

Reseña del Proyecto de Investigación: El derecho a la movilidad y al transporte público como derecho humano en el Municipio de San Miguel de Tucumán.

**Carolina Vanni, María del Milagro Gallardo Gambetta,
María Falú y Soledad Palazzo***

Autoras:

Carolina Vanni, María del Milagro Gallardo Gambetta, María Falú y Soledad Palazzo
Universidad Nacional de Tucumán (UNT)

Recibido: 01/11/2025

Aceptado: 01/11/2025

Citar como:

VANNI, Carolina; GALLARDO GAMBETA, María del Milagro; FALÚ María y PALAZZO, Soledad (2025): “Reseña del proyecto de investigación: El derecho a la movilidad y al transporte público como derecho humano en el Municipio de San Miguel de Tucumán”, *Revista Jurídica de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales UNT*, Vol. 1, Núm. 1.

Licencia:

Este trabajo se comparte bajo la licencia de Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional de Creative Commons (CC BY-NCSA 4.0): <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

Resumen: Se presenta un resumen del proyecto de investigación sobre el derecho a la movilidad y al transporte como derecho humano.

Palabras claves: **transporte, movilidad, derecho humano**

Abstract: A summary of the research project on the right to mobility and transport as a human right is presented.

Keywords: transport, mobility, human right

* Carolina Vanni: Profesora Asociada Derecho de Transporte, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Tucumán.

** María del Milagro Gallardo Gambetta: Profesora Asociada Derecho de Transporte, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Tucumán, con extensión a la cátedra de Análisis y Redacción de Cláusulas Contractuales.

*** María Falú: Profesora adjunta de Cátedra B de Derecho Privado de la Persona y la Relación Jurídica, con extensión a la cátedra de Derecho de las Nuevas Tecnologías y Derecho de la Innovación.

****Soledad Palazzo: Docente Jefa de Trabajos Prácticos en la cátedra de Derecho de Transporte Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Tucumán.

I.TEMA

El derecho a la movilidad y al transporte público como derecho humano en el Municipio de San Miguel de Tucumán.

II. OBJETIVOS:**Generales**

Investigar y analizar si la normativa actual vigente en el Municipio de San Miguel de Tucumán trata al Transporte de Pasajeros y al derecho da la movilidad como un derecho humano.

Específicos

-Conocer si los ciudadanos de San Miguel de Tucumán, cuentan con un servicio de transporte público que les permita el acceso desde sus domicilios a los lugares de trabajo, hospitales o centros de salud y a los centros educativos – primarios, secundarios, terciarios, universitarios-..

-Incluir en el marco regulatorio el reconocimiento expreso del derecho a la movilidad como un derecho humano, introduciendo los elementos esenciales que componen este derecho: disponibilidad, accesibilidad, calidad y aceptabilidad.

-Prever la creación de un organismo regulador, responsable del planeamiento y control del transporte público y de la movilidad en el radio municipal.

III.MARCO TEÓRICO**a) Introducción**

Observamos que para gran parte de la población, el transporte público es el único medio de acceso a su lugar de trabajo, a los centros de atención sanitaria y/o a hospitales, a establecimientos educativos –primario, secundario, terciario y universitarios- y también a los lugares de esparcimiento.

Esta situación es la que nos condujo a considerar al transporte público como un eslabón esencial y clave para vigencia efectiva de derechos humanos de los ciudadanos tales como la salud, la educación y el trabajo.

En el conjunto de derechos esenciales de los habitantes de la ciudad de San Miguel de Tucumán, entendemos que el derecho a un transporte público como un servicio que facilita la vida urbana, debe ser entendido en su carácter social pleno: como un servicio que debe ser de calidad y eficiencia, para contribuir a equiparar e igualar las condiciones de acceso de la ciudadanía a una vida digna y más igualitaria. Tales derechos se encuentran plasmados en diversos ordenamientos legales.

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

Históricamente se ha impulsado a los derechos humanos como estandartes para defenderse de las relaciones de opresión y discriminación a que sectores sociales han sido sometidos; tales como el esclavismo, el trabajo forzado, la violencia, la discriminación étnica o sexual. Con el avance de las sociedades modernas, el crecimiento poblacional y la problemática del tránsito en los principales centros urbanos, se ha puesto en discusión y análisis si las interrupciones en las vías de movilidad y las obstrucciones arbitrarias al tránsito y movilidad de la ciudadanía, constituyen menoscabos a derechos humanos fundamentales y merecen por ello la protección estatal. Tal la postura que sostendemos desde este proyecto.

