabjian, D.A. (2012). Espacio público: una mirada desde el derecho constitucional <https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/contextos/article/view/2842/2645>

plazas, bosques urbanos, parques y jardines públicos, así como los bajo puentes; así lo estipula en el apartado G del artículo 16 de la Constitución de la CDMX, mismos que sirven para la convivencia de la sociedad donde el gobierno de la CDMX, es responsable de la creación, mantenimiento, rescate y creación de espacios públicos para la libre convivencia de la ciudadanía.

Podemos denominar ciudad a todo pueblo, villa, localidad, los barrios de las demarcaciones, rancherías, suburbios, aldea, ayuntamiento, entre otros. Por ciudadanos entendemos que son los que habitan o están de paso en tales demarcaciones. De lo anterior, tanto el término ciudad y el término ciudadanos están estrechamente ligados, ya que para que exista funcionalidad deben ser respetadas las normas que rigen cada ciudad.

Para que una ciudad pueda considerarse incluyente, la ciudadanía debe de gozar de todos los derechos humanos que enmarca la ley, así como: Derecho a la vida, derecho a la igualdad ante la ley, derecho a la no discriminación, derecho a la libertad de conciencia, derecho a la diferencia, derecho a profesar libremente su religión, derecho a la tierra y a un lugar seguro donde vivir, derecho a la libertad de residencia en el territorio de la ciudad, derecho a contar con servicios públicos básicos (agua, saneamiento y energía), derecho a la vivienda, derecho a la libertad de circulación, derecho al transporte público y a la movilidad urbana tema que posteriormente será de mucha relevancia para esta investigación. Como expresa la Carta de la Ciudad (2011), “Todas las personas que habitan y transitan en el Distrito Federal ahora CDMX, deben tener acceso a mecanismos de exigibilidad jurídica, así como de exigibilidad política y social para demandar el cumplimiento de los

derechos individuales y colectivos contenidos en esta Carta”. (Carta de la Ciudad, 2011, p. 60).

Los espacios públicos han sido escenario de luchas políticas y movimientos de obreros, campesinos, estudiantes, profesores, transportistas, comunidad LGBTQ+, de feministas, entre otros. Anteriormente muchos de estos movimientos fueron reprimidos drásticamente por los gobiernos en turno, donde en diversos casos existieron desapariciones forzadas de dirigentes sindicalistas o de otras corporaciones, todo en aras de tener mejores servicios, prestaciones, mejoras salariales o mejores condiciones de vida. En tiempos de la Colonia, solo por dar un ejemplo, no se reconocían los derechos humanos ya que no existían y se protegía a la clase noble, en ese entonces, no se le permitía el acceso a lo que hoy en día es la alameda central a los indígenas y clase trabajadora humilde, campesinos e indígenas de escasos recursos económicos, solamente a la clase adinerada y con buena posición económica. Claramente este tipo de prácticas generaban discriminación hacia su presencia poniendo a un lado a la clase más desprotegida, por otro lado, la vida para la clase pobre que trabajaba en el campo era deplorable, no existían trabajos bien remunerados, la escasez de alimentos, los malos pagos que recibían por las cosechas, el abuso de autoridad y si a esto se le suma la falta de lluvia, su situación simplemente era insostenible.

En estos mismos espacios públicos se dieron sucesos históricos muy importantes a nivel mundial y local tales como la toma de la Bastilla, los grandes carnavales de Brasil, revuelta de Tiananmen (1989), por mencionar algunos. En México el movimiento estudiantil (1968), el Halconazo (1971), el asesinato de Colosio de 1994 en Tijuana, y muchos movimientos que sería una lista casi interminable. Podemos

darnos cuenta que aún falta mucho camino en lo que concierne a derechos humanos, para que pueda existir más equidad y de igualdad en todos los aspectos. Como expresa Borja (2000), “El espacio público es una conquista democrática. La conquista implica iniciativa, conflicto y riesgo, pero también legitimidad, fuerza acumulada, alianzas y negociación. La iniciativa puede surgir de la institución política local o de un movimiento cívico, hasta de un colectivo social o profesional”. (Borja, J., 2000, p. 91).

De lo anterior, el recorrido histórico-político en México y más específicamente, en la Ciudad de México, derivó en su estipulación plasmada en la Constitución Política de la Ciudad de México que fue aprobada el 31 de enero de 2017 y se publicó en el Diario Oficial de la Federación y en la Gaceta de la Ciudad de México el 5 de febrero de ese año y entró en vigor el 17 de septiembre de 2018.

1.2. HISTORIA DEL TRANSPORTE EN LA CDMX

En la CDMX, en la época prehispánica, se contaba en principales modos de transporte relacionados al uso de canoas que circulaban en canales y otro el transporte de objetos por la fuerza humana usando el mecapal, que a la fecha en muchas partes de nuestro país perdura, en la época colonial, se usó el transporte terrestre, donde se usó la tracción animal, por medio de carrozas, carretones, tranvías, ómnibus y otro de tipo coches particulares o de alquiler. El otro medio de transporte lo representaban los acuáticos, por los que navegaban canoas, trajineras y barcos que eran impulsados con palos largos de madera ya que la profundidad del agua no era mucha. A partir de 1849, transitaban embarcaciones de vapor solamente donde lo ancho y profundo lo permitieran.

Los caminos terrestres en su gran mayoría eran solo terrecería y solo algunas tenían un recubrimiento de piedras y solían ser estas las principales, todos estos caminos no contaban con banquetas. Por otra parte, en las vías acuáticas eran canales o zanjas que conectaban con los centros de distribución de mercancías de la Ciudad por ejemplo la Merced, Xochimilco, Iztacalco, y Chalco, Mixquic, y otras zonas cercanas. Dado que el centro de la Ciudad era la zona con mayor actividad se adjudicaban sitios específicos para el transporte terrestre algo parecido a una terminal, aun costado del Zócalo capitalino se encontraba la terminal principal del tranvía.

Esta terminal servía de base para la ampliación de este sistema de transporte que comunicaba el centro con la periferia y que no abarcaba la totalidad del área de la Ciudad. Este medio de transporte circulaba por calles pavimentadas y comunicaban con las vías principales de esa época y se trataban de calzadas de Guadalupe, Tacuba, y San Antonio Abad hoy Tlalpan. En el año de 1889, esta red de tranvía disponía de diecinueve circuitos, doce urbanos y siete suburbanos; su extensión era de 242 kilómetros aproximadamente de líneas férreas, de locomoción a vapor y tracción animal. El transporte conformado por el ómnibus y los coches de alquiler realizaban viajes más largos al interior del país mientras que el transporte acuático transportaba toda clase de alimentos de zonas agrícola lacustre y materiales para la construcción. (Galindo Pérez, C. *et al.*, 2019, p. 250).

1.3. INNOVACIÓN EN EL TRANSPORTE E INICIO DE LA EXPANSIÓN URBANA.

TRANVÍAS ELÉCTRICOS Y FERROCARRIL

Con los adelantos tecnológicos del siglo XIX los medios de transporte acuático y de tracción animal tendrían sus días contados en el centro de la CDMX, ya que paulatinamente fueron remplazados por el tranvía eléctrico y ferrocarril. “Por su parte, el paulatino desecamiento de los lagos mediante obras (diques, presas, albarradas y calzadas) para drenar el agua de lluvia y los desechos líquidos fuera de la CDMX tuvo como efecto la desaparición de las vías acuáticas. Los vestigios de este tipo de vías se encuentran en la zona de canales y trajineras en la ahora alcaldía de Xochimilco”. (Galindo Pérez, C. *et al.*, 2019, p. 260).

En 1900 se empezaron a gestar muchos cambios en la CDMX con la introducción de tranvías eléctricos, esto ocasionó con el paso de los años el crecimiento de la mancha urbana, debido a que la población empezó a crecer hacia el poniente, al sur y al norte de la Ciudad. El ferrocarril fue de suma importancia debido a que se convirtió en el principal medio de transporte del país porque conectaba a la Ciudad con otros pueblos de la República, mientras tanto los tranvías eléctricos se utilizaban para transporte dentro de la Ciudad. De la misma manera que el tranvía y ferrocarril dejaron atrás al transporte de tracción animal el automóvil vino a dar cuenta para el tranvía, pero esto no se dio de manera rápida y espontánea tuvo que pasar algún tiempo debido a que el automóvil solo lo podían obtener personas con altos ingresos económicos, en ese entonces el parque vehicular era muy escaso dentro de la Ciudad; en el año de 1925 la compañía de carros Ford instaló su armadora en la CDMX , el proceso fue lento al principio pero con el pasar de los años y el crecimiento de la población tuvo una gran masificación.

Refiriéndonos al transporte público y con la aparición de camiones que posteriormente tendrían rutas y recorridos específicos se fueron formando grupos de transportistas, a estos se le sumaron los peseros, combis, taxistas y los micro buseros. Con la creciente población en la Ciudad y la insuficiencia del transporte concesionado, el gobierno capitalino dejó de ver de lejos los problemas de funcionamiento del transporte público de esta Ciudad. El 29 de abril de 1967, mediante decreto se crea un organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo Metro, después de dos años de dicho decreto se construye la línea uno del STC Metro con un recorrido de 12.6 kilómetros y dieciséis estaciones de Zaragoza a Chapultepec, en el año 2012 ya se contaba con un total de 226-5 kilómetros construidos y 195 estaciones operando.

Para el año 1970 en adelante, el transporte de la CDMX se hace insuficiente y más en horas pico o de mucha afluencia, motivo por el cual el gobierno capitalino implementa el Plan de Vialidad y Transporte del Distrito Federal. En 1981 los llamados R100 (Autotransportes Urbanos de Pasajeros R100), estos conectaban con las distintas zonas del Distrito Federal y de municipios conurbados del Estado de México; Ruta 100 desaparece por ser declarada en quiebra en el año 1995, motivo por el cual los trabajadores operadores de ese transporte salen a las calles a pelear sus derechos que a la fecha siguen exigiendo, y en el lugar de R100 queda la Red de Transporte de Pasajeros o camiones RTP. Después de este periodo el gobierno capitalino no construye nuevas líneas del metro ni se amplían las ya existentes, tampoco existen proyectos de crecimiento del transporte, donde si hubo un incremento muy importante y significativo fue el automóvil particular que de 1.9

millones de vehículos de motor registrados en 1990 creció a 5.8 millones para el año de 2018, datos del INEGI.

1.4. LA CDMX. UNA CIUDAD MULTIMODAL

En nuestra actualidad a pesar de que existen muchos servicios de transporte y que se pueden encontrar a cualquier hora del día no deja de ser deficiente, lento contaminante, las unidades no están a la altura de la demanda, son viejas, peligrosas dependiendo del lugar, hora y destino que se tenga y si a esto se le agrega que el parque vehicular en la CDMX es más de los que en sus avenidas circuitos y calles pueden albergar en un día normal laboral. “Actualmente la CDMX cuenta con una amplia oferta de transporte público y privado con diversas modalidades de operación. El transporte público se integra por el Sistema de Transporte Colectivo Metro, Sistema de Transportes Eléctricos (Tren ligero y Trolebús), Tren suburbano, BRT (Metrobús), Sistema de Movilidad 1 (M1) (antes RTP), transporte colectivo (camiones, microbuses, combis, minivan), corredores concesionados (los cuales son derivados del transporte colectivo) y el Programa Ecobici (sistema de bicicletas compartidas”. (Galindo Pérez, C. *et al.*, 2019, p. 266). El Metro se le ha considerado por muchos años el pilar del transporte público dentro de la Ciudad de México, es tan vital que por este medio se desplazan alrededor de 4 millones de usuarios diariamente y se entrelaza con muchos puntos de nuestra Ciudad, además es rápido y seguro y de bajo costo, existen otros medios de transporte que son de igual importancia para la movilidad de millones de personas que a diario salen al trabajo, la escuela, de compras, de viaje, por negocios de visita, a un sinfín de cosas y en su gran mayoría estos viajes siempre son de retorno hacia

sus hogares, estos medios de transporte son, Movilidad 1 antes RTP, tren ligero y Trolebus, Tren suburbano, combis, minivan, bicitaxis, mototaxis, taxis, taxis por aplicación Didi y Uber, y más recientemente el Cablebús. Aparte de estos medios de transporte que están bien constituidos y regulados por el gobierno existen otros en la zona de Cuautepec de la alcaldía Gustavo A. Madero ubicado en la zona norte de la CDMX y son los taxis piratas que no están regulados y prestan servicio de taxis que en su gran mayoría son carros Volkswagen Sedan (vocho), que aproximadamente a inicios del año 1990 empezaron a dar servicio como taxis, debido a que Cuautepec es un asentamiento muy irregular y el transporte como el M1, microbuses y taxis regulados no brindan el servicio a los lugares más alejados y recónditos de esta zona, ya que muchas veces, existen callejones estrechos, subidas muy pronunciadas, calles en muy mal estado, topes y en muchas ocasiones en zonas peligrosas de estos barrios.

1.5. HISTORIA DE CUAUTEPEC Y EL TRANSPORTE PÚBLICO

Cuautepec es una palabra que proviene de dos vocablos del náhuatl Cuautli: águila y tepetl: cerro, el cerro de las águilas. Su ubicación está entre la Sierra de Guadalupe y el Cerro del Chiquihuite, es la parte norte de lo que hoy en día es la CDMX, en la Alcaldía Gustavo A. Madero. Cuautepec al norte limita con Coacalco, al oriente con Ecatepec y al poniente con Tultitlan, limita con el municipio de Tlalnepantla y al sur con Ticomán y el anillo periférico. La historia de Cuautepec se remonta al año 2000 antes de nuestra era, este territorio fue paso de grupos nómadas y algunos de estos se establecieron en estas tierras los cuales se dedicaban a la siembra de cereales y maíz, construyeron chozas al lado del río en

el cual pescaban y además les proporcionaba agua, más tarde con la llegada de los españoles este territorio pasa a ser propiedad de Don Diego de Mendoza, con esto se le asigna el nombre a El Rincón de Don Diego, tiempo después este personaje vende estas tierras al dirigente del Primer Correo Mayor de la Nueva España, posteriormente es vendido al Colegio de San Juan de Letrán, por conducto de Don Martín de Olivares y adopta otro nombre el cual fue Santa María Quateque que después de treinta años toma el nombre que hasta la fecha se mantiene Cuauhtepic. Con el paso del tiempo en el año 1760 llega un grupo de Franciscanos a Cuauhtepic para comenzar la evangelización de este territorio construyendo un templo del tipo Barroco Salomónico que fue terminado en el año de 1777, hoy en día se le conoce como iglesia de la Preciosa Sangre de Cristo, esta construcción es famosa ya que ahí se rodó la película de los Tres Huastecos que protagonizó Pedro Infante y otros actores de renombre, en este lugar también llegaron personajes como Juventino Rosas donde se inspiró para componer el vals "Sobre las Olas". En 1929 es construida la primera escuela de nivel básico, en 1972 los ejidatarios de Cuauhtepic son afectados por el decreto de expropiación del gobierno del Distrito Federal el regente de aquel entonces era Octavio Sentíes Gómez (PRI). Por medio de ese decreto se construyó el Reclusorio Preventivo Norte, en los años 90 Cuauhtepic fue dividida en dos zonas territoriales la zona 9 y la zona 10. Cuauhtepic cuenta con poco más de treinta colonias, este lugar cuenta con diversos sitios de interés, como la iglesia de la Preciosa Sangre de Cristo ubicada en la zona territorial 10, la Iglesia de Nuestra Señora del Carmen ubicada en la zona territorial 9, la Casa Juventino Rosas, Parque Natural Sierra de Guadalupe, Centro Preventivo Reclusorio Norte, Ciudad Deportiva Carmen Serdán, Centro Deportivo Juventino Rosas, Universidad

Autónoma de la Ciudad de México, Instituto de Educación Media Superior del Distrito Federal Belisario Domínguez., laguna de captación de agua, la plaza Hidalgo, Casas de Cultura, Pilares, Comedores, ahora un Cablebús etc.

1.6. HISTORIA DEL TRANSPORTE EN LA ZONA DE CUAUTEPEC

Aproximadamente en el año 1950 en Cuauhtémoc solo era habitado por unas 40 o 50 familias, tenía características semi boscosas, las casas circundaban las dos principales iglesias, no había servicio de luz, agua, teléfono y el transporte era muy escaso, las calles no tenían pavimento solo era terracería, los primeros camiones que empezaron a dar servicio eran los famosos chimecos o guajoloteros y solo llegaban a un costado de la iglesia de la Preciosa Sangre sobre la calle Juvenal Rosas en Cuauhtémoc barrio alto, en ese tiempo no tenía esa denominación era el único medio de transporte para salir de Cuauhtémoc. Para los siguientes 20 años fueron llegando a habitar esta zona familias de diferentes lugares de la CDMX y de otros Estados, la población de Cuauhtémoc comenzó un crecimiento paulatino.

Para el año de 1970 hacia adelante comenzaron a prestar servicio de transporte las combis denominadas peseras que hacían su traslado del Directo que era una calle más arriba de donde inicialmente salían los guajoloteros hacia Indios Verdes y la Villa, durante esa década eran los únicos transportes que existían. La población en Cuauhtémoc iba en aumento, tanto de mejores condiciones de vida, tales como de servicios de agua, luz, teléfono, calles pavimentadas y hasta un transporte más eficiente, ya que las combis no cubrían la total necesidad, los pasajeros se venían sentados en la parte trasera de las combis de la Villa y de Indios Verdes hacia Cuauhtémoc; el transporte de taxis que era muy bajo no hacía viajes hacia estas

zonas porque decían que era de mucho riesgo y comentaban que en Cuauhtémoc roban y matan.

En 1980 con la entrada en vigor del transporte Ruta 100, los destinos de la Villa de los Indios Verdes hacia Cuauhtémoc ya tuvieron otros destinos o bases, ya no solo llegaban al directo se amplió a otras colonias, así como San Martín (Brecha) Arboledas Lomas. Posteriormente las unidades llamadas peseras fueron cambiadas por microbuses y los chimecos o guajoloteros poco a poco fueron desapareciendo, en esa década aproximadamente prestaban servicio de taxis carros particulares que eran muy viejos hasta sin puertas y su recorrido principalmente era de la entrada de la Brecha hacia San Martín, pero desaparecieron posteriormente.

Para la década de los 90 la gran mayoría de las calles disponía de pavimento y de concreto, los destinos hacia Cuauhtémoc se incrementaron, fue en esa década cuando dejó de dar servicio R100 y en su lugar quedó RTP, cada vez el transporte se hacía insuficiente para los pobladores que en esta década ya su número era muy considerable, aproximadamente a mitad de esta década fue cuando comenzaron a surgir los taxis piratas en Cuauhtémoc, por medio de autos Volkswagen (Sedan) o mejor conocidos por vóchos, estos hacían recorridos a zonas donde el transporte normal o concesionado no llegaba por calles muy pronunciadas de difícil ascenso y calles en muy malas condiciones, lugares donde este tipo de transporte sí llegaba y poco a poco fueron siendo reconocidos y utilizados por los habitantes de esta zona. Para los siguientes años el número de estas unidades se incrementó drásticamente, surgiendo también bases de estos taxis, las principales eran a un costado de la Iglesia de la Preciosa Sangre, al parecer la más grande en cuanto unidades cerca

de 200, la del directo, calle de Apango y Pedro Nolasco, la del Charco la de Barrio Bajo a un costado del kiosco.

Para este entonces hay muchas más bases al igual que número de carros piratas, que posteriormente tocaremos este tema con más profundidad y claridad ya que es tema eje de esta tesis.

1.7. CONCEPTUALIZACIÓN DEL DERECHO AL ESPACIO PÚBLICO

Es entonces que para el análisis de la forma de concebir el concepto “espacio público” en la CDMX y en específico en la Alcaldía Gustavo A. Madero, por sus habitantes en el caso que nos ocupa actualmente, es importante abordar el tema en relación con los conflictos de movilidad urbana de sus pobladores y en relación con los varios conflictos que entorno a él se desarrollan desde una perspectiva geográfica. El concepto de espacio público, su significación y construcción teórica está ligada a la transformación urbana por la forma en que sus habitantes de la ciudad, lo conciben, usan y se apropian de los espacios. Lo que conlleva a configurar la expresión “espacio público” en la que se conectan diversas dimensiones de lo social, lo político y lo urbano. El derecho humano al espacio público, entendido este de acuerdo a Jordi Borja,⁸ geógrafo urbanista y político español, el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político. En la Constitución Política de la Ciudad de México en el artículo 13 letra D, se reconoce el derecho al espacio público, como sigue:

“D. Derecho al espacio público

⁸Borja Jordi y Zaida Muxí, El espacio público. Ciudad y ciudadanía, Barcelona, Electa, 2000.

1. Los espacios públicos son bienes comunes. Tienen una función política, social, educativa, cultural, lúdica y recreativa. Las personas tienen derecho a usar, disfrutar y aprovechar todos los espacios públicos para la convivencia pacífica y el ejercicio de las libertades políticas y sociales reconocidas por esta Constitución, de conformidad con lo previsto por la ley.

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. Son objetivos del espacio público:

- a) Generar símbolos que sean fuente de pertenencia, herencia e identidad para la población.
- b) Mejorar la calidad de vida de las personas.
- c) Fortalecer el tejido social, a través de su uso, disfrute y aprovechamiento bajo condiciones dignas, seguras, asequible, de inclusión, libre accesibilidad, circulación y traslación.
- d) Garantizar el pleno disfrute y ejercicio del Derecho a la Ciudad.
- e) Permitir la convivencia, el esparcimiento, descanso, disfrute del ocio, la movilidad y el desarrollo de actividades físicas y de expresiones artísticas y culturales.

2. Las autoridades de la Ciudad garantizarán el carácter colectivo, comunitario y participativo de los espacios públicos y promoverán su creación y regeneración en condiciones de calidad, de igualdad, de inclusión, accesibilidad y diseño universal, así como de apertura y de seguridad que favorezcan la construcción de la ciudadanía y eviten su privatización. Son objetivos del espacio público:

- a) Generar símbolos que sean fuente de pertenencia, herencia e identidad para la población
- b) Mejorar la calidad de vida de las personas
- c) Fortalecer el tejido social, a través de su uso, disfrute y aprovechamiento bajo condiciones dignas, seguras, asequible, de inclusión, libre accesibilidad, circulación y traslación
- d) Garantizar el pleno disfrute y ejercicio del Derecho a la Ciudad
- e) Permitir la convivencia, el esparcimiento, descanso, disfrute del ocio, la movilidad y el desarrollo de actividades físicas y de expresiones artísticas y culturales”.

Los artículos 2 y 3 de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal establece que:

“Artículo 2. Son principios generales para la realización del objeto de la presente ley, los siguientes:

- I. Planear el desarrollo urbano, con base en proyecciones del crecimiento poblacional de la ciudad de México, a fin de garantizar la sustentabilidad de la

Ciudad de México mediante el ejercicio de los derechos de los habitantes del Distrito Federal al suelo urbano, a la vivienda, a la calidad de vida, a la infraestructura urbana, al transporte, a los servicios públicos, al patrimonio cultural urbano, al espacio público, al esparcimiento y a la imagen urbana y su compatibilidad con el sistema de planificación urbana del Distrito Federal.

Artículo 3. Para los efectos de esta ley, se entiende por:

X. Espacio Público; Las áreas para la recreación pública y las vías públicas, tales como, plazas, calles, avenidas, viaductos, paseos, jardines, bosques, parques públicos y demás de naturaleza análoga.

IX. Equipamiento urbano: El conjunto de inmuebles, instalaciones, construcciones y mobiliario urbano, destinados a prestar a la población servicios públicos, de administración pública, de educación y cultura; de comercio, de salud y asistencia; de deporte y de recreación, de traslado y de transporte y otros, para satisfacer sus necesidades y su bienestar;”

El artículo 156 fracción XI del Reglamento interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la CDMX establece que:

“XI. Proponer lineamientos y criterios de carácter general y observancia obligatoria, así como políticas para la puesta en valor, planeación, diseño, generación, conservación, protección, consolidación, recuperación, rehabilitación, restauración y acrecentamiento del Patrimonio Cultural Urbano y del Espacio Público en la Ciudad de México. Entonces el sentido de lo que con lleva el ser del espacio público en la Ciudad de México se encuentra proyectado en los fundamentos constitucionales plasmados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”.

En la concepción y utilización del espacio público en una sociedad, en la que las y los ciudadanos constituyen la ciudad, la ciudad es el espacio público y el espacio público es donde se desarrollan las y los ciudadanos. De allí los usos que se despliegan en los ámbitos públicos de una ciudad, constituyen una forma de poder medir la democracia, integración, apropiación y pertenencia en una sociedad. El derecho a la ciudad garantiza a todas las personas el acceso a todos los servicios básicos como derecho a la vivienda, creación de espacios públicos, servicios

culturales, financieros, condiciones necesarias para el posible desarrollo humano a lo largo del ciclo de la vida de las personas.

1.8. ACTORES SOCIALES INVOLUCRADOS

Por otra parte, el transporte público se constituyó por distintas organizaciones y empresas, donde el servicio es también producto de las relaciones políticas que los transportistas han construido con el gobierno de la CDMX, los partidos políticos, asociaciones civiles, entre otros. Influyendo de manera importante el régimen urbano y la planeación de la CDMX en cuanto a transporte se refiere.

El transporte público es también espacio público cotidiano de interacción y apropiación, donde el factor humano en los esquemas de movilidad es constituido por los trabajadores del transporte como las y los usuarios. La historia de modalidades del transporte público concesionado se ha ido articulando con la historia urbana y política de la ciudad junto con sus gobiernos. La movilidad es el conjunto de prácticas cotidianas de desplazamiento de los habitantes urbanos, donde estas se constituyen por las practicas que definen el rol de la familia y que están integradas al conjunto de actividades que permite la reproducción familiar, destacando entre estas actividades el trabajo y el estudio (Navarro, 2005).

Para la CDMX, el porcentaje de la población que trabaja y se traslada al lugar donde se desempeña su actividad utilizando el transporte público de camión, taxi, colectivo es de 46.6%, 21.1% utiliza sistemas de transporte público como el metro, Metrobús o tren ligero, 25.8% se dirige al lugar de trabajo en vehículos particulares, 17.2% camina para llegar y el 2% utiliza bicicleta (INEGI, 2015, s.p.).

Los importantes marcos de regulación y las acciones políticas realizadas por los últimos gobiernos de la CDMX, han promovido importantes cambios de transporte y movilidad como la renovación de unidades. Sin embargo, la regularización del transporte es al presente un proceso inacabado que enfrenta fuertes resistencias desde sus mismos actores sociales. Impactando en el usuario las malas prácticas y la falta de regularización en el servicio, alteración de la tarifa, unidades en mal estado, el acoso al usuario y la inseguridad en el traslado (Navarro Benitez, B. 2005). La modernización del transporte ha sido un cambio intenso estructural que ha involucrado la articulación de distintos niveles, desde el marco de regulación, la planificación territorial urbana, las dinámicas de movilidad, la infraestructura del servicio, etc. Entre estas diversas estructuras se han configurado distintas mediaciones políticas y sociales que por una parte han promovido y en otras han impedido concretar la regularización del transporte de taxi irregular, donde los beneficios se reparten de manera desigual.

1.8.1. CONCESIONARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Hoy en día el servicio de taxi sigue siendo una de las formas de transportar a los habitantes de la CDMX, que puede ser utilizado por cualquier persona que pague una tarifa en un vehículo operado por un chofer. Su historia es significativa, ya que su aparición ha estado desde la aparición de los propios vehículos. Encargado de ofrecer un servicio rápido y cómodo, un servicio necesario en la CDMX, ya que se complementa con los sistemas de transporte público con el objetivo de ofrecer una mejor movilidad. El transporte de taxi puede definirse, de acuerdo a la Ley de Movilidad de la CDMX, como un servicio prestado, por medio de un vehículo de

alquiler con conductor (taxista), que lleva asociada una licencia de auto –turismo o auto – taxi y que se utiliza en el servicio de transporte de uno o varios pasajeros por contrato. El servicio de taxi ha sido un mercado regulado en términos de ofrecer el servicio para que sus usuarios reciban un trato y pago justo por el servicio recibido. En este trabajo se reflexiona primordialmente sobre el servicio de taxi irregular y sus actores sociales, centrándose en cómo es ofrecido y percibido por los usuarios en la Alcaldía Gustavo A. Madero. En la que analizaremos más adelante el papel regulador de la administración frente al servicio de taxi irregular para analizar y justificar su permanencia, tolerancia y existencia.

1.8.2. BASES DE TAXIS

El objetivo de una base de taxi establecida y autorizada es definir una ubicación segura en la cual los usuarios pueden ubicarla para realizar contratación del servicio. A diferencia de mayor incertidumbre de la contratación de un taxi tomado en la calle en el caso que nos ocupa (servicio de taxi irregular). Cuando un pasajero desea trasladarse desde un punto a otro no solo considera cuanto le va a costar el viaje sino también visualiza al chofer y las condiciones de la unidad, comodidad y seguridad. La administración tiene un papel fundamental en la regulación del sector del taxi debido a que estipula las políticas que se deben practicar en la ordenación del servicio de taxi en la CDMX.

1.8.3. EI CONDUCTOR O CONDUCTORA

Para prestar el servicio de taxi debe obtener previamente su permiso correspondiente expedido por autoridad competente de acuerdo con los conocimientos teóricos y prácticos necesarios.

1.8.4. INGRESO MONETARIO DE LAS Y LOS TAXISTAS

El ingreso de los taxistas depende del número de viajes y la tarifa aplicada y que por medio del taxímetro se puede obtener su cálculo en tiempo real contabilizando la distancia o por tiempo.

Fotografía 1. Base de taxi



Fuente: Fotografía tomada del periódico digital *Data Noticias*.

1.8.5. SEGURO DE TRANSPORTE

Para el ejercicio de la actividad de servicio de taxi es indispensable tener un seguro de daños a terceros. De acuerdo a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México artículos 72, 90 y reglamentos que se derivan, los vehículos motorizados de uso particular que circulen en la Ciudad, deberán contar con un seguro de responsabilidad civil vigente que cubra por lo menos, los daños que puedan causarse a terceros en su persona, sus bienes por la conducción del vehículo.⁹

1.8.6. LOS ESPACIOS PÚBLICOS Y LA SEGURIDAD CIUDADANA EN CUAUTEPEC

Una problemática muy común en la zona de Cuauhtémoc es la falta de seguridad debido a la percepción de inseguridad que recae sobre ellos, es una zona caracterizada como zona roja de delincuencia y de delitos. Las personas que usan el espacio público para fines de trabajo pueden obtener la protección y permisión a través de que se encuentren amparados en que la administración competente les permita manifestar que su actuar está debidamente justificada.

1.8.7. EL PAPEL DEL ESTADO FRENTE AL SERVICIO DE TAXI

De acuerdo al Informe Regional de Desarrollo Humano 2013-2014 del PNUD para América Latina, reconoce que la forma y la estructura de las ciudades y de sus espacios inciden en la inseguridad: se sabe que la inseguridad urbana se nutre del deterioro y el mal diseño de los espacios públicos, así como de los problemas de localización de accesibilidad e incluso de la falta de iluminación y de la mala calidad

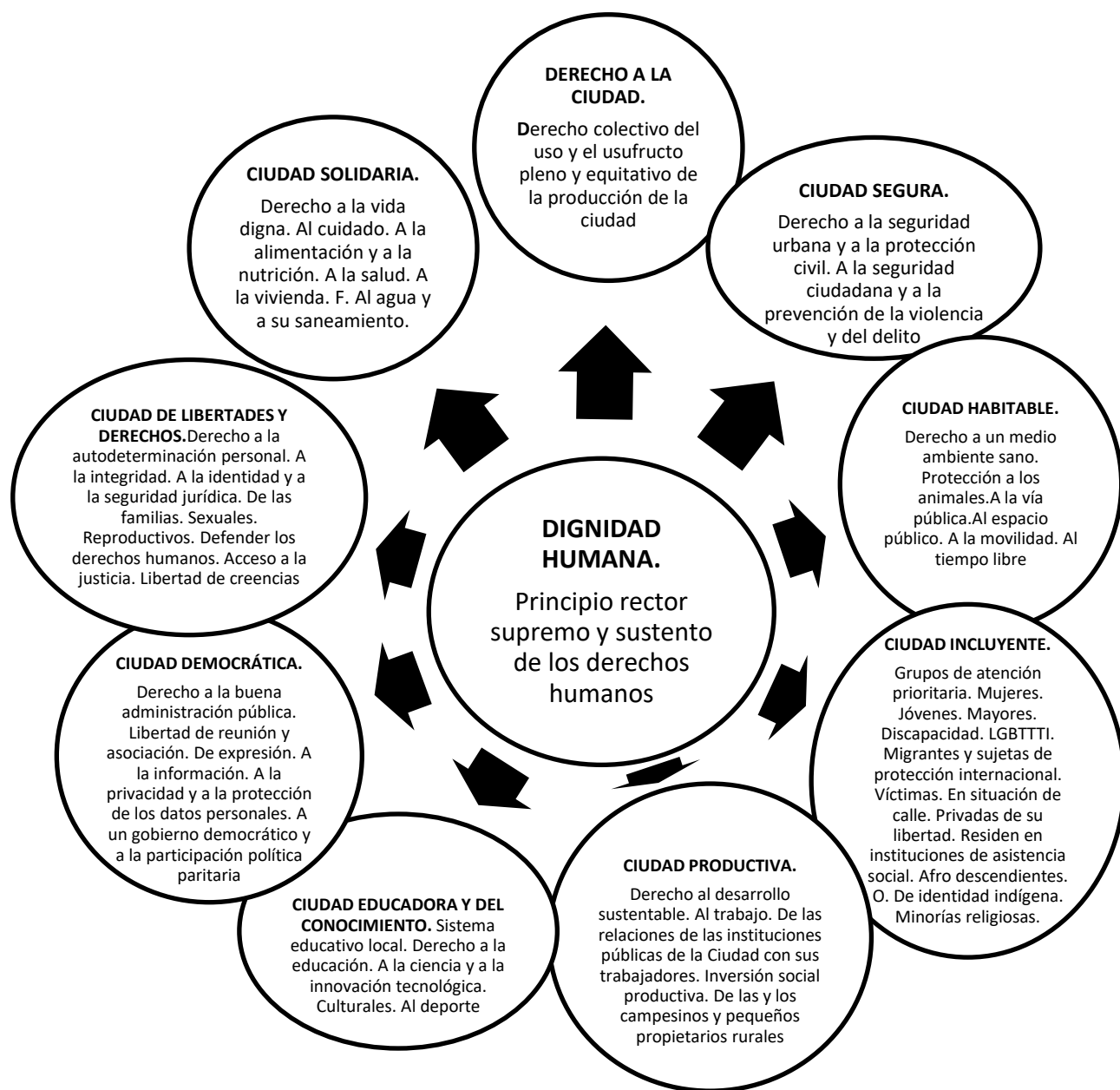
⁹ Ver Ley de Movilidad de la Ciudad de México.
<https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/6299c5bdd0df4f6da6e540ab8613d2682b7d738b.pdf>

de infraestructura urbana y de la planeación. Pero en la otra dirección la inseguridad afecta al espacio público y así los espacios públicos y vacíos o violentos dificultan su apropiación por parte de la comunidad. El resultado es una afectación negativa en la convivencia social: este es un efecto común en las ciudades latinoamericanas. Entonces la inseguridad daña los espacios públicos debido a la percepción y manifestación de inseguridad que recae sobre ellos.