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

Se les pueden rastrear desde los orígenes de la humanidad, registrando a lo largo de la historia luchas que se han suscitado con el objetivo de conseguir su reconocimiento y mantener su vigencia.

La lucha por la conquista de los derechos humanos ha formado parte de los grandes cambios históricos de la humanidad. En la época moderna y después de la Segunda Guerra Mundial, es cuando se establece el documento más importante elaborado por las naciones para atender la situación de convivencia a nivel mundial y con intención civilizatoria: la *Declaración Universal de los Derechos Humanos* publicada en 1948, que en su proclama de intenciones, define lo siguiente: "... *Declaración Universal de Derechos humanos como ideal común por el que todos los pueblos y naciones deben esforzarse, a fin de que tanto los individuos como las instituciones, inspirándose constantemente en ella, promuevan, mediante la enseñanza y la educación, el respeto a estos derechos y libertades, y aseguren, por medidas progresivas de carácter nacional e internacional, su reconocimiento y aplicación universales y efectivos, tanto entre los pueblos de los Estados Miembros como entre los de los territorios colocados bajo su jurisdicción. Declaración Universal de los Derechos humanos, 1948 (...)*".

De esta manera, el reconocimiento de los derechos humanos ha sido y continua siendo una bandera para proteger a las personas en su derecho a la vida, la libertad, la dignidad, la igualdad, la integridad, la propiedad, la seguridad, la educación, la salud, la justicia, la paz, y se consideran de carácter Universal, Incondicionales, Inalienables e Intransferibles, y por lo tanto nos hablan de objetivos y prácticas que buscan un carácter institucional y con una sólida proyección de acciones de gobierno.

En una reunión posterior de las naciones, la *Conferencia Mundial de Derechos Humanos* realizada en Viena del 14 a 25 de junio de 1993, se confirmaron las tesis planteadas y en ella se destacó el carácter fundamental de los derechos humanos como parte del proceso de vivir en sociedad y como medida del grado de madurez de las sociedades en que se aplican tales derechos. Expresa: ...*los derechos humanos tienen su origen en la dignidad y el valor de la persona humana, y [...] ésta es el sujeto central de los derechos humanos y las libertades*

fundamentales, por lo que debe ser el principal beneficiario de esos derechos y libertades y debe participar activamente en su realización. ONU, Declaración y Programa de Acción de Viena, Preámbulo, párrafo 2º, A/CONF.157/23, 12 de julio de 1993.

De esta misma reunión de Viena se desprende el acuerdo de que cada nación integre un programa de derechos humanos y que se atiendan los núcleos de problemas que cada país presente, para alcanzar los derechos humanos plenos. *“La Conferencia Mundial de Derechos humanos recomienda que cada Estado considere la posibilidad de elaborar un plan de acción nacional en el que se determinen las medidas necesarias para que ese Estado mejore la promoción y protección de los derechos humanos. Viena, 14 a 25 de junio de 1993, Declaración y Programa de Acción de Viena, párrafo 71.”*

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

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

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

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

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

Sin embargo, también es una realidad que, cuando nos trasladamos y/o movilizamos en la ciudad, diversas veces al día y todos los días, es habitual que suframos menoscabos a nuestra dignidad e integridad personal cuando se vulnera ese derecho básico a la movilidad y con ello, todos los derechos humanos relacionados a ella.

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

Uno de los derechos fundamentales del usuario del transporte público es que el servicio que recibe este adecuadamente regulado y controlado por el Estado.

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

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

También la continuidad del servicio es fundamental. Así, este derecho básico a la movilidad es vulnerado cuando el servicio se suspende por huelgas, bloqueos, cortes de las vías de tránsito, toma de oficinas, apoyo a otras organizaciones, etc, el usuario tiene derecho a que el servicio que utiliza para llegar a su trabajo, a su hogar, a la escuela, etc, esté disponible.