En este tenor el espacio público es también un lugar donde las personas que usan los espacios públicos de distintos modos, por un lado, un lugar donde se ejercen los derechos humanos en donde se da paso al desarrollo humano, la identidad, la democracia, la libertad, la igualdad, la solidaridad, la justicia, la dignidad, la prosperidad etc. y por otro un lugar de disputas y violencia.

Se ha considerado que el libre ejercicio del derecho fundamental al trabajo (taxista) depende de la subsistencia de las familias. El estado en relación con los principios consagrados en nuestra Carta Magna de la CDMX, respecto al derecho a la ciudad, permite dar cumplimiento con la obligación a su cargo de “velar” por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, permitiendo la coexistencia de los derechos al espacio público.

Cuadro 1. Dignidad Humana



Fuente: Cuadro creado y propuesto para este trabajo por nuestros asesores la Dra. Montserrat Balcorta Sobrino y el Dr. Tonatiuh Hernández Correa

En ese sentido, podemos advertir la organización del espacio público influye en la conformación de la identidad de los ciudadanos, garantizando el ejercicio pleno de

derechos en condiciones de igualdad, promoviendo la cohesión social, implementando medidas que impidan la discriminación, en la que los habitantes de acuerdo a actividades y necesidades diarias y mediante su acción en el espacio público, es donde crean su propia historia y cultura y donde se desarrolla la vida social, política y económica. En la concepción y utilización del espacio público en una sociedad, en la que los ciudadanos constituyen la ciudad, la ciudad es el espacio público y el espacio público es donde se desarrollan los ciudadanos. De allí los usos que se despliegan en los ámbitos públicos de una ciudad, constituyen una forma de poder medir la democracia, integración, apropiación y pertenencia en una sociedad. Este trabajo nos brinda un acercamiento a las condiciones de trabajo de los choferes de taxis irregulares como espacio público, permitiendo conocer el valor, significado e interpretación del taxi pirata para los usuarios en esta localidad. En la concepción y utilización del espacio público en una sociedad, en la que los ciudadanos constituyen la ciudad, la ciudad es el espacio público y el espacio público es donde se desarrollan los ciudadanos. La Carta Mundial por el derecho a la ciudad, dice que quienes habitamos la ciudad y los entornos urbanos, estamos construyendo este derecho. Así como también el derecho al transporte y a la movilidad urbana.

CAPÍTULO II

ANÁLISIS CONVENCIONAL, CONSTITUCIONAL Y DE LA LEGALIDAD DEL DERECHO AL ESPACIO PÚBLICO

PRESENTACIÓN DEL CAPÍTULO

En el siguiente capítulo se dará una explicación generalizada a nivel convencional, constitucional y de legalidad, se trata de dar contestación a la siguiente cuestión, ¿Como se ha venido reconociendo bajo una escala normativa, internacional, nacional y local el derecho al espacio público? Este apartado se organiza de una introducción de capítulo y el desarrollo del capítulo.

2.1. CONVENCIONALIDAD DEL DERECHO AL ESPACIO PÚBLICO

2.2. EL MANDATO DE LA ONU-HABITAD Y ESPACIO PÚBLICO

El mandato, ONU-Habitat que durante muchos años realizó una gran campaña en el tema de vivienda, servicios básicos, el espacio público y la planeación urbana, estos programas y actividades se enfocaron en el mejoramiento y cuidado de los espacios públicos como un medio para lograr asentamientos sostenibles. En el Consejo de Gobierno de ONU-Hábitat de 2011, los estados miembros decidieron enfrentar el tema del espacio público y la manera en que este puede contribuir a un desarrollo urbano sostenible y mejorar la calidad de vida (Resolución 23/4 para el Desarrollo Urbano Sostenible mediante el Acceso a los Espacios Públicos). De manera conjunta y específica, tales estados solicitaron que ONU-Hábitat los siguientes puntos:

“Promueva una agenda de hacer-lugares y espacios públicos de manera que consolide los enfoques locales e internacionales para crear ciudades incluyentes, e incremente los conocimientos de los colaboradores de ONU Hábitat y las autoridades locales acerca de la calidad de la vida urbana. Facilite e implemente el intercambio, la cooperación y la investigación entre los colaboradores que trabajan en este campo.

Desarrolle un enfoque de políticas acerca del papel que pueden jugar los espacios públicos para enfrentar los desafíos de un mundo en rápida

urbanización, divulgue ampliamente esas políticas y sus resultados, y elabore un plan para asegurar su aplicación a nivel internacional.

Ayude a coordinar a los colaboradores de ONU-Hábitat en la divulgación del conocimiento para los procesos de desarrollo urbano existentes en todos los niveles de gobierno. A partir de 2012, el Área de Planeación y Diseño Urbano de ONU-Hábitat (UPDB por sus siglas en inglés) y la Oficina de Relaciones Externas, han trabajado conjuntamente en el desarrollo e implementación de un Programa Global del Espacio Público, organizado alrededor de tres ideas principales:

- a) Colaboraciones para el espacio público
- b) Estrategias a nivel ciudad y proyectos piloto/ demostración.
- c) Gestión del conocimiento, herramientas y promoción”.¹⁰

2.3. LA IMPORTANCIA DEL ESPACIO PÚBLICO

De acuerdo a la mencionada Guía global para el espacio público, para tener una proyección hacia el futuro se debe tomar en cuenta cuatro puntos muy importantes, la primera es que deben existir reglas urbanas eficaces para garantizar una integración idónea para de esta forma evitar la segregación. Un segundo punto se refiere a que el cincuenta por ciento del suelo urbano deberá ser para bienes comunes, esto incluye calles, plazas, mercados, puentes, parques. Como tercer punto tener una red de calles bien diseñadas para una tener una comunicación muy eficiente que a su vez esto tendría la finalidad en el área productiva es decir para el trabajo, bienes y servicios. De acuerdo al Dr. Joan Clos, ex Director Ejecutivo de ONU-Hábitat, nos explica la importancia del espacio público a quienes abogan y están interesados en el espacio público a nivel internacional, nacional, local y comunidad o en las ciudades, tales argumentos servirán en la búsqueda de hacer

¹⁰ Ver en Guía global para el espacio público: De principios globales a políticas y prácticas locales https://unhabitat.org/sites/default/files/2021/06/guia_global_ep.pdf

mejoras de calidad, cantidad y distribución de estos espacios públicos en las ciudades y nos da a conocer los siguientes argumentos.

“El espacio público como bandera de la civilidad urbana
Los espacios públicos son nuestros bienes comunes urbanos
Los espacios públicos promueven los ingresos, la inversión y la creación de riqueza
Los espacios públicos incrementan la sostenibilidad ambiental
El espacio público aumenta la eficiencia del transporte
El espacio público mejora la salud pública
El espacio público incrementa la seguridad urbana
Los espacios públicos promueven la equidad y la inclusión social
Los espacios públicos son herramientas para ciudades amigables con las mujeres, los jóvenes y los adultos mayores
Los espacios públicos ofrecen oportunidades ideales para generar la participación ciudadana
Los espacios públicos generan ciudades exitosas”.¹¹

2.4. FUNDAMENTO LEGAL DEL DERECHO A LA CIUDAD

De acuerdo a García, se aduce que, “El derecho a la ciudad comprende todos los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales consagrados en los tratados y convenios internacionales de derechos humanos existentes”. (García, 2005, p. 19).

De acuerdo con la Declaración de Viena (1993), se mencionan temas de suma importancia y relevancia este Documento es tal importancia ya que en él se plasman derechos humanos de carácter universal indivisibles, interdependientes e interrelacionados de derechos humanos y que a su vez comprometió a los Estados miembros a promover y proteger todos los derechos humanos de las personas, no

¹¹ Ver en Guía global para el espacio público: De principios globales a políticas y prácticas locales https://unhabitat.org/sites/default/files/2021/06/guia_global_ep.pdf

importando su sistema político, económico y cultural, tal documento entró en vigor en mayo del 2013.

“La Declaración de Viena condenó las graves y sistemáticas violaciones de los derechos humanos que seguían ocurriendo en muchas partes del mundo. Puso de relieve violaciones como la tortura y los tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes, las ejecuciones sumarias y arbitrarias, las desapariciones y las detenciones arbitrarias. Señaló en especial todas las formas de racismo, discriminación racial y apartheid, ocupación y dominio extranjeros y xenofobia. Subrayó la pobreza, el hambre, la intolerancia religiosa, el terrorismo y la incapacidad de mantener el imperio de la ley”. (Declaración de Viena, 1993, p. 10).

Después de la conferencia de Viena se han obtenido otros logros de gran importancia que se suman a los ya existentes, tales como ya lo habíamos citado que es el defender los derechos de la mujer, se suman también proteger a los niños, personas con discapacidad, pueblos indígenas, homosexuales, lesbianas, migrantes, miembros de minorías al igual que a otro tipo de personas. Todo esto va relacionado con el tema al derecho al espacio público, pero de manera internacional se podría decir que es otra perspectiva, pero con la misma visión, de la misma forma podemos decir que estos tratados están interconectados con la defensa de los derechos humanos y que se persiguen los mismos intereses. Existen grandes avances relacionados con estos temas, pero aun falta mucho por hacer.

2.5. TRATADOS INTERNACIONALES DE DERECHOS HUMANOS

2.5.1. DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS (1948)

“Artículo 1

Todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos y, dotados como están de razón y conciencia, deben comportarse fraternalmente los unos con los otros.

Artículo 3

Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona.

Artículo 7

Todos son iguales ante la ley y tienen, sin distinción, derecho a igual protección de la ley. Todos tienen derecho a igual protección contra toda discriminación que infrinja esta Declaración y contra toda provocación a tal discriminación.

Artículo 13

1. Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.
2. Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar a su país.

Artículo 23

1. Toda persona tiene derecho al trabajo, a la libre elección de su trabajo, a condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo y a la protección contra el desempleo.
2. Toda persona tiene derecho, sin discriminación alguna, a igual salario por trabajo igual.
3. Toda persona que trabaja tiene derecho a una remuneración equitativa y satisfactoria, que le asegure, así como a su familia, una existencia conforme a la dignidad humana y que será completada, en caso necesario, por cualesquiera otros medios de protección social.

Artículo 25

1. Toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar, y en especial la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y los servicios sociales necesarios; tiene asimismo derecho a los seguros en caso de desempleo, enfermedad, invalidez, vejez u otros casos de pérdida de sus medios de subsistencia por circunstancias independientes de su voluntad.

Artículo 29

1. Toda persona tiene deberes respecto a la comunidad, puesto que sólo en ella puede desarrollar libre y plenamente su personalidad.
2. En el ejercicio de sus derechos y en el disfrute de sus libertades, toda persona estará solamente sujeta a las limitaciones establecidas por la ley con el único fin de asegurar el reconocimiento y el respeto de los derechos y libertades de los demás, y de satisfacer las justas exigencias de la moral, del orden público y del bienestar general en una sociedad democrática". (Declaración Universal de Derechos Humanos, 1948).

De estos artículos, podemos advertir un conjunto de prerrogativas a nivel universal, que son fundamento a nuestra temática, en particular el derecho a la dignidad, la libertad, la igualdad, la no discriminación, el derecho de residencia, la libertad de trabajo, el nivel de vida adecuado, que redundan en el derecho al espacio público.

2.5.2. PACTO INTERNACIONAL DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES (1966)

“Artículo 1

1. Todos los pueblos tienen el derecho de libre determinación. En virtud de este derecho establecen libremente su condición política y proveen asimismo a su desarrollo económico, social y cultural.

2. Para el logro de sus fines, todos los pueblos pueden disponer libremente de sus riquezas y recursos naturales, sin perjuicio de las obligaciones que derivan de la cooperación económica internacional basada en el principio de beneficio recíproco, así como del derecho internacional. En ningún caso podrá privarse a un pueblo de sus propios medios de subsistencia.

Artículo 3

Los Estados Partes en el presente Pacto se comprometen a asegurar a los hombres y a las mujeres igual título a gozar de todos los derechos económicos, sociales y culturales enunciados en el presente Pacto.

Artículo 6

1. Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho a trabajar, que comprende el derecho de toda persona a tener la oportunidad de ganarse la vida mediante un trabajo libremente escogido o aceptado, y tomarán medidas adecuadas para garantizar este derecho.

2. Entre las medidas que habrá de adoptar cada uno de los Estados Partes en el presente Pacto para lograr la plena efectividad de este derecho deberá figurar la orientación y formación técnico profesional, la preparación de programas, normas y técnicas encaminadas a conseguir un desarrollo económico, social y cultural constante y la ocupación plena y productiva, en condiciones que garanticen las libertades políticas y económicas fundamentales de la persona humana.

Artículo 7

Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona al goce de condiciones de trabajo equitativas y satisfactorias que le aseguren en especial:

- a) Una remuneración que proporcione como mínimo a todos los trabajadores:
 - i) Un salario equitativo e igual por trabajo de igual valor, sin distinciones de ninguna especie; en particular, debe asegurarse a las mujeres condiciones de trabajo no inferiores a las de los hombres, con salario igual por trabajo igual;
 - ii) Condiciones de existencia dignas para ellos y para sus familias conforme a las disposiciones del presente Pacto;
- b) La seguridad y la higiene en el trabajo;
- c) Igual oportunidad para todos de ser promovidos, dentro de su trabajo, a la categoría superior que les corresponda, sin más consideraciones que los factores de tiempo de servicio y capacidad;

Artículo 11

1. Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia, incluso alimentación, vestido y vivienda adecuados, y a una mejora continua de las condiciones de

existencia. Los Estados Partes tomarán medidas apropiadas para asegurar la efectividad de este derecho, reconociendo a este efecto la importancia esencial de la cooperación internacional fundada en el libre consentimiento.

2. Los Estados Partes en el presente Pacto, reconociendo el derecho fundamental de toda persona a estar protegida contra el hambre, adoptarán, individualmente y mediante la cooperación internacional, las medidas, incluidos los programas concretos, que se necesitan(...)" (PIDESC, 1966).

De estos artículos, podemos advertir un conjunto de derechos humanos a nivel universal, que son fundamento a nuestra temática, en particular derechos económicos, social, culturales que redundan en el derecho al espacio público.

2.5.3. PACTO INTERNACIONAL DE DERECHOS CIVILES Y POLÍTICOS (1966)

"Artículo 3

Derecho a la igualdad entre hombres y mujeres en el disfrute de sus derechos civiles y políticos.

Artículo 8

Inmunidad frente a la esclavitud y servidumbre.

Artículo 12

Derecho a la libertad y al libre movimiento

Artículo 16

Derecho a ser reconocido como una persona ante la ley.

Artículo 17

Derecho a la privacidad y su protección por la ley.

Artículo 18

Libertad de pensamiento, conciencia y religión.

Artículo 19

Libertad de opinión y expresión" (PIDCP, 1966).

De estos artículos, podemos advertir un conjunto de derechos humanos a nivel universal, que son fundamento a nuestra temática, en particular derechos civiles y políticos que redundan en el derecho al espacio público.

2.5.4. CONVENCION INTERNACIONAL SOBRE LA ELIMINACION DE TODAS LAS FORMAS DE DISCRIMINACION RACIAL (1968)

"Artículo 5

En conformidad con las obligaciones fundamentales estipuladas en el artículo 2 de la presente Convención, los Estados partes se comprometen a prohibir y eliminar la discriminación racial en todas sus formas y a garantizar el derecho de toda persona a la igualdad ante la ley, sin distinción de raza, color y origen nacional o étnico, particularmente en el goce de los derechos siguientes:

- a) El derecho a la igualdad de tratamiento en los tribunales y todos los demás órganos que administran justicia;
- b) El derecho a la seguridad personal y a la protección del Estado contra todo acto de violencia o atentado contra la integridad personal cometido por funcionarios públicos o por cualquier individuo, grupo o institución;
- c) Los derechos políticos, en particular el de tomar parte en elecciones, elegir y ser elegido, por medio del sufragio universal e igual, el de participar en el gobierno y en la dirección de los asuntos públicos en cualquier nivel, y el de acceso, en condiciones de igualdad, a las funciones públicas;
- d) Otros derechos civiles, en particular:
 - i) El derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado;
 - ii) El derecho a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar a su país;
 - iii) El derecho a una nacionalidad;
 - iv) El derecho al matrimonio y a la elección del cónyuge;
 - v) El derecho a ser propietario, individualmente y en asociación con otros;
 - vi) El derecho a heredar;
 - vii) El derecho a la libertad de pensamiento, de conciencia y de religión;
 - viii) El derecho a la libertad de opinión y de expresión;
 - ix) El derecho a la libertad de reunión y de asociación pacíficas;
- e) Los derechos económicos, sociales y culturales, en particular:
 - i) El derecho al trabajo, a la libre elección de trabajo, a condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo, a la protección contra el desempleo, a igual salario por trabajo igual y a una remuneración equitativa y satisfactoria;
 - ii) El derecho a fundar sindicatos y a sindicarse;
 - iii) El derecho a la vivienda;
 - iv) El derecho a la salud pública, la asistencia médica, la seguridad social y los servicios sociales;
 - v) El derecho a la educación y la formación profesional;
 - vi) El derecho a participar, en condiciones de igualdad, en las actividades culturales;
- f) El derecho de acceso a todos los lugares y servicios destinados al uso público, tales como los medios de transporte, hoteles, restaurantes, cafés, espectáculos y parques". (Convención Internacional sobre eliminación de todas las formas de discriminación racial, 1968).

De estos artículos, podemos advertir un conjunto de derechos humanos a nivel universal, que son fundamento a nuestra temática, en particular sobre la eliminación de todas las formas de discriminación racial y nuestra temática relacionado al espacio público.

2.5.5. CONVENCIÓN INTERNACIONAL SOBRE LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE TODOS LOS TRABAJADORES MIGRANTES (1977)

“Artículo 6

A los efectos de la presente Convención:

- a) Por "Estado de origen" se entenderá el Estado del que sea nacional la persona de que se trate;
- b) Por "Estado de empleo" se entenderá el Estado donde el trabajador migratorio vaya a realizar, realice o haya realizado una actividad remunerada, según el caso;
- c) Por "Estado de tránsito" se entenderá cualquier Estado por el que pase el interesado en un viaje al Estado de empleo o del Estado de empleo al Estado de origen o al Estado de residencia habitual.

Artículo 8

1. Los trabajadores migratorios y sus familiares podrán salir libremente de cualquier Estado, incluido su Estado de origen. Ese derecho no estará sometido a restricción alguna, salvo las que sean establecidas por ley, sean necesarias para proteger la seguridad nacional, el orden público, la salud o la moral públicas o los derechos y libertades ajenos y sean compatibles con otros derechos reconocidos en la presente parte de la Convención.

2. Los trabajadores migratorios y sus familiares tendrán derecho a regresar en cualquier momento a su Estado de origen y permanecer en él.

Artículo 16

1. Los trabajadores migratorios y sus familiares tendrán derecho a la libertad y la seguridad personales.

2. Los trabajadores migratorios y sus familiares tendrán derecho a la protección efectiva del Estado contra toda violencia, daño corporal, amenaza o intimidación por parte de funcionarios públicos o de particulares, grupos o instituciones". (Convención Internacional sobre la protección de los Derechos de todos los trabajadores migrantes, 1977).

De estos artículos, podemos advertir un conjunto de derechos humanos a nivel universal, que son fundamento a nuestra temática, en particular sobre la eliminación de los derechos de los trabajadores migrantes y nuestra temática relacionado al espacio público.

2.5.6. CONVENCIÓN SOBRE LA ELIMINACIÓN DE TODAS LAS FORMAS DE DISCRIMINACIÓN CONTRA LA MUJER (1979)

“Artículo 1

A los efectos de la presente Convención, la expresión “discriminación contra la mujer denotará toda distinción, exclusión o restricción basada en el sexo

que tenga por objeto o resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio por la mujer, independientemente de su estado civil, sobre la base de la igualdad del hombre y la mujer, de los derechos humanos y las libertades fundamentales en las esferas política, económica, social, cultural y civil o en cualquier otra esfera.

Artículo 3

Los Estados Partes tomarán en todas las esferas, y en particular en las esferas política, social, económica y cultural, todas las medidas apropiadas, incluso de carácter legislativo, para asegurar el pleno desarrollo y adelanto de la mujer, con el objeto de garantizarle el ejercicio y el goce de los derechos humanos y las libertades fundamentales en igualdad de condiciones con el hombre.

Artículo 6

Los Estados Partes tomarán todas las medidas apropiadas, incluso de carácter legislativo, para suprimir todas las formas de trata de mujeres y explotación de la prostitución de la mujer.

Artículo 11

1. Los Estados Partes adoptarán todas las medidas apropiadas para eliminar la discriminación contra la mujer en la esfera del empleo a fin de asegurar a la mujer, en condiciones de igualdad con los hombres, los mismos derechos, en particular:

a) El derecho al trabajo como derecho inalienable de todo ser humano". (Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer, 1979).

De estos artículos, podemos advertir un conjunto de derechos humanos a nivel universal, que son fundamento a nuestra temática, en particular sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer y nuestra temática relacionado al espacio público.

2.5.7. CONVENCION SOBRE LOS DERECHOS DEL NIÑO (1989)

"Los cuatro principios fundamentales de la Convención sobre los Derechos del Niño:

La no discriminación.

El interés superior del niño.

El derecho a la vida, la supervivencia y el desarrollo.

La participación infantil". (Convención sobre los derechos del niño, 1989).

De estos artículos, podemos advertir un conjunto de derechos humanos a nivel universal, que son fundamento a nuestra temática, en particular sobre los

principios fundamentales sobre los derechos de niño, ya sea la no discriminación, el interés superior del infante, la protección de la vida, la supervivencia y desarrollo del niño y la participación de las y los infantes.

2.5.8. CONVENCIÓN AMERICANA DE DERECHOS HUMANOS (1969)

“Artículo 4. Derecho a la Vida

1. Toda persona tiene derecho a que se respete su vida. Este derecho estará protegido por la ley y, en general, a partir del momento de la concepción. Nadie puede ser privado de la vida arbitrariamente.

Artículo 7. Derecho a la Libertad Personal

1. Toda persona tiene derecho a la libertad y a la seguridad personales.

2. Nadie puede ser privado de su libertad física, salvo por las causas y en las condiciones fijadas de antemano por las Constituciones Políticas de los Estados

Partes o por las leyes dictadas conforme a ellas.

3. Nadie puede ser sometido a detención o encarcelamiento arbitrarios”.
(Convención Americana de Derechos Humanos, 1969).

De estos artículos, podemos advertir un conjunto de derechos humanos a nivel americano, que son fundamento a nuestra temática, en particular derechos civiles y políticos, en particular la vida y la libertad personal que redundan en el derecho al espacio público.

2.5.9. CARTA MUNDIAL POR EL DERECHO A LA CIUDAD (2005)

La carta mundial del derecho a la ciudad, es un instrumento dirigido a contribuir con las luchas urbanas y con el proceso de reconocimiento, en el sistema internacional de los derechos humanos, del derecho a la ciudad. El derecho a la ciudad se define como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad y justicia social. Se entiende como un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos empobrecidos vulnerables y desfavorecidos, que les confiere la legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a un patrón de vida adecuado. De ello se advierte lo siguiente:

“Artículo 1. Derecho a la ciudad

1. Todas las personas tienen derecho a la ciudad sin discriminaciones de género, edad, raza, etnia u orientación política y religiosa, y preservando la memoria y la identidad cultural en conformidad con los principios y normas que se establecen en esta carta.

2. La ciudad es un espacio colectivo culturalmente rico y diversificado que pertenece a todos sus habitantes.

3. Las ciudades, en corresponsabilidad con las autoridades nacionales, se comprometen a adoptar medidas hasta el máximo de los recursos que disponga, para lograr progresivamente, por todos los medios apropiados, inclusive en particular la adopción de medidas legislativas y normativas, la plena efectividad de los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales, sin afectar su contenido mínimo esencial.

4. A los efectos de esta carta se denomina ciudad a toda villa, aldea, capital, localidad, suburbio, ayuntamiento, o pueblo que este organizado institucionalmente como unidad local de gobierno de carácter Municipal o Metropolitano, tanto sea urbano, semi rural o rural.

5. A los efectos de esta carta se consideran ciudadanos(as) a todas las personas que habiten en forma permanente o transitoria en las ciudades.

Artículo XIII. Derecho al transporte y movilidad públicos

1. 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”. (Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, 2005).

2.5.10. CARTA EUROPEA DE SALVAGUARDA DE LOS DERECHOS HUMANOS EN LA CIUDAD (2000)

“Art. I. Derecho a la Ciudad

1. La ciudad es un espacio colectivo que pertenece a todos sus habitantes que tienen derecho a encontrar las condiciones para su realización política, social y ecológica, asumiendo deberes de solidaridad.

2. Las autoridades municipales fomentan, por todos los medios de que disponen, el respeto de la dignidad de todos y la calidad de vida de sus habitantes.

Art. II. Principio de Igualdad de Derechos y de no Discriminación

1. Los derechos enunciados en esta Carta se reconocen a todas las personas que viven en las ciudades signatarias, independientemente de su nacionalidad.

2. Dichos derechos son garantizados por las autoridades municipales, sin discriminación alguna debida al color, la edad, el sexo o la opción sexual, la

lengua, la religión, la opinión política, el origen nacional o social, o el nivel de ingresos.

Art. XX. Derecho a la Circulación y a la tranquilidad en la Ciudad

1. Las autoridades locales reconocen el derecho de los ciudadanos y ciudadanas a disponer de medios de transporte compatibles con la tranquilidad en la ciudad. Con este fin, favorecen transportes públicos accesibles a todas las personas siguiendo un plan de desplazamientos urbanos e interurbanos. Controlan el tránsito automovilístico y aseguran su fluidez respetando el medio ambiente". (Carta Europea de Salvaguarda de los Derechos Humanos en la Ciudad, 2000).

De estos artículos, podemos advertir un conjunto de derechos humanos a nivel europeo que nos puede dar idea de los derechos humanos que se pueden trabajar a nivel interamericano, que son fundamento a nuestra temática, en particular el derecho a la ciudad, igualdad y no discriminación, circulación y tranquilidad en la ciudad, derechos que redundan en el derecho al espacio público.

2.5.11. CARTA DE DERECHOS Y RESPONSABILIDADES DE MONTREAL

(2006)

"Artículo 1. La ciudad constituye un territorio y un lugar de convivencia donde se debe promover la dignidad e integridad humanas, así como la tolerancia, la paz, la inclusión y la igualdad entre todas las ciudadanas y todos los ciudadanos.

Artículo 12. El cosmopolitismo de Montreal representa una riqueza que se ve realzada por la promoción de la inclusión social y las relaciones armoniosas entre las comunidades y las personas de todo origen.

Artículo 13. Montreal es una ciudad de habla francesa que por ley también brinda servicios municipales en inglés a las ciudadanas y ciudadanos.

Artículo 14. Cada ciudadana y cada ciudadano de Montreal tiene el deber de respetar los derechos de las demás personas". (Carta de derechos y responsabilidades de Montreal, 2006).

En el marco de los temas a tratar de los diferentes tratados internacionales de los derechos humanos mencionados anteriormente, nos podemos percatar que existe mucha similitud al contemplar los derechos humanos o derechos fundamentales de las personas, pues de tal importancia para todo ser humano a nivel mundial ser contemplados, plasmados y respetados por los gobiernos que son miembros de

dichos tratados internacionales. Podemos apreciar a lo largo de la historia del ser humano, que los derechos humanos han sido ganados mediante las luchas sociales las cuales han producido muertes, desapariciones forzadas, detenciones arbitrarias, encarcelamientos etc. Y gracias a esas luchas es como se han hecho cambios y modificaciones en las constituciones de muchos países. De tal manera que los Estados miembros de los diferentes tratados internacionales de los derechos humanos se comprometen a respetar los derechos y libertades, que en ellas se plasman y así garantizar su libre y pleno ejercicio a toda persona que esté sujeta a su jurisdicción.

Los artículos antes citados de los diferentes tratados internacionales de los derechos humanos han sido expuestos, ya que son tema de este trabajo de investigación y coinciden en muchos temas generales y de gran importancia tales como como: el derecho a la vida, a la libertad, la no discriminación ya sea por raza, color, origen nacional o étnico, circular libremente y elegir residencia, poder salir y regresar del país de origen, derecho al trabajo, igualdad entre hombres y mujeres, inmunidad a la esclavitud o servidumbre, libertad de pensamiento, conciencia y religión en caso de niños el interés superior, entre otros.

2.6. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD DEL DERECHO AL ESPACIO PÚBLICO

2.6.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA CDMX

El 31 de enero de 2017, la Asamblea Constituyente aprobó la Primera Constitución de la Ciudad de México. La carta Magna capitalina se publicó en el Diario Oficial de la Federación y en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 5 de febrero de ese año. El decreto establece que el espacio público será un derecho cuando la norma

entre en vigor el 17 de septiembre de 2018. De conformidad con lo establecido en nuestra Constitución Local se debe garantizar el ejercicio de los Derechos Humanos. En la Constitución Política de la Ciudad de México en el artículo 13 letra D, se reconoce el derecho al espacio público, como sigue:

“D. Derecho al espacio público

1. Los espacios públicos son bienes comunes. Tienen una función política, social, educativa, cultural, lúdica y recreativa. Las personas tienen derecho a usar, disfrutar y aprovechar todos los espacios públicos para la convivencia pacífica y el ejercicio de las libertades políticas y sociales reconocidas por esta Constitución, de conformidad con lo previsto por la ley.

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.

Son objetivos del espacio público:

- a) Generar símbolos que sean fuente de pertenencia, herencia e identidad para la población
- b) Mejorar la calidad de vida de las personas
- c) Fortalecer el tejido social, a través de su uso, disfrute y aprovechamiento bajo condiciones dignas, seguras, asequible, de inclusión, libre accesibilidad, circulación y traslación
- d) Garantizar el pleno disfrute y ejercicio del Derecho a la Ciudad
- e) Permitir la convivencia, el esparcimiento, descanso, disfrute del ocio, la movilidad y el desarrollo de actividades físicas y de expresiones artísticas y culturales.

2. Las autoridades de la Ciudad garantizarán el carácter colectivo, comunitario y participativo de los espacios públicos y promoverán su creación y regeneración en condiciones de calidad, de igualdad, de inclusión, accesibilidad y diseño universal, así como de apertura y de seguridad que favorezcan la construcción de la ciudadanía y eviten su privatización.

Artículo 53. Se encuentra la obligación de garantizar el acceso a la población a los espacios públicos, así como su creación, ampliación, cuidado y mejoramiento, uso goce, recuperación, mantenimiento y defensa.

Es así que el Derecho al Espacio público surge como un derecho y se encuentra garantizado en la Constitución Local de la Ciudad de México”. (Constitución de la Ciudad de México, 2017).

2.6.2. LEY DE RÉGIMEN PATRIMONIAL Y SERVICIOS PÚBLICOS

Esta ley es publicada en el Diario Oficial de la Federación el 23 de diciembre de 1996. Última reforma publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 09 de diciembre de 2019, en relación a la temática, señala.

“CAPÍTULO I

DE LOS BIENES DEL DOMINIO PÚBLICO

Artículo 16.- Excepto aquellos pertenecientes a la Federación en términos de la legislación aplicable, son bienes del dominio público del Distrito Federal:

I.Los de uso común;

II.Los bienes muebles e inmuebles que de hecho se utilicen para la prestación de servicios públicos o actividades equiparables a ellos, o los que utilicen las Dependencias y Entidades del Distrito Federal para el desarrollo de sus actividades Los inmuebles expropiados a favor del Distrito Federal, una vez que sean destinados a un servicio público, o a alguna de las actividades que se equiparen a los servicios públicos o que de hecho se utilicen para tales fines;

III.Las tierras y aguas a excepción de las comprendidas en el artículo 27, párrafos cuarto, quinto y octavo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, propiedad del Distrito Federal;

IV.Los monumentos históricos o artísticos, propiedad del Distrito Federal;

V.Los canales, zanjas y acueductos propiedad o contruidos por el Distrito Federal, así como los cauces de los ríos que hubiesen dejado de serlo, siempre y cuando no sean de jurisdicción federal, debiendo observarse al respecto las disposiciones de la Ley de Aguas Nacionales;

VI.Los inmuebles ubicados en el territorio del Distrito Federal y que la Federación transmita a éste, con la finalidad de satisfacer las necesidades de crecimiento, vivienda y desarrollo urbano; Las servidumbres, cuando el predio dominante sea alguno de los anteriores;

VII.Los muebles propiedad del Distrito Federal que por su naturaleza no sean normalmente sustituibles, como los documentos y expedientes de las oficinas, los manuscritos, incunables, ediciones, libros, documentos, publicaciones periódicas, mapas, planos, folletos y grabados importantes o raros, así como las colecciones de esos bienes, los especímenes tipo de la flora y la fauna, las colecciones científicas y filatélicas, los archivos, fonogramas, películas, archivos fotográficos, cintas magnetofónicas y cualquier objeto que contenga imágenes y sonidos, y las pinturas murales, las esculturas y cualquier obra artística incorporada o adherida permanentemente a los inmuebles del Distrito Federal”.

(...)

Artículo 17.- Los bienes de dominio público son inalienables, imprescriptibles, inembargables y no estarán sujetos a ningún gravamen o afectación de

dominio, mientras no cambien su situación jurídica, a acción reivindicatoria o de posesión definitiva o provisional. Las Dependencias, Entidades, Delegaciones y otros órganos desconcentrados, así como los particulares sólo podrán obtener sobre ellos, cuando su naturaleza lo permita, el derecho de uso, aprovechamiento y explotación de estos bienes en los casos y en las condiciones que esta Ley establezca.

Se regirán, sin embargo, por el derecho común, los aprovechamientos accidentales o accesorios compatibles con la naturaleza de estos bienes, como la venta de frutos, materiales o desperdicios en los casos en que estando destinados a un servicio público de hecho o por derecho y la autoridad competente resuelva lo procedente.

Artículo 18.- Ninguna servidumbre pasiva puede imponerse, en los términos del derecho común, sobre bienes del dominio público. Los derechos de tránsito, de vista, de luz, de derrames y otros semejantes sobre estos bienes se rigen exclusivamente por las leyes y reglamentos aplicables a la materia.

Artículo 19.- Se consideran bienes de uso común, aquellos que puedan ser aprovechados por todos los habitantes del Distrito Federal, con las restricciones y limitaciones establecidas en ley. Los bienes de uso común del Distrito Federal son inalienables, imprescriptibles e inembargables

(...)

Artículo 20.- Excepto aquellos pertenecientes a la Federación en términos de la legislación aplicable, son bienes de uso común del Distrito Federal:

- I. Las vías terrestres de comunicación que no sean federales o de particulares;
- II. Los montes y bosques que no sean de la Federación ni de los particulares y que tengan utilidad pública;
- III. Las plazas, calles, avenidas, viaductos, paseos, jardines y parques públicos, y
- IV. Los mercados, hospitales y panteones públicos.

Artículo 21.- Los bienes inmuebles de dominio público, podrán ser enajenados previo acuerdo de desincorporación. Para proceder a la desincorporación de un bien del dominio público, deberán cumplirse las condiciones y seguirse el procedimiento establecido en esta Ley y en sus disposiciones reglamentarias.

Artículo 22.- Con base en las normas que al efecto dicte la Oficialía, las Dependencias, Entidades, Delegaciones y demás órganos desconcentrados, establecerán sistemas de verificación y supervisión del uso de los inmuebles que le sean destinados o asignados, e informarán periódicamente sobre el particular a la propia Oficialía.