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

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

El sistema integrado de transporte que propone este proyecto buscará sin lugar a dudas lograr estos objetivos.

b) Definición de Conceptos

En las ciudades modernas, la problemática del transporte incluye a la totalidad de sus habitantes y transeúntes. Todas y todos —sin importar qué hacemos, de dónde venimos o cómo somos— hacemos uso del transporte público o privado. En estos espacios de nuestra vida cotidiana confluyen el derecho de todas personas a una vida digna y a un ambiente sano. El transporte ciudadano es un escenario ideal para observar la interrelación de los derechos humanos y la necesidad de garantizarlos a todas las personas y a las generaciones que vienen.

Este trabajo tiene como fuente principal el *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal de 2011-2012* que fue el producto de un trabajo conjunto de investigadores del Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos (ciadh) y la Tercera Visitaduría General, ambos de la Comisión de

Derechos Humanos del Distrito Federal (cdhdf), y del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México (Itap México). La claridad conceptual, el rigorismo de la investigación, la riqueza de las fuentes consultadas y la pertinencia de su abordaje, nos han conducido a tomarlo como referente ineludible en la materia.

También los estudios realizados en las ciudades de Bogotá y Medellín (Colombia) y Cutritiba (Brasil) han sido fuente de consulta y motivación a la hora de emprender la presente investigación. Tarea que pretende ser el escalón inicial de un proceso que los operadores locales de las distintas áreas que involucra la problemática del transporte, deberemos transitar con miras a lograr que la nuestra sea una ciudad sustentable en la que tengan plena vigencia los derechos de todas las personas que la habitan.

En este texto se abordarán temas que vinculan los derechos humanos con la problemática del transporte que enfrentan las y los habitantes de la ciudad.

El desarrollo de nuestra ciudad se ha dado desde una perspectiva urbanística que no satisface puntualmente las necesidades de la mayoría. No hay, al menos en términos de transporte, suficiente infraestructura para mejorar la calidad de la movilidad urbana de la mayoría. Por ello es indispensable impulsar nuevos modelos de diseño urbano orientados a garantizar una movilidad sustentable y equitativa, es decir, una movilidad *“que haga un manejo racional y consciente de los recursos escasos y finitos, de tal manera que se satisfagan las necesidades de movilidad de las personas, sin poner en riesgo las de las futuras generaciones”* (Baranda, Bernardo, Hacia una Movilidad Sustentable, en Movilidad Amable, año 1, núm. 1, septiembre de 2005, p. 92).

Es necesario un desarrollo y diseño de la ciudad con perspectiva de derechos humanos: esto es, repensar la ciudad desde las personas. Vivimos, en una ciudad con cierto grado de complejidad, de escenarios diversos, con múltiples retos, dinámicas, actores. Las ciudades poseen espacios específicos que determinan una forma de relación entre sus habitantes. El transporte en la ciudad es uno de los escenarios en los que esta situación se observa con mayor claridad.

Hay diversas iniciativas que han debatido y reflexionado respecto a la especificidad de los derechos en las ciudades. Desde hace varios años y en diversos puntos del planeta, personas, instituciones y organizaciones se han reunido para analizar la naturaleza y la dinámica de la vida y del desempeño humano en los espacios urbanos, con el espíritu de redefinir la ciudad desde una perspectiva ciudadana.

Así, en el artículo XIII de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (Porto Alegre, 2005) se consigna el derecho al transporte público y a la movilidad urbana.

Contar con la información pertinente y establecer una nueva mirada para entender, planear y usar el transporte con perspectiva de derechos humanos resulta una forma de mirar con otra perspectiva nuestras prácticas sociales, así como una vía para indicar cuáles son los aspectos que deben ser atendidos en la rectoría de nuestra ciudad.

El *derecho a la movilidad* es una construcción novedosa que busca contemplar a la movilidad en sus dimensiones física, legal, social y cultural, para denotar que moverse mediante un espacio urbano implica reconocerse como

ciudadana o ciudadano y, en consecuencia, acceder a todos los espacios literales y simbólicos en los que ocurre una vida de calidad. Es un derecho –si se le quiere– emergente, pero cuyas afectaciones negativas son inmediatamente palpables. Una ciudad que no garantiza el derecho a la movilidad es un espacio donde se visibilizan las desigualdades, se materializa el temor a causa de la inseguridad y se vuelve palpable la desconfianza hacia las autoridades; todos estos elementos contribuyen a erosionar y debilitar el sentido democrático de lo público, que es el producto necesario de la transversalización del paradigma de los derechos humanos en todos los subsistemas sociales. (cfr. González Placencia Luis Armando, presidente de la CDHDF en *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal*.