Artículo 23.- Las Dependencias, Entidades, Delegaciones y órganos desconcentrados, que tengan asignados bienes del dominio público o privado, propiedad del Distrito Federal, cuyo uso o aprovechamiento no se tenga previsto para el cumplimiento de las funciones o la realización de programas autorizados, deberán hacerlo del conocimiento de la Oficialía, de acuerdo con los objetivos de la política inmobiliaria del Distrito Federal, a fin de que sean destinados o aprovechados.

Artículo 24.- Las Dependencias, Entidades, Delegaciones y demás órganos desconcentrados que tengan destinados o asignados bienes inmuebles propiedad del Distrito Federal, no podrán realizar ningún acto de disposición,

ni conferir derechos de uso, aprovechamiento y explotación sin la previa autorización de la Oficialía.

La inobservancia de lo antes señalado, producirá la nulidad de pleno derecho, y la Oficialía podrá proceder a la recuperación administrativa del inmueble.

Artículo 25.- No pierden su carácter de bienes de dominio público los inmuebles que estando destinados a un servicio público de hecho o por derecho fueren aprovechados temporalmente, en todo o en parte, en otros fines distintos que no puedan considerarse como servicio público, hasta en tanto la autoridad competente resuelva lo procedente.

Artículo 26.- Cuando se requiera ejecutar obras de construcción, modificación, adaptación, conservación y mantenimiento de los inmuebles propiedad del Distrito Federal, así como para lograr su óptimo aprovechamiento, intervendrá Obras en coordinación con la Oficialía, dentro del ámbito de sus respectivas competencias.

Tratándose de inmuebles que tengan el carácter de históricos o artísticos, que estén bajo la administración del Distrito Federal, las autoridades federales competentes tendrán la intervención que les corresponda, en los términos de los ordenamientos legales aplicables.

Artículo 30.- Los bienes de dominio público del Distrito Federal estarán sometidos exclusivamente a la jurisdicción y competencia de los órganos de Gobierno del Distrito Federal.

Artículo 31.- Los Tribunales del Distrito Federal, de acuerdo con su competencia, conocerán de los juicios civiles, penales y administrativos que se relacionen con bienes del dominio público o privado del Distrito Federal.

Artículo 32.- El Jefe de Gobierno del Distrito Federal, por conducto de la Oficialía, ejercerá los actos de adquisición, control, administración, transmisión de dominio, inspección y vigilancia de los inmuebles propiedad del Distrito Federal, a que hace referencia esta Ley y sus reglamentos. Para los efectos de este artículo, las Dependencias, Entidades, Delegaciones y demás órganos desconcentrados, así como las demás personas que usen o tengan a sus cuidados inmuebles propiedad del Distrito Federal, deberán proporcionar a la Oficialía, la información, datos y documentos que les sean requeridos.

Asimismo, Oficialía y Contraloría, en el ámbito de sus respectivas atribuciones examinarán periódicamente la documentación jurídica y contable relacionada con las operaciones inmobiliarias que realicen las entidades en relación con bienes de dominio público, a fin de determinar el cumplimiento de esta Ley y de las disposiciones que de ella emanen.

Las Dependencias y Entidades, tratándose de inmuebles de dominio público, destinarán el uno al millar sobre el monto de los precios por las enajenaciones onerosas que celebren de conformidad con esta Ley, con lo cual se integrará la Bolsa Inmobiliaria, que tendrá por objeto el financiamiento de los programas de Desarrollo Urbano, que al efecto elabore Desarrollo Urbano, con la participación que le corresponda a las Delegaciones, especialmente los relativos a la constitución de reservas territoriales para atender los requerimientos de inmuebles para el servicio directo de las Dependencias y Entidades, así como para la realización de programas de interés social y de vivienda. El uno al millar se enterará a la Tesorería del Distrito Federal,

previamente a la adquisición o enajenación respectiva”. (Ley de Régimen Patrimonial y Servicios Públicos, 1996).

2.6.3. LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2016, de ello se advierten una serie de principios relacionados a nuestra temática, como los siguientes:

“I. Artículo 1 (fracción III). Fijar los criterios para que, en el ámbito de sus respectivas competencias exista una efectiva congruencia, coordinación y participación entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales para la planeación de la Fundación, Crecimiento, Mejoramiento, consolidación y Conservación de los Centros de Población y Asentamientos Humanos, garantizando en todo momento la protección y el acceso equitativo a los espacios públicos.

Artículo 3 (fracción XVIII) Espacio Público: áreas, espacios abiertos o predios de los asentamientos humanos destinados al uso, disfrute o aprovechamiento colectivo, de acceso generalizado y libre tránsito;

Artículo 4. La planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, Centros de Población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego a los siguientes principios de política pública:

I. 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;

II. Equidad e inclusión. Garantizar el ejercicio pleno de derechos en condiciones de igualdad, promoviendo la cohesión social a través de medidas que impidan la discriminación, segregación o marginación de individuos o grupos. Promover el respeto de los derechos de los grupos vulnerables perspectiva de género y que todos los habitantes puedan decidir entre una oferta diversa de suelo, viviendas, servicios, equipamientos, infraestructura y actividades económicas de acuerdo a sus preferencias, necesidades y capacidades;

VII. Protección y progresividad del Espacio Público. Crear condiciones de habitabilidad de los espacios públicos, como elementos fundamentales para el derecho a una vida sana, la convivencia, recreación y seguridad ciudadana que considere las necesidades diferenciadas por personas y grupos. Se fomentará el rescate, la creación y el mantenimiento de los espacios públicos que podrán ampliarse, o mejorarse, pero nunca destruirse o verse disminuidos. En caso de utilidad pública, estos espacios deberán ser sustituidos por otros.

IX. Sustentabilidad ambiental. Promover prioritariamente, el uso racional del agua y de los recursos naturales renovables y no renovables, para evitar comprometer la capacidad de futuras generaciones. Así como evitar rebasar la capacidad de carga de los ecosistemas y que el Crecimiento urbano ocurra sobre suelos agropecuarios de alta calidad, áreas naturales protegidas o bosques.

Artículo 37. Los programas de las zonas metropolitanas o conurbaciones, deberán tener:

X. Las previsiones y acciones prioritarias para conservar, proteger, acrecentar y mejorar el Espacio Público;

XI. Las estrategias para la Conservación y el Mejoramiento de la imagen urbana y del Patrimonio Natural y Cultural.

Artículo 74. La creación, recuperación, mantenimiento y defensa del Espacio Público para todo tipo de usos y para la Movilidad, es principio de esta Ley y una alta prioridad para los diferentes órdenes de gobierno, por lo que en los procesos de planeación urbana, programación de inversiones públicas, aprovechamiento y utilización de áreas, polígonos y predios baldíos, públicos o privados, dentro de los Centros de Población, se deberá privilegiar el diseño, adecuación, mantenimiento y protección de espacios públicos, teniendo en cuenta siempre la evolución de la ciudad. Las autoridades de los tres órdenes de gobierno, procurarán la instrumentación de mobiliario para el estacionamiento de bicicletas y otros vehículos impulsados por tracción humana en los edificios que ocupan.

Los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano, de conurbaciones y de zonas metropolitanas definirán la dotación de Espacio Público en cantidades no menores a lo establecido por las normas oficiales mexicanas aplicables. Privilegiarán la dotación y preservación del espacio para el tránsito de los peatones y para las bicicletas, y criterios de conectividad entre vialidades que propicien la Movilidad; igualmente, los espacios abiertos para el deporte, los parques y las plazas de manera que cada colonia, Barrio y localidad cuente con la dotación igual o mayor a la establecida en las normas mencionadas.

Los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano incluirán los aspectos relacionados con el uso, aprovechamiento y custodia del Espacio Público, contemplando la participación social efectiva a través de la consulta, la opinión y la deliberación con las personas y sus organizaciones e instituciones, para determinar las prioridades y los proyectos sobre Espacio Público y para dar seguimiento a la ejecución de obras, la evaluación de los programas y la operación y funcionamiento de dichos espacios y entre otras acciones, las siguientes:

I. Establecer las medidas para la identificación y mejor localización de los espacios públicos con relación a la función que tendrán y a la ubicación de los beneficiarios, atendiendo las normas nacionales en la materia;

II. Crear y defender el Espacio Público, la calidad de su entorno y las alternativas para su expansión;

III. Definir las características del Espacio Público y el trazo de la red vial de manera que ésta garantice la conectividad adecuada para la Movilidad y su adaptación a diferentes densidades en el tiempo;

IV. Definir la mejor localización y dimensiones de los equipamientos colectivos de interés público o social en cada Barrio con relación a la función que tendrán y a la ubicación de los beneficiarios, como centros docentes y de salud, Espacios Públicos para la recreación, el deporte y zonas verdes destinados a parques, plazas, jardines o zonas de esparcimiento, respetando las normas y lineamientos vigentes, y

V. Establecer los instrumentos bajo los cuales se podrá autorizar la ocupación del espacio público, que únicamente podrá ser de carácter temporal y uso definido.

Los municipios serán los encargados de velar, vigilar y proteger la seguridad, integridad y calidad del espacio público.

Artículo 75. El uso, aprovechamiento y custodia del Espacio Público se sujetará a lo siguiente:

I. Prevalecerá el interés general sobre el particular;

II. Se deberá promover la equidad en su uso y disfrute;

III. Se deberá asegurar la accesibilidad universal y libre circulación de todas las personas, promoviendo espacios públicos que sirvan como transición y conexión entre barrios y fomenten la pluralidad y la cohesión social;

IV. En el caso de los bienes de dominio público, éstos son inalienables;

V. Se procurará mantener el equilibrio entre las áreas verdes y la construcción de la infraestructura, tomando como base de cálculo las normas nacionales en la materia;

VI. Los espacios públicos originalmente destinados a la recreación, el deporte y zonas verdes destinados a parques, jardines o zonas de esparcimiento, no podrán ser destinados a otro uso;

VII. Los instrumentos en los que se autorice la ocupación del Espacio Público solo confiere a sus titulares el derecho sobre la ocupación temporal y para el uso definido;

VIII. Se promoverá la adecuación de los reglamentos municipales que garanticen comodidad y seguridad en el Espacio Público, sobre todo para los peatones, con una equidad entre los espacios edificables y los no edificables;

IX. Se deberán definir los instrumentos, públicos o privados, que promuevan la creación de espacios públicos de dimensiones adecuadas para integrar barrios, de tal manera que su ubicación y beneficios sean accesibles a distancias peatonales para sus habitantes.

X. Se establecerán los lineamientos para que el diseño y traza de vialidades en los Centros de Población asegure su continuidad, procurando una cantidad mínima de intersecciones, que fomente la Movilidad, de acuerdo a las características topográficas y culturales de cada región;

XI. Se deberá asegurar la preservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección al ambiente, la calidad formal e imagen urbana, la Conservación de los monumentos y el paisaje y mobiliario urbano, y

XII. En caso de tener que utilizar suelo destinado a Espacio Público para otros fines, la autoridad tendrá que justificar sus acciones para dicho cambio en el

uso de suelo, además de sustituirlo por otro de características, ubicación y dimensiones similares.

Los municipios vigilarán y protegerán la seguridad, integridad, calidad, mantenimiento y promoverán la gestión del Espacio Público con cobertura suficiente. Todos los habitantes tienen el derecho de denunciar, ante las autoridades correspondientes, cualquier acción que atente contra la integridad y condiciones de uso, goce y disfrute del Espacio Público.” (LGAH, 2016).

2.6.4. CARTA DE LA CIUDAD DE MÉXICO POR EL DERECHO A LA CIUDAD

La Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad¹² es fruto de este amplio proceso que, con su firma, genera una nueva etapa orientada a garantizar el reconocimiento legal y la implementación de este nuevo derecho humano es una iniciativa surgida y negociada desde 2007 con el Gobierno Federal y por diversas organizaciones del movimiento urbano popular. Esta Carta se orienta a enfrentar las causas y manifestaciones de la exclusión: económicas, sociales, territoriales, culturales, políticas y psicológicas. Se plantea como respuesta social, contrapunto a la ciudad-mercancía y como expresión del interés colectivo.

2.6.4.1. DEFINICIÓN DEL DERECHO A LA CIUDAD

De acuerdo a la Carta de la Ciudad de México por el derecho a la ciudad,¹³ este derecho tiene que ver con el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social. Es un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, que les confiere legitimidad de acción y de organización, basado en el respeto a sus diferencias, expresiones y prácticas culturales, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a la libre

¹² Ver Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad. Revisado de, https://hic-al.org/wp-content/uploads/2019/02/CARTA_CIUDAD_2011-muestra.pdf

¹³ Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad https://hic-al.org/wp-content/uploads/2019/02/CARTA_CIUDAD_2011-muestra.pdf

autodeterminación y a un nivel de vida adecuado. El Derecho a la Ciudad es interdependiente de todos los derechos humanos internacionalmente reconocidos, concebidos integralmente, e incluye, por tanto, todos los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales reglamentados en los tratados internacionales de derechos humanos.

La formulación de esta Carta persigue los siguientes objetivos:

“Contribuir a la construcción de una ciudad incluyente, habitable, justa, democrática, sustentable y disfrutable.

Contribuir a impulsar procesos de organización social, fortalecimiento del tejido social y construcción de ciudadanía activa y responsable.

Contribuir a la construcción de una economía urbana equitativa, incluyente y solidaria que garantice la inserción productiva y el fortalecimiento económico de los sectores populares”. (Carta de la Ciudad de México, 2019).

El Derecho a la Ciudad, de acuerdo con estos objetivos, puede coadyuvar al fortalecimiento social, económico, democrático y político de la población, así como al ordenamiento y manejo territorial sustentables con la intención de responder a las necesidades de las personas que habitan y transitan en el Distrito Federal, la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad representa un instrumento dirigido a fortalecer las reivindicaciones y luchas sociales. Aspira a constituirse en una iniciativa capaz de articular los esfuerzos de todos los actores públicos, sociales y privados, interesados en otorgar vigencia y efectividad a este nuevo derecho humano. La Carta por el Derecho a la Ciudad concibe este derecho en un sentido amplio: no se limita a reivindicar los derechos humanos en un territorio, sino que implica obligaciones de la autoridad y responsabilidades de la población en la gestión, producción y desarrollo de la ciudad.

2.6.5. LEY GENERAL DE BIENES NACIONALES

En el Diario Oficial de 8 de enero de 1982 se publicó la Ley General de Bienes Nacionales, abrogatoria de la ley de 1969. Última reforma publicada el día 3 de mayo de 2023.

“ARTICULO 3.-Son bienes nacionales

I.- Los señalados en los artículos 27, párrafos cuarto, quinto y octavo; 42, fracción IV y 132 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

II.-Los bienes de uso común a que se refiere el artículo 7 de esta ley;

III.-Los bienes muebles e inmuebles de la Federación;

IV.-Los bienes muebles e inmuebles propiedad de las entidades;

V.-Los bienes muebles e inmuebles propiedad de las instituciones de carácter federal con personalidad jurídica y patrimonio propios a las que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos les otorga autonomía y

VI.-Los demás bienes considerados por otras leyes nacionales”. (Ley General de Bienes Nacionales, 2023).

2.6.6. LEY DE DESARROLLO URBANO DEL DISTRITO FEDERAL

De esta ley de Desarrollo Urbano de la CDMX, se advierten una serie de principios y conceptos relacionados a nuestra temática, como los siguientes:

“Los artículos 2 y 3 de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal establece que:

Artículo 2. Son principios generales para la realización del objeto de la presente ley, los siguientes:

I. Planear el desarrollo urbano, con base en proyecciones del crecimiento poblacional de la ciudad de México, a fin de garantizar la sustentabilidad de la Ciudad de México mediante el ejercicio de los derechos de los habitantes del Distrito Federal al suelo urbano, a la vivienda, a la calidad de vida, a la infraestructura urbana, al transporte, a los servicios públicos, al patrimonio cultural urbano, al espacio público, al esparcimiento y a la imagen urbana y su compatibilidad con el sistema de planificación urbana del Distrito Federal.

Artículo 3. Para los efectos de esta ley, se entiende por:

X. Espacio Público; Las áreas para la recreación pública y las vías públicas, tales como, plazas, calles, avenidas, viaductos, paseos, jardines, bosques, parques públicos y demás de naturaleza análoga.

IX. Equipamiento urbano: El conjunto de inmuebles, instalaciones, construcciones y mobiliario urbano, destinados a prestar a la población servicios públicos, de administración pública, de educación y cultura; de

comercio, de salud y asistencia; de deporte y de recreación, de traslado y de transporte y otros, para satisfacer sus necesidades y su bienestar;

El artículo 156 fracción XI del Reglamento interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la CDMX establece que:

XI. Proponer lineamientos y criterios de carácter general y observancia obligatoria, así como políticas para la puesta en valor, planeación, diseño, generación, conservación, protección, consolidación, recuperación, rehabilitación, restauración y acrecentamiento del Patrimonio Cultural Urbano y del Espacio Público en la Ciudad de México.

En este sentido, todas las leyes anteriores, establecen las bases para determinar cómo se conforma el derecho al espacio público, su creación, uso y aprovechamiento, las limitantes en el ejercicio de los derechos políticos y privados sobre el mismo y un régimen de sanciones y acción de protección del mismo. Así como también el reconocimiento social y jurídico de los derechos y deberes de toda persona con su pertenencia con la comunidad.

El concepto de espacio público ha surgido de forma correlacionada y que se encuentra sujeto al escrutinio público

El espacio público es por definición, un bien de dominio público y propiedad pública irreducible a la apropiación de forma exclusiva en favor de ningún particular, ya que de considerase cualquiera de las anteriores nos encontraríamos en el punto de considera ese espacio como privado, lo cual eliminaría cualquier derecho que se pueda ejercer de forma común.

Este bien de dominio público es por su simple concepción un elemento en la vida pública, ya que son bienes de todos los mexicanos, pero al mismo tiempo son propiedad pública por lo que genera una relación jurídica a partir de su uso. La normativa es de aplicación general y observancia obligatoria para las autoridades como para los ciudadanos.

El derecho al acceso al espacio público es un derecho público que garantiza el ejercicio pleno de los seres humanos. La función de los asentamientos humanos, su gestión democrática y asegura la justicia territorial, la inclusión social y la distribución equitativa de bienes públicos

Concluyendo que todos los mexicanos tienen derecho al espacio público para el desarrollo de capacidades educativas, culturales, deportivas, políticas, recreativas, sociales además de que ayuda a proteger la historia y memoria de las comunidades”. (Ley de Desarrollo Urbano de la CDMX, 2010).

CAPÍTULO III
EL ESPACIO PÚBLICO Y EL CASO DE
LAS PERSONAS QUE VIVEN DEL
SERVICIO DE TAXIS IRREGULARES
EN CUAUTEPEC EN LA CDMX

PRESENTACIÓN DEL CAPÍTULO

En este apartado se aborda la relación del derecho al espacio público y el caso de las personas que viven del servicio de taxis irregulares en Cuauhteppec en la CDMX. Se habla de los rasgos y caracterizaciones del servicio de taxi irregular que brindan las personas en Cuauhteppec. Se sostiene en información de campo proporcionada por algunos actores sociales respecto la pregunta de investigación ¿Cuáles son los rasgos y caracterizaciones del servicio de taxi irregular que brindan las personas en Cuauhteppec en la CDMX y sus vínculos con el Derecho al espacio público? Este apartado se organiza de una introducción de capítulo y el desarrollo del capítulo.

3.1. ALGUNOS RASGOS Y PROBLEMÁTICAS SOBRE EL TRANSPORTE PUBLICO EN CUAUTEPEC

Para el entendimiento de este capítulo hay que hacer referencia a los rasgos de sus habitantes, en dónde se ubica y como se divide Cuauhteppec, siguiendo a: (La diversidad cultural en Cuauhteppec, págs. 12- 14),

“En Cuauhteppec coexisten dos tipos de habitantes: los originarios y los migrantes o avecindados. Los primeros descendientes de los grupos prehispánicos que habitaron estos territorios, se caracterizan por el arraigo a su territorio e identidad (costumbres tradiciones, religiosidad). El segundo tipo de habitantes son los llamados migrantes o avecindados y provienen de diversas partes del interior de la República: Oaxaca, Estado de México, Puebla y los llamados nahuas de la montaña” (...) “Cuauhteppec se asienta en la Delegación Gustavo A. Madero, en el norte de la Ciudad de México. Se divide convencionalmente en Barrio Bajo y Barrio Alto. Tiene como principales actividades económicas el comercio formal e informal. El segundo está representado en el tianguis y la venta de diversos productos como los que se ofrecen en la Plaza Hidalgo: frituras, discos, dulces típicos, etc. También podemos observar los servicios de transporte privado como los taxis regulares, los transportes concesionados, la ruta de trasporte público y los llamados taxis piratas”.

Quienes forman parte de la economía local. El taxi pirata este término es de gran importancia pues hay que hacer denotar que hace que un vehículo se convierta en taxi irregular; son aquellos que no cumplen con los requisitos que exige la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) dependencia gubernamental que se encarga de regular el transporte público, privado y de carga en la CDMX. Entre las características que exige la SEMOVI que deben cumplir los autos para funcionar como taxi regular son:

- ✓ Capacidad mínima para cuatro pasajeros más el conductor.
- ✓ Contar con cuatro o cinco puertas.
- ✓ Tener taxímetro regulado de acuerdo con lo establecido por la NOM-007-SCFI-2023.
- ✓ Contar con espacio para equipaje o cajuela.

Nuevas características técnicas:

- ✓ Rendimiento mínimo de ciudad de 12.75 km/L.
- ✓ Emisiones máximas de CO₂ (Dióxido de carbono) de 180g/km.
- ✓ Emisiones máximas de NOX (Óxido de Nitrógeno) de 167g/1000 km.

Seguridad:

- ✓ Dos bolsas de aire frontales.
- ✓ Cinturones de seguridad en todas las posiciones de los asientos de 3 puntos en 4 asientos y de 2 puntos en la posición central del asiento trasero.
- ✓ Sistema antibloqueo de frenado (ABS).
- ✓ Cabeceras en mínimo 4 asientos.
- ✓ Contar con póliza de seguro vigente para indemnizar los daños y perjuicios que con motivo de dicha actividad pudiese ocasionar a los usuarios, peatones, conductores o terceros en su persona o patrimonio

Accesibilidad:

- ✓ Cajuela con espacio suficiente para una silla de ruedas.

También de acuerdo con la Ley de Movilidad de la Ciudad de México la prórroga de la concesión (reemplacamiento) es el procedimiento que deben llevar a cabo las

personas concesionarias cada 10 años, para prorrogar su vigencia con la finalidad de poder continuar brindando el servicio de transporte público individual (taxi) en la Ciudad de México.

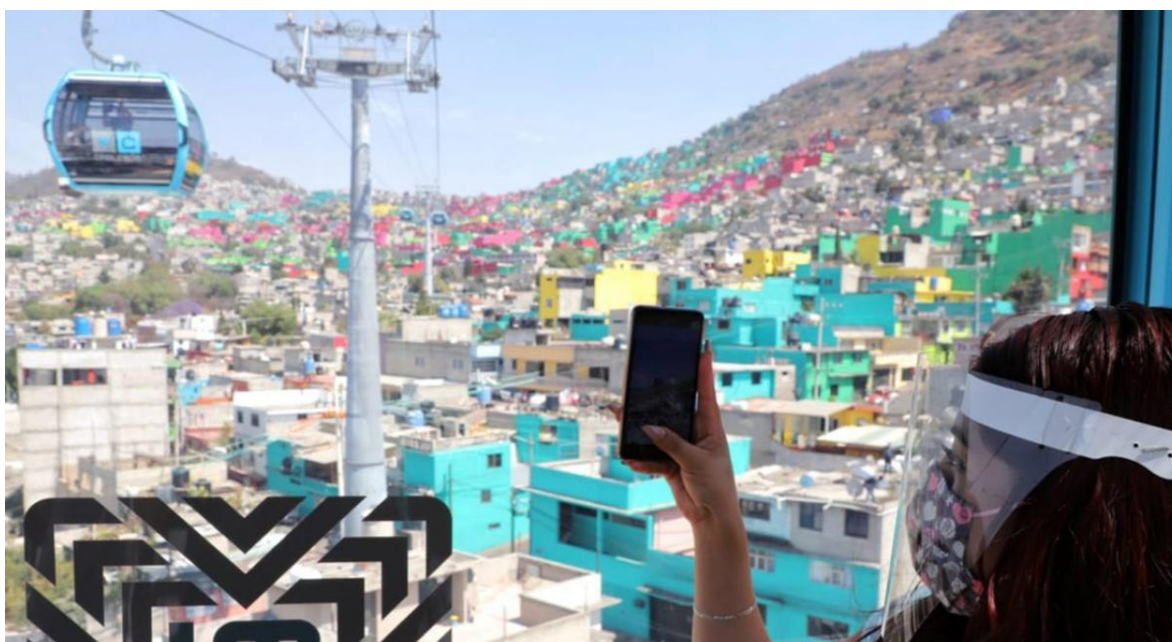
3.2. PROBLEMÁTICAS DE MOVILIDAD EN LA ZONA DE CUAUTEPEC BARRIO ALTO

Cuautepec Barrio Alto es una zona que desde hace décadas tiene un sistema de transporte ilegal e irregular de taxis, que no están regulados por la Secretaría de Movilidad, ya que la prestación del servicio concesionado es insuficiente y es así que actualmente se presta un servicio de transporte público de taxi informal.

Este transporte es llamado o conocido por los usuarios como *Vocho-taxis o taxis piratas*; para las autoridades son considerados como *taxis tolerados*. Con la coordinación de autoridades de la Alcaldía y de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), por sus siglas es la dependencia de la Administración Pública de la Ciudad de México, que tiene a su cargo el desarrollo Integral del transporte, control del autotransporte urbano, así como la planeación y operación de vialidades en la capital mexicana. (Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México).

Según los datos recolectados en campo, por vecinos y usuarios, este tipo de transporte predomina el auto Volkswagen compacto tipo Sedan, pues solo este tipo de vehículos y sus conductores que conocen bien la zona que quieren y pueden transitar y subir las angostas calles y empinadas pendientes, ya que el transporte concesionado del gobierno (RTP, MICROBUSES, CABLEBUS) realizan paradas muy alejadas de las calles de las personas que habitan en las zonas altas.

Fotografía 2. Cable bus



Fuente: Tomado de internet.

Por otro lado también, los taxis concesionados y de aplicación que pudieran brindar el servicio, se niegan a darlo por razones como dañar su unidad, desconocimiento de las calles o miedo a la inseguridad y delincuencia que aqueja a la zona. Dejando sin atención a la demanda de movilidad de la zona. Por lo que tienen que recurrir al *Vocho-taxi* como única opción de movilidad para llegar a su domicilio. Estos viajes que se realizan son cortos, pues su circulación está limitada por las autoridades a no salir de cierta zona de la Alcaldía, esto es de lo que comprende Lomas Altas de Cuauhtémoc hasta llegar a la Avenida llamada la Pastora, por lo que sobre pasando estos límites, ya no tienen ese permiso y se pueden hacer acreedores a una multa y el traslado de su vehículo al corralón. Cabe destacar que se han sumado a los *Vocho-taxis* otros tipos de autos como los tsurus, caribes etc., pues cualquier auto particular puede funcionar como taxis tolerados sin regulación alguna.

Fotografía 3. Cuauhtepac



Fuente: Tomado de internet.

Estos Vocho-taxis y autos particulares tolerados, tienen muchas quejas ya que no cuentan con concesión, circulan con placas de la Ciudad de México, del Estado de México o hasta sin placas, los operadores no cuentan con licencia para conducir o tarjetón de identidad, algunos son menores de edad y personas de la tercera edad, carecen de cursos necesarios en materia de movilidad.

Las unidades no usan cromática, trabajan sin taxímetro o de tener se encuentran adulterados no cuentan con tarifa autorizada, por lo que prácticamente pueden cobrar lo que ellos quieran al no tener taxímetro, los conductores cobran arbitrariamente el costo del pasaje, lo que pone en desventaja al pasajero que se ve en la necesidad de desembolsar de más lo que les cobra el chofer de la unidad. Los choferes están incorporados a organizaciones de taxis que les ofrecen ventajas para no ser sancionados y poder pertenecer a una base a cambio de aportar cuotas.

Las organizaciones están apoyadas por partidos políticos. La mayoría de las unidades están en mal estado y no tienen seguro de viajero, convirtiéndose en un transporte público inseguro, por lo que de ocurrir algún accidente se dan a la fuga sin pagar los daños ocasionados y si es el pasajero el o los afectados, tienen que pagar sus lesiones y en caso de deceso son los familiares los que cubren los gastos, ya que no existe un padrón para identificar al chofer ni a las unidades.

También la mayoría de las avenidas donde se movilizan estos taxis están deterioradas, mal iluminadas, carecen de señalización y nomenclatura incluyendo la de personas con discapacidad y en temporada de lluvias las colonias sufren de inundaciones y desbordamientos de ríos, la mayoría de las vialidades carecen de señalización y nomenclatura.

La alcaldía es una de las que tiene más alto índice de delincuencia y es insegura para la ciudadanía, con ello se vulnera su derecho a la movilidad segura que menciona lo siguiente:

“La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes medios de transporte reconocidos en la ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y su pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona”. (Ley de movilidad CDMX, artículo 5).

Ante lo anterior expuesto, los usuarios de transporte exigen tener derecho a conocer el número de licencia tarjetón, fotografía y nombre del conductor y matrícula de la unidad que permita, la lectura a distancia, así como conocer el número telefónico del centro de atención, al usuario para solicitar información o iniciar una queja o denuncia ante cualquier irregularidad en la prestación del servicio.

Dentro de las acciones tomadas en conjunto por las autoridades de la Alcaldía como de la SEMOVI se encuentran las siguientes:

Estrategia de Diagnóstico del Servicio de Transporte de Pasajeros Público de Ciclotaxi, Mototaxi, Golfitaxi y Vochotaxi en la Ciudad de México (MOVILIDAD DE BARRIO).¹⁴ También conocido Censo Movilidad de Barrio dio inicio de operaciones del 29 de Octubre de 2020 y hasta el 01 de marzo de 2021. Esta se trata de una estrategia de diagnóstico de la Secretaría de Movilidad, para todas las personas físicas que sean propietarias y operadoras de alguna unidad de Ciclotaxis (vehículo a pedales que puede contar con motor eléctrico), Mototaxis (Motocicletas adaptadas), Golfitaxis (Carros de golf), cabe destacar que nos acercamos con personal de la alcaldía para saber si este programa también incluía para los Vochotaxis de la zona de Cuauhtépec Barrio Alto, a lo que nos mencionaron que si aplicaba para ellos también.

¹⁴ Ver en Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.
<https://www.semovi.cdmx.gob.mx/movilidad-integrada/mi-movilidad-de-barrio1>

Infografía 1. Diagnóstico de Movilidad de Barrio Segura

DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD DE BARRIO SEGURA

El Gobierno de la Ciudad de México busca mejorar la experiencia, y seguridad de personas usuarias y operadoras del servicio de ciclotaxis, mototaxis y golfitaxis. Para lograrlo, es necesario contar con datos del funcionamiento de estos sistemas. Por ello, necesitamos de tu participación, como persona propietaria de unidades de movilidad barrial, en el censo integral digital.

Antes de comenzar, recuerda obtener tu LlaveCDMX, que es el acceso universal a todos los trámites digitales del Gobierno de la Ciudad de México.

Una vez con tu llave y con todos los datos necesarios, el censo no te llevará más de 30 minutos

1. Ingresa desde tu celular o desde una computadora a:
<https://movilidaddebarrio.cdmx.gob.mx/>

- A**

Fotografías tomadas con celular de:
Vehículo a registrar
(4 fotos: frontal, trasera, dos laterales)
Persona propietaria del vehículo
(1 foto de rostro: tipo tamaño infantil)
Personas operadoras del vehículo
(1 foto de rostro de cada una: tipo tamaño infantil)
- B**

Datos identificativos de las personas operadoras del vehículo: CURP, número telefónico fijo y/o número celular, correo electrónico, foto de rostro de la persona operadora.
- C**

Información de la organización de pertenencia: Nombre, correo electrónico de la organización y número telefónico de contacto.
- D**

Información de la base de operación: calle, número exterior, código postal, colonia, alcaldía, referencia.
- E**

Información del vehículo de operación:
Ciclotaxi. Fotos de la unidad (de frente, parte trasera, lado izquierdo y lado derecho).
Mototaxi. Placa, tarjeta de circulación, VIN, fotos de la unidad (de frente, parte trasera, lado izquierdo y lado derecho).
Golfitaxi. Número de serie, marca, modelo, fotos de la unidad (de frente, parte trasera, lado izquierdo y lado derecho).
- F**

Datos identificativos de las personas operadoras del vehículo: CURP, número telefónico fijo y/o número celular, correo electrónico, foto de rostro de la persona operadora.

2. Completa el formulario con la información del punto 1

3. ¡Listo!

Con tu colaboración, ayudas a mejorar la movilidad de todas y todos en



Fuente: Semovi. Información de la Secretaria de Movilidad de la CDMX.
<https://semovi.cdmx.gob.mx/movilidad-integrada/mi-movilidad-de-barrio1/censo-movilidad-de-barrio-segura1>

En colaboración con la Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP), se diseñó la plataforma Sistema de Censo Movilidad de Barrio Seguro. Lo anterior, para que las personas propietarias de estos vehículos se registren, bajo su participación digitalmente, lo anterior desde cualquier dispositivo electrónico, donde se brinda información relacionada con la operación de sus unidades.

De acuerdo a la Secretaría de Movilidad,¹⁵ uno de los objetivos de este programa tiene que ver con mejorar la experiencia de viaje de las personas usuarias, así como de las y los operadores, mediante la recaudación de la información correspondiente a las personas propietarias y operadoras que prestan el servicio de transporte público de pasajeros en ciclotaxi, mototaxi o golfitaxi. Con este tipo de programas se busca tener un padrón actualizado. Las alcaldías en el ámbito de sus atribuciones, colaborarán en la implementación y difusión de la Estrategia de Diagnóstico en su demarcación territorial. La participación en esta Estrategia de Diagnóstico del Servicio de Transporte Público no se traduce en la expedición de un permiso de autorización por parte de la Secretaría de Movilidad.

3.3. PLAN ESTRATÉGICO DE GENERO Y MOVILIDAD 2019 (SEMOVI)

La perspectiva de género en la movilidad se fundamenta a partir de una forma de pensamiento que cuestiona las maneras tradicionales de movimiento y traslado de las mujeres quienes diariamente transitan desde y hasta la Ciudad de México.

El Plan Estratégico de Género y Movilidad publicado en 2019, reconoce las diferencias en los viajes que realizan las mujeres en comparación a los hechos por

¹⁵ Secretaria de Movilidad de la Ciudad de Mexico. <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/movilidad-integrada/mi-movilidad-de-barrio1>

los hombres, orientando sus programas y proyectos hacia una movilidad más cómoda, segura y accesible.

Bajo esta premisa, la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) toma acciones para mejorar las condiciones de viaje de las mujeres y niñas en la Ciudad.

Las niñas y mujeres tienen derecho a transitar libres y seguras en la ciudad.

Líneas de Acción implementadas:

1. Infraestructura segura y vigilancia oportuna para la prevención de violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres.
2. Capacitación y sensibilización para la prevención y atención efectiva de violencias sexuales en el sistema integrado de transporte.
3. Protocolos de respuesta efectiva ante casos de violencia sexual hacia las mujeres dentro del sistema integrado de transporte.
4. Sistema Homologado de información de casos de violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres.
5. Acciones afirmativas para promover la paridad de género en el sector movilidad.
6. Cultura Institucional que fortalece la igualdad sustantiva y la no violencia hacia las mujeres que trabajan en el sector movilidad.
7. Infraestructura y políticas públicas que atienden las necesidades específicas de viaje de las mujeres (priorizando viajes de cuidado).
8. Promoción de opciones de movilidad efectiva y sustentable para las mujeres que responden a sus patrones y necesidades de viaje. (Plan estratégico de Género y Movilidad, 2019).