Tradicionalmente, la *movilidad* ha sido concebida como el número de desplazamientos que realizan las personas, derivados del uso de suelo, en un espacio determinado, asimilándola a la relación viajes persona-día; es decir, al conjunto de los viajes que realiza una población en un lapso de 24 horas en un medio de transporte.

Esta visión tradicional respecto al concepto de *movilidad* ha contribuido a centrar el análisis de la problemática casi de manera exclusiva en la configuración de los sistemas de transporte. No obstante, la movilidad implica mucho más; no se restringe a un proceso individual ni a los medios de transporte público; es un fenómeno complejo que guarda estrecha relación con un entorno determinado en donde viven las personas, con las alternativas que tienen para realizar sus desplazamientos y con la planificación de los asentamientos humanos, del desarrollo y el medio ambiente, entre otros aspectos.

La *movilidad* resulta imprescindible para que las personas puedan acceder a los bienes y servicios básicos que son indispensables para tener una vida digna.

Desde esta perspectiva, se encuentra en estrecha relación con el ejercicio de los derechos humanos, en particular los derechos económicos, sociales y culturales (DESC), en tanto que las distancias y exigencias de movimiento se hacen evidentes y necesarias para su realización. Por ejemplo, es indudable que las opciones de movilidad condicionan el acceso de las personas a las fuentes de trabajo o a las instituciones educativas y de salud; además, constituyen uno de los factores esenciales de una vivienda adecuada en términos del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC). No obstante, ante la manera en que determina el modo de vida de las personas y su relación social, diversas personas estudiosas del fenómeno han pugnado para que se configure un derecho autónomo en torno a él, al mismo nivel que la educación, la salud y recientemente el agua.

Este capítulo pretende delimitar –de manera sintética– el contenido del derecho a la movilidad y las obligaciones del Estado que se desprenden de él con base en las observaciones generales emitidas por el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de las Naciones Unidas (Comité desc) y otros instrumentos del derecho internacional de los derechos humanos, y sobre todo, tomando como referencia informes y estudios basados en experiencias relacionadas con la movilidad en otras ciudades del mundo –en particular, DF

Méjico; en Bogotá y Medellín, Colombia; y en Curitiba, Brasil– con la finalidad de identificar buenas prácticas en cuanto al derecho y la política pública.

El nuevo paradigma: del transporte a la movilidad.

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

Al poner el acento en los usos y valores, se supera la definición tradicional de los desplazamientos y necesidad de movimiento, entendidos sólo como un punto de origen y un punto de destino, y se retoma la experiencia de movilidad en sí misma. Así, ésta adquiere un valor intrínseco en sus dimensiones sociales, culturales y hasta afectivas, en la medida en que se relaciona directamente con la satisfacción de necesidades y la creación de relaciones, oportunidades, encuentros y sinergias, y no sólo como un pasaje de distancias.

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

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

La ciudad de San Miguel de Tucumán y los municipios de Yerba Buena, Banda del Río Salí, y Tafí Viejo, tienen tal grado de interrelación económica, social, territorial, ambiental, administrativa y política, que es necesario considerarlos como una unidad a la hora de analizar la situación del transporte urbano.

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

La movilidad desde una perspectiva de derechos humanos

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

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

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

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

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

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

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

El derecho a la movilidad responde a la primera de esas causas, al reconocer el papel determinante que éste asume en la vida de las personas y en

todas las sociedades. Durante los últimos años, algunas personas que han estudiado dicho fenómeno han pugnado para que a su alrededor se configure un derecho social del nivel de la educación, la salud y recientemente el agua, por la forma en que determina el modo de vida de las personas y su relación social.

Uno de los primeros esfuerzos para definir este derecho lo ha desarrollado Fridole Ballén Duque, quien considera que la movilidad puede conceptualizarse como el derecho al *“libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura”*, cuya satisfacción permite que las personas alcancen múltiples fines que dan valor a la vida.

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

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

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

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

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

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

¿Qué es el derecho