También de acuerdo con la Ley de Movilidad de la Ciudad de México la prórroga de la concesión (Reemplacamiento) es el procedimiento que deben llevar a cabo las

personas concesionarias cada 10 años, para prorrogar su vigencia con la finalidad de poder continuar brindando el servicio de transporte público individual (taxi) en la Ciudad de México.

“En la Ciudad de México se estiman 700,000 personas usuarias, de las cuales, cerca de 88% usa taxi de calle y 12% taxi de aplicación. Cabe destacar que las mujeres utilizan en mayor proporción los taxis en sus dos categorías, ya que representan el 64% de la población usuaria de taxis de aplicación.” (¿Qué debes saber para registrar tu auto como Uber, Didi o Cabify?, s.f., [Página web]).

Aunque se han tomado acciones y se ha puesto en marcha la promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual, faltan políticas públicas para cubrir las necesidades de movilidad de la ciudad procurando la preservación del medio ambiente y sobre todo la seguridad de los usuarios como de los operadores del sistema de movilidad.

Se ha avanzado, pero a pasos cortos, promoviendo y fomentando el uso de vehículos limpios no motorizados y eficientes con tecnologías sustentables y sostenibles amigables con el medio ambiente no contaminantes. En la que se ponga énfasis en la elaboración de los estudios necesarios para la operación de movilidad segura y eficiente para personas con discapacidad y movilidad limitada, creación de nuevas rutas de transporte público de pasajeros y modificación de las ya existentes para garantizar la protección de la vida y la integridad física de las personas priorizar los la planeación de los sistemas de transporte público vías para ciclistas atendiendo a las necesidades de interés público.

3.4. ACTORES Y OPINIÓN. MAPEO, ENTREVISTAS Y PREGUNTAS

Durante la investigación fue muy importante conocer y distinguir a los distintos actores y las voces de las personas a las que ha impactado de manera directa o indirectamente el servicio de taxi irregular en Cuautepec, Alcaldía Gustavo A. Madero en la CDMX, la importancia de saber la posición que guardan en las relaciones de poder que se han construido en la zona y la opinión de los actores; vecinos de la zona de Cuautepec, actores como representantes del gobierno de la alcaldía, usuarios del servicio, representantes vecinales etcétera.

Respecto a la clasificación de los diferentes actores sociales relacionados al trabajo de investigación, nos auxiliamos del siguiente cuadro, producto de un mapa sobre la clasificación de los diferentes actores sociales relacionados al servicio de taxi irregular en Cuautepec. Lo anterior se realizó con el fin de ubicarlos y también analizar sus intereses, su importancia e influencia en relación al tema de interés. Para ese efecto nos apoyamos del siguiente documento titulado “El mapeo de Actores Claves”, del autor Esteban Tapella (2007)¹⁶ y adelante presentamos el cuadro respectivo.

¹⁶ Tapella, E. (2007). El mapeo de Actores Claves, documento de trabajo del proyecto Efectos de la biodiversidad funcional sobre procesos ecosistémicos, servicios ecosistémicos y sustentabilidad en las Américas: un abordaje interdisciplinario”, Universidad Nacional de Córdoba, Inter-American Institute for Global Change Research (IAI). Tomado de <https://planificacionsocialunsj.files.wordpress.com/2011/09/quc3a9-es-el-mapeo-de-actores-tapella1.pdf>

Herramientas de trabajo para la reflexión y Transformación Social. Mapeo colectivo profundizando la mirada sobre el territorio. Consulta en la dirección de internet: https://geoactivismo.org/wp-content/uploads/2015/11/Manual_de_mapeo_2013.pdf

¿Cómo hacer un mapeo? La aventura de aprender. Gobierno de España. Tomado de <http://www.gisandbeers.com/RRSS/Publicaciones/Como-hacer-un-mapeo-colectivo.pdf>

Cuadro 1. Mapeo de actores claves

Clasificación de actores sociales.	Actor en lo particular.	Rol del actor en el proyecto.	Relaciones predominantes entre los actores.	Jerarquía de poder.
Clasificación de los diferentes actores sociales relacionados al servicio de taxi irregular en Cuauhtémoc	Conjunto de personas, grupos, instituciones públicas, con intereses homogéneos que participan en el servicio de taxi irregular en Cuauhtémoc	Funciones que desempeñan cada actor y el objetivo que persiguen con sus acciones.	Se define como a favor, indiferente y en contra de las relaciones de afinidad (confianza) en la 1. A favor. 2. Indiferentes/indeciso. 3. En contra.	Capacidad del actor de facilitar las acciones relacionadas a la 1. Alto. 2. Medio. 3. Bajo.
Instituciones públicas.	Gobiernos y poderes públicos			
	I. Federal. II. Estatal o CDMX. III. Municipal o Alcaldías	Llevar a cabo la función legal y política de crear, ejecutar normas de carácter federal, estatal, o CDMX, alcaldía con el objetivo de favorecer al servicio de taxi irregular en Cuauhtémoc	1. A favor.	1. Medio.
	IV. Partidos políticos.			
	MORENA	Función que ejerce frente al tema, el rol asumido respecto al servicio de taxi	1. A favor.	1. Alto.

		irregular en Cuautepec		
	PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO	Función que ejerce frente al tema, el rol asumido de apoyo al servicio de taxi irregular en Cuautepec	1. A favor.	2. Alto.
	PARTIDO DEL TRABAJO	Función que ejerce frente al tema, el rol asumido de apoyo al servicio de taxi irregular en Cuautepec	1. A favor.	2. Alto.
	PRI.	Función que ejerce frente al tema, el rol asumido de apoyo al servicio de taxi irregular en Cuautepec	3. A favor.	3. Medio.
	PAN.	Función que ejerce frente al tema, el rol asumido de apoyo al servicio de taxi irregular en Cuautepec	3. En contra.	3. Bajo.
Instituciones privadas.	1. Grupos civiles de permisionarios del transporte público concesionarios de taxi	Su función es el representar y organizar a los grupos de concesionarios de taxis y el rol asumido de apoyo al servicio de taxi irregular en Cuautepec	3. En contra.	2. Alto.

Organizaciones sin fines de lucro.	1. Grupo de promotores de deporte, educativos y culturales	Su función es el promover el fútbol, educativos, promoción de la cultura, el rol asumido de apoyo al servicio de taxi irregular en Cuauhtémoc, pero indiferentes.	2. Indiferentes /indeciso.	1. Alto.
Organizaciones sociales.	1. Grupos de colonos y usuarios del transporte regula e irregular	Su función es el promover la organización en las distintas colonias. El rol asumido de apoyo al servicio de taxi irregular en Cuauhtémoc a favor de que se regularicen.	1. A favor.	1. Alto.

Fuente: Elaboración propia con datos de Esteban Tapella (2007).

De acuerdo a esta gráfica, podemos observar que, en Cuauhtémoc, tenemos una diversidad de actores, ya sea instituciones públicas como los gobiernos federales y locales, que tienen una posición favorable para impulsar y mantener el servicio de taxi irregular en Cuauhtémoc, ya que estos coinciden en el partido político del cual emanan y su jerarquía de poder es alto. En esa misma categoría, encontramos a los partidos políticos, donde se encuentra el Movimiento de Regeneración Nacional, el Partido Verde Ecologista de México y el Partido del Trabajo, que tienen una posición favorable para impulsar y mantener el apoyo al servicio de taxi irregular en Cuauhtémoc, ya que estos coinciden en alianzas partidistas, tanto a nivel local como

nacional y su jerarquía de poder es alto. En esa misma categoría, encontramos a otros de los partidos políticos, donde se encuentra el Partido Revolucionario Institucional y el Partido Acción Nacional, que tienen una posición de oposición al servicio de taxi irregular en Cuauhtémoc, pero indiferentes.

Finalmente, en cuanto actores que generan relaciones de poder en Cuauhtémoc, que emanan de instituciones privadas, en lo particular organizaciones de permisionarios del transporte público de taxis regulares, tienen una posición en contra de que se regularicen los taxis piratas y su jerarquía de poder es alto. Las organizaciones sin fines de lucro como promotores de deportes, educativos, culturales y organizaciones sociales referentes a colonos usuarios del transporte regular e irregular, guardan una posición los primeros indiferentes y los segundos predominantemente a favor y su jerarquía de poder es alto.

En ese sentido podemos señalar que respecto a los niveles de posición y grado de poder que se pueden advertir, y una vez ubicados e identificados cada actor con el fin de ir tejiendo el mapa de actores, respecto al servicio de taxi irregular en Cuauhtémoc, se puede advertir una correlación de fuerzas favorable al mismo, esto lo podemos mostrar en la siguiente grafica. Poder para apoyar el cumplimiento del objetivo, respecto al servicio de taxi irregular en Cuauhtémoc.

Cuadro 2. Matriz o gráfica de Mapeo de Actores Claves (MAC)



Alto.	Alto y a favor.		
Medio.	Medio y a favor.	Medio e indiferente o indeciso.	
Bajo.	Bajo y a favor.	Bajo e indiferente o indeciso.	En contra y bajo.
	A favor.	Indiferente/indeciso.	En contra.

Interés en el objetivo.
→

Fuente: Elaboración propia con datos de Esteban Tapella.

Fue importante realizar esta investigación cualitativa y conocer la opinión respecto de los usuarios del transporte de taxis irregulares en la zona de Cuauhtémoc. Basándonos en entrevistas nos ayudamos a transferirlo al ámbito jurídico y determinar de esta manera la solución a la problemática planteada en materia del derecho humano a la movilidad urbana que vive esta zona, en particular el servicio de taxis irregulares o piratas vóchos. De igual manera, hay que considerar la organización de los actores a los que fueron entrevistados desde representantes de instituciones públicas, organizaciones públicas, habitantes de la zona, se entrevistó a usuarios del servicio de transporte público regular e irregular, habitantes de Cuauhtémoc y representantes vecinales en diversas colonias de Cuauhtémoc.

Las preguntas en específico fueron las siguientes.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

PLANTEL CUAUTEPEC. LICENCIATURA EN DERECHO.

LA PRESENTE ACTIVIDAD ES DE TIPO ACADÉMICO. LA INFORMACIÓN QUE USTED PROPORCIONE ES CONFIDENCIAL Y SE UTILIZARÁ PARA DOCUMENTAR LA TESIS DE LICENCIATURA EN DERECHO TITULADA:

“EL DERECHO AL ESPACIO PÚBLICO.

EL CASO DE LAS PERSONAS QUE VIVEN DEL SERVICIO DE TAXI IRREGULAR EN CUAUTEPEC, ALCALDÍA GUSTAVO A. MADERO EN LA CDMX”.

TRABAJO QUE REALIZAN ESTUDIANTES DE NOMBRE:

MARTHA PATRICIA RAMÍREZ GONZÁLEZ

JORGE CANTE ROSAS,

DIRIGIDA POR LA DRA. MONTSERRAT BALCORTA SOBRINO Y EL DR. TONATIUH HERNÁNDEZ CORREA EN LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, LICENCIATURA DE DERECHO EN EL PLANTEL CUAUTEPEC.

Fecha de realización: / /

Lugar de realización: _____ No. _____

PREGUNTAS

Servicios en general.

- ✓ ¿Usted es usuario del servicio que brinda el transporte público colectivo en Cuauhtémoc?
- ✓ ¿Desde hace cuánto tiempo ha venido utilizando el servicio de transporte público colectivo de Cuauhtémoc, recuerda como ha venido evolucionando?
- ✓ ¿Qué tipos de servicio de transporte público colectivo conoce en Cuauhtémoc?
- ✓ ¿Qué tipos de servicio de transporte público colectivo ha utilizado en Cuauhtémoc?
- ✓ ¿Cuál es su opinión respecto del actual servicio que se brinda del transporte público colectivo en Cuauhtémoc?
- ✓ ¿Cuál es su opinión, del servicio de transporte público colectivo que mejor brinda servicio y porque, todo ello en la línea Cuauhtémoc?
- ✓ En su opinión ¿el servicio de transporte público colectivo que se brinda en Cuauhtémoc cumple con los requisitos de seguridad vial? y por qué.
- ✓ En su opinión ¿el servicio de transporte público colectivo que se brinda en Cuauhtémoc cumple con los requisitos de accesibilidad? y por qué.
- ✓ En su opinión ¿el servicio de transporte público colectivo que se brinda en Cuauhtémoc cumple con los requisitos de eficiencia? y por qué.
- ✓ En su opinión ¿el servicio de transporte público colectivo que se brinda en Cuauhtémoc cumple con los requisitos de sostenibilidad ambiental y por qué?
- ✓ En su opinión ¿el servicio de transporte público colectivo que se brinda en Cuauhtémoc cumple con los requisitos de calidad? Y por qué.
- ✓ En su opinión ¿el servicio de transporte público colectivo que se brinda en Cuauhtémoc cumple con los requisitos de inclusión? Y por qué.
- ✓ En su opinión ¿el servicio de transporte público colectivo que se brinda en Cuauhtémoc cumple con los requisitos de igualdad? Y por qué.
- ✓ En su opinión ¿el servicio de transporte público colectivo que se brinda en Cuauhtémoc permite el efectivo desplazamiento de todas las personas para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo?

Servicios de taxis piratas, irregulares o vochos.

- ✓ ¿Conoce el transporte de taxis irregulares en la zona de Cuauhtémoc Alcaldía Gustavo A. Madero en la Ciudad de México?
- ✓ ¿El servicio de transporte público colectivo de taxis irregulares en la zona de Cuauhtémoc cumple con los requisitos de seguridad vial? Y por qué.
- ✓ ¿El servicio de transporte público colectivo de taxis irregulares en la zona de Cuauhtémoc cumple con los requisitos de accesibilidad? Y por qué.
- ✓ ¿El servicio de transporte público colectivo de taxis irregulares en la zona de Cuauhtémoc cumple con los requisitos de eficiencia? Y por qué.
- ✓ ¿El servicio de transporte público colectivo de taxis irregulares en la zona de Cuauhtémoc cumple con los requisitos de sostenibilidad ambiental? Y por qué.
- ✓ ¿El servicio de transporte público colectivo de taxis irregulares en la zona de Cuauhtémoc cumple con los requisitos de calidad? Y por qué.
- ✓ ¿El servicio de transporte público colectivo de taxis irregulares en la zona de Cuauhtémoc cumple con los requisitos de inclusión? Y por qué.
- ✓ ¿El servicio de transporte público colectivo de taxis irregulares en la zona de Cuauhtémoc cumple con los requisitos de igualdad? Y por qué.
- ✓ En su opinión, ¿el servicio de taxis irregulares en la zona de Cuauhtémoc satisface la necesidad de un transporte público para la población de Cuauhtémoc? Y por qué.
- ✓ En su opinión, ¿el servicio de taxis irregulares en la zona de Cuauhtémoc permite el efectivo desplazamiento de todas las personas para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo? y por qué.
- ✓ ¿Qué sugerencias tendrías para mejorar el servicio de taxis irregulares en la zona de Cuauhtémoc?

CONSIDERACIONES FINALES DE LA INVESTIGACIÓN

En cuanto a las preguntas de investigación que nos hemos propuesto dar contestación a lo largo de este trabajo, se realizan las consideraciones finales de la investigación bajo los siguientes términos:

¿Cuál es la configuración histórica y qué se entiende conceptualmente por el derecho al espacio público?

1. De acuerdo a las y los autores en ámbitos filosóficos, sociológicos, pero también en la ciencia política y actualmente en el derecho, el espacio público tiene dos grandes concepciones principales, la primera tiene que ver con una noción del espacio absoluto, muy clásica, donde el espacio se entiende como una realidad en sí misma, independiente de las cosas, bajo la noción de vacío y, por otro lado, podemos observar, la posición relativista que tiene que ver con la noción de mirar el espacio que es definido por las relaciones que se producen, por las cosas que existen y la posición entre ellas.

2. En ese sentido, para este trabajo el espacio, tiene una posición relativista, se entiende que el espacio, es un espacio público, un espacio social, donde está relacionado a las personas y sus prácticas sociales, a sus relaciones sociales, donde sus lugares están vinculados a los espacios donde se despliegan relaciones de las personas en áreas de diversión, cultura, trabajo, relaciones políticas, religiosas, comercio, por lo mismo en el uso de transporte, entre muchos otros.

3. Es bajo esta tesitura que las normas jurídicas como por ejemplo en la CDMX, se adopta esta noción relativista, con el fin de proteger, de abonar a los espacios de convivencia social que despliega la ciudadanía en su libre convivencia y esto se vincula con los derechos de las personas y los derechos colectivos. El derecho al

espacio público y el derecho a la ciudad están plasmados en la Constitución Política de la Ciudad de México.

3. Para este trabajo el espacio público, como un derecho, lo vinculamos con el transporte y en particular con el transporte de taxis piratas o irregulares, en el sentido que todas las personas tienen derecho al espacio público, ya sea ciudadanos/as, todo tipo de trasportistas, por lo mismo los taxistas piratas o irregulares, que han operado desde hace varias décadas en la zona de Cuauhtémoc en la Alcaldía Gustavo A. Madero en la CDMX.

4. En la CDMX, como toda ciudad en el mundo tiene una historia respecto a la evolución del transporte público, de donde se advierte la época prehispánica, la etapa colonial, el México independiente, el México posrevolucionario, hasta la actualidad, que se desarrolla en áreas de urbanización, como Cuauhtémoc, que ha tenido sus orígenes actuales en la propia irregularidad de la posesión y propiedad de predios, que se han urbanizado y por lo mismo, la existencia desde la década de los noventa del siglo XX, de transporte irregular como los vóchos piratas o transporte tolerado por la autoridad administrativa.

5. También la existencia de este tipo de transporte irregular, se debe a que el transporte regular, ya sean microbuses, taxis, entre otros, no brindan el servicio a los lugares más alejados y recónditos de esta zona, ya que muchas veces, por la urbanización irregular y descontrolada, existen callejones estrechos, subidas muy pronunciadas, calles en muy mal estado, topes y, en muchas ocasiones, en zonas peligrosas de estos barrios.

6. Por otro lado, el derecho humano al espacio público, es entendido de acuerdo a Jordi Borja, geógrafo urbanista y político español, como el espacio principal del

urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. El espacio público está conformado por el 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.

7. Podemos observar alrededor de nuestra temática una clasificación de los diferentes actores sociales relacionados al servicio de taxi irregular en Cuauhtémoc, tanto de Instituciones públicas, de Instituciones privadas, de organizaciones sin fines de lucro, de organizaciones sociales.

En cuanto a instituciones públicas, podemos observar, los gobiernos de los distintos niveles y de los poderes públicos, tanto a nivel Federal, o CDMX, las Alcaldías, por otro lado, los partidos políticos, que operan en la actual arena electoral, donde encontramos al partido MORENA, PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO, PARTIDO DEL TRABAJO, PRI, PAN.

Por otro lado, se observan otros actores, ya sean los Grupos civiles de permisionarios del transporte público y de concesionarios de taxi.

Ciudadanía en general, donde participan Grupos de promotores de deporte, educativos y culturales y también se incluyen los Grupos de colonos y usuarios del transporte regular e irregular.

¿Como se ha venido reconociendo bajo una escala normativa, internacional, nacional y local el derecho al espacio público?

1. El derecho al espacio público se ha venido configurando bajo distintas escalas, tanto a nivel internacional, nacional y local.

2. El cuanto a la convencionalidad universal, podemos observar una serie de esfuerzos en particular la Organización de Naciones Unidas, en cuanto al impulso de directrices políticas, como Tratados Internacionales que, aunque no se han

particularizados, podemos observar la Declaración Universal de los Derechos humanos, donde se expresa el artículo primero sobre derechos de libertad y de dignidad; el tercero sobre la vida y seguridad; el séptimo igualdad ante la ley, protección contra la discriminación; el artículo 13 sobre libertad de circulación, residencia; el 23 sobre libertad de trabajo, remuneración equitativa; el artículo 25 protección a la vida, familia salud y bienestar; el artículo 29 sobre deberes a la comunidad, derechos que redundan como ya se dijo, en el derecho al espacio público.

En cuanto al Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, podemos advertir como ya se dijo, un conjunto de derechos humanos a nivel universal, que son fundamento a nuestra temática, en particular derechos económicos, social, culturales que redundan en el derecho al espacio público.

En cuanto al Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, como ya se dijo, podemos advertir un conjunto de derechos humanos a nivel universal, que son fundamento a nuestra temática, en particular derechos civiles y políticos que redundan en el derecho al espacio público.

En cuanto a la Convención Internacional Sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación Racial, de estos artículos, podemos advertir un conjunto de derechos humanos a nivel universal, que son fundamento a nuestra temática, en particular sobre la eliminación de todas las formas de discriminación racial y nuestra temática relacionado al espacio público.

En cuanto a la Convención Internacional Sobre La Protección de los Derechos de todos los Trabajadores Migrantes, podemos advertir un conjunto de derechos humanos a nivel universal, que son fundamento a nuestra temática, en particular

sobre la eliminación de los derechos de los trabajadores migrantes y nuestra temática relacionado al espacio público.

En cuanto a la Convención sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra la Mujer, de estos artículos, podemos advertir un conjunto de derechos humanos a nivel universal, que son fundamento a nuestra temática, en particular sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer y nuestra temática relacionado al espacio público.

En cuanto a la Convención sobre los Derechos del Niño, podemos advertir un conjunto de derechos humanos a nivel universal, que son fundamento a nuestra temática, en particular, sobre los principios fundamentales sobre los derechos de niño, ya sea la no discriminación, el interés superior del infante, la protección de la vida, la supervivencia y desarrollo del niño y la participación de las y los infantes.

En cuanto a la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, aunque se puede advertir como un documento simplemente político y no jurídico, podemos advertir el derecho a la Ciudad, como un derecho amplio, también podemos advertir el derecho al transporte y la movilidad pública

En cuanto a la Carta Europea de Salvaguarda de Los Derechos Humanos en la Ciudad, podemos advertir un conjunto de derechos humanos a nivel europeo que nos puede dar idea de los derechos humanos que se pueden trabajar a nivel universal e interamericano, que son fundamento a nuestra temática, en particular el derecho a la ciudad, igualdad y no discriminación, circulación y tranquilidad en la ciudad, derechos que redundan en el derecho al espacio público.

En cuanto a la Carta de Derechos y Responsabilidades de Montreal, podemos advertir un conjunto de derechos humanos a nivel americano, que son fundamento

a nuestra temática, en particular derechos civiles y políticos, en particular la vida y la libertad personal que redundan en el derecho al espacio público.

3. En cuanto a la Constitucionalidad y Legalidad del Derecho al Espacio Público, podemos observar, el artículo 27 la Constitución General de la República, 13 letra D, artículo 53, entre otros, de la Constitución Política de la CDMX, la Ley de Régimen Patrimonial y Servicios Públicos de donde se advierten los bienes públicos y servicios comunes, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano respecto al uso, aprovechamiento, custodia del espacio público, finalmente se advierte la ley General de Bienes Nacionales a nivel Nacional, entre muchas otras.

4. En este sentido, como ya se dijo, todas las leyes anteriores entre otras, establecen las bases para determinar cómo se conforma el derecho al espacio público, su creación, uso y aprovechamiento, las limitantes en el ejercicio de los derechos políticos y privados sobre el mismo y un régimen de sanciones y acción de protección del mismo. Así como también el reconocimiento social y jurídico de los derechos y deberes de toda persona con su pertenencia con la comunidad.

El concepto de espacio público ha surgido de forma correlacionada y que se encuentra sujeto al escrutinio público

El espacio público es por definición, un bien de dominio público y propiedad público irreducible a la apropiación de forma exclusiva en favor de ningún particular, ya que de considerase cualquiera de las anteriores nos encontraríamos en el punto de considera ese espacio como privado, lo cual eliminaría cualquier derecho que se pueda ejercer de forma común.

Este bien de dominio público es por su simple concepción un elemento en la vida pública, ya que son bienes de todos los mexicanos, pero al mismo tiempo son propiedad pública por lo que genera una relación jurídica a partir de su uso. La normativa es de aplicación general y observancia obligatoria para las autoridades como para los ciudadanos.

El derecho al acceso al espacio público es un derecho público que garantiza el ejercicio pleno de los seres humanos. La función de los asentamientos humanos, su gestión democrática y asegura la justicia territorial, la inclusión social y la distribución equitativa de bienes públicos

Concluyendo que todas las y los mexicanos tienen derecho al espacio público para el desarrollo de capacidades educativas, culturales, deportivas, políticas, recreativas, sociales además de que ayuda a proteger la historia y memoria de las comunidades.

¿Cuáles son los rasgos y caracterizaciones del servicio de taxi irregular que brindan las personas en Cuauhtémoc en la CDMX y sus vínculos con el derecho al espacio público?

1. Los rasgos y caracterizaciones del servicio de taxi irregular en Cuauhtémoc se vinculan con la situación del crecimiento urbano irregular en la zona. Lo que advertimos es una variedad de actores públicos y sociales alrededor de este fenómeno, que tiene que ver con la insuficiencia del transporte público, por lo mismo la autoridad tolera en sus márgenes legales a estas personas que viven de esta actividad.

2. Podemos advertir por parte de la autoridad una serie de estrategias de diagnóstico del servicio del transporte, donde se incluye la regulación de los taxis piratas.

Fue importante realizar esta investigación cualitativa y conocer la opinión respecto de los usuarios del transporte de taxis irregulares en la zona de Cuauhtémoc. Basándonos en entrevistas nos ayudamos a transferirlo al ámbito jurídico y determinar de esta manera algunas sugerencias a la problemática planteada en materia del derecho humano a la movilidad urbana que se vive en esta zona, en particular el servicio de taxis irregulares o piratas vóchos. De igual manera hay que considerar la organización de los actores a los que fueron entrevistados, desde representantes de instituciones públicas, organizaciones públicas, habitantes de la zona, se entrevistó a usuarios del servicio de transporte público regular e irregular, habitantes de Cuauhtémoc y representantes vecinales en diversas colonias de Cuauhtémoc.

3. Finalmente, de las voces que entrevistamos, advertimos que es importante concretar el derecho humano al espacio público por medio de este servicio, trabajar a un más por el cumplimiento de los requisitos de seguridad vial de este servicio, cumplir los requisitos de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad ambiental, calidad, inclusión, igualdad, con el fin de permitir el efectivo desplazamiento de las personas usuarias de este transporte, con ello buscar satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo personal.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Borja, J. y Muxí, Z. (2000). El espacio público. Ciudad y ciudadanía, Barcelona, Electa.
- Calderón Heredia, Y. (2019) Los piratas en el siglo XXI. Cuautepec y sus taxis irregulares. Tiempo UAM. Sociedad, cultura y tecnología. año 2, vol. II, núm. 3, octubre-diciembre. Extraído de <https://tiempouam.azc.uam.mx/articulos/siglo-xxi-taxis-piratas-cuautepec/>
- Carta Europea de Salvaguarda de los Derechos Humanos en la Ciudad (2000). Revisado de https://utebo.es/sites/default/files/images/Carta_Europea_Salvaguarda.pdf
- Carta de Derechos y Responsabilidades de Montreal (2006). Revisado de <https://www.uclg-cisd.org/sites/default/files/CARTA-DE-DERECHO-Y-RESPONSABILIDADES.PDF>
- Carta mundial del derecho a la ciudad. (2005). Recuperado de <https://hic-al.org/wp-content/uploads/2019/03/Carta-Mundial-Derecho-a-la-Ciudad.pdf>
- Carta Social Europea (1961). Revisado de <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2002/1934.pdf>
- Castro Cuba Barinez, I. E. (2019). Investigar en Derecho. Texto de Apoyo a la Docencia. Universidad Andina De Cusco. Escuela de Posgrado. Cusco, Perú. Recuperado de <https://www.uandina.edu.pe/descargas/documentos/epg/investigar-derecho-EPG.pdf>
- Coalición internacional para el Hábitat. Revisado de <https://hic-al.org/quienes-somos/hic/>
- Conferencia mundial de derechos humanos. (1993). Revisado de <https://www.ohchr.org/es/about-us/history/vienna-declaration>
- Constitución Política de la Constitución de la Ciudad de México. (2017). Recuperado de https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/estatutos/CONSTITUCION_POLITICA_DE_LA_CDMX_14.2.2.pdf
- Constitución Política de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos (1917). Recuperado de https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf_mov/Constitucion_Politica.pdf
- Convención Americana de Derechos Humanos (1969). Revisado de https://www.oas.org/dil/esp/1969_Convenci%C3%B3n_Americana_sobre_De_rechos_Humanos.pdf

- Convención Internacional sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Racial (1968). Revisado de https://www.ohchr.org/sites/default/files/cerd_SP.pdf
- Convención Internacional sobre la Protección de los Derechos de Todos los Trabajadores Migrantes (1977). Revisado de https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/doc/cartillas/13_Cartilla_Trabajadores_Migratorios.pdf
- Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra la Mujer (1979). Revisado de https://www.ohchr.org/sites/default/files/cedaw_SP.pdf
- Convención sobre los Derechos del Niño (1989). Revisado de https://www.ohchr.org/sites/default/files/crc_SP.pdf
- Convención Europea de los Derechos Humanos (1950). Revisado de [https://elearning.icrc.org/detention/es/story_content/external_files/Convenci%C3%B3n%20Europea%20de%20Derechos%20Humanos%20\(1950\).pdf](https://elearning.icrc.org/detention/es/story_content/external_files/Convenci%C3%B3n%20Europea%20de%20Derechos%20Humanos%20(1950).pdf)
- Declaración Universal de los Derechos Humanos (1948). Revisado de https://www.ohchr.org/sites/default/files/UDHR/Documents/UDHR_Translations/spn.pdf
- Diego A. Dolabjian (2012). Espacio público: una mirada desde el derecho constitucional”, en Contextos, Buenos Aires. Revisado de <https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/contextos/article/view/2842/2645>
- Enríquez Rubio, H. y Hernández Cuevas, M. (2014). Consideraciones epistémico-metodológicas sobre la investigación de la Realidad Social. Instituto de Investigaciones Jurídicas. UNACH. Tuxtla Gutiérrez, Chiapas. Recuperado de <https://www.iij-unach.mx/images/docs/ConsideracionesEpistemicoDigital.pdf>
- Fix-Zamudio, H. (2007). Metodología, docencia e investigaciones jurídicas. 14 edición. Editorial Porrúa. México.
- Galindo Pérez, C. et al. (2019). Cómo nos movemos en la Ciudad de México. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. Recuperado de <https://repositorio.unam.mx/contenidos/5009249>
- Gomezcésar Hernández, I. y Ochoa Tinoco, C. (coords.) (2021). Cuauhtepac. Actores sociales, cultura y territorio (1.ª ed.). Universidad Autónoma de la Ciudad de México - UACM. Revisado de <https://publicaciones.uacm.edu.mx/gpd-cuauhtepac-actores-sociales-cultura-y-territorio.html>
- Guastini, R. (2016). La Sintaxis del Derecho. Marcial Pons. Madrid, España.

Jaramillo Ordóñez, H. (2014). La ciencia y técnica del Derecho. Introducción al Derecho. Editorial Dykinson, S.L. Universidad Técnica Particular de Loja. España.

INEGI. (2015). Encuesta Intercensal. Revisado de <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/>

Informe regional de desarrollo urbano. (2013-2014). Recuperado de <https://www.undp.org>

Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (2016). Revisado de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU.pdf>

Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal. (2010). Recuperado de https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/leyes/LEY_DE_DESARROLLO_URBANO_DEL_DF_5.1.pdf

Ley de Movilidad de la Ciudad de México (Prórroga de Reemplacamiento taxi 2022-2023). Recuperado de: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/taxis/tramites/prorroga-para-reemplacamiento-taxi-2022-2023>

Manual de titulación de la licenciatura en Derecho. (2021). Revisado en https://portalweb.uacm.edu.mx/uacm/Portals/9/Titulacion/xreglamento/CHyC/S/MANUAL_TIT_LIC_DERECHO_%202017.pdf

Movilidad de Barrio (29 de octubre de 2020 al 01 de marzo de 2021). Revisado de <https://movilidaddebarrio.cdmx.gob.mx>

Navarro Benitez, B. (2005). "El servicio de transporte urbano y los procesos sociales". Veredas, 10. UAM-X. Recuperado de https://publicaciones.xoc.uam.mx/TablaContenidoFasciculo.php?id_fasciculo=266

Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (1966). Revisado de https://www.ohchr.org/sites/default/files/cescr_SP.pdf

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1966). <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/international-covenant-civil-and-political-rights>

Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019. (SEMOVI). Revisado de <https://semovi.cdmx.gob.mx/movilidad-integrada/genero-y-movilidad/plan-estrategico-de-genero-y-movilidad>

- Qué debes saber para registrar tu auto como Uber, Didi o Cabify (s,f).OLXAutos). Recuperado de <https://latinoseguros.com.mx/sitio2021/cuales-son-los-requisitos-para-ser-conductor-de-taxi-o-plataformas-de-transporte-privado/>
- Ramírez-Ramírez, F.R. (2017). Breviario de técnicas para la investigación jurídica. Primera edición. Universidad de Guanajuato. México.
- Ramos Núñez, C. (2007). Como hacer una tesis de derecho y no envejecer en el intento. (Y como sustentar expedientes). Gaceta Jurídica. Perú.
- Reglamento interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la CDMX. (2019). Recuperado de https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/reglamentos/RGTO_INTERIOR_DEL PODER EJECUTIVO_Y_DE_LA ADMINISTRACION_PUBLICA_DE_LA CIUDAD_DE_MEXICO_40.1.pdf
- Rosas Alcántara, J. (2015). El derecho laboral. En la Jurisprudencia del Tribunal Constitucional. Gaceta Jurídica. Perú.
- Sánchez Zorrilla, M. (2011). La metodología en la investigación jurídica: Características peculiares y pautas generales para investigar en el Derecho. Revista Telemática De Filosofía Del Derecho, N° 14.
- Saule, N., Zárate, L., Gené Gil, M., Edgar, G., y García Chueca, E. (2016). El derecho a la ciudad construyendo otro mundo posible: guía para su comprensión y operacionalización / Nelson Saule, Lorena Zárate; traducción María Gené Gil, Guillermo Edgar; revisión Eva García Chueva, Lorena Zárate. Fórum Nacional de Reforma Urban. Recuperado de https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/09/R3.1_el-derecho-a-la-ciudad_construyendo-otro-mundo-posible-1.pdf
- Secretaria de Movilidad de la Ciudad de México. (SEMOVI) Revisado en <https://www.semovi.cdmx.gob.mx>
- Tapella, E. (2023). El mapeo de actores claves. Una herramienta al servicio de Evaluación Participativa. Revisado de <https://evalparticipativa.net/wp-content/uploads/2023/06/MAPEO-DE-ACTORES-CLAVES-E.TAPELLA-EVALPARTICIPATIVApdf.pdf>
- Taxi-Glosario de Conceptos. Recuperado de: <https://www.ine.es>
- Witker, J. y Larios, R. (1997). Metodología jurídica. Instituto de Investigaciones jurídicas. Serie j. enseñanza del derecho y material didáctico. núm. 17. México.

Witker Velásquez, J. A. (2011). La Investigación Jurídica. Bases para la tesis de grado en derecho. Facultad de Derecho. Instituto de Investigaciones jurídicas. UNAM. Serie j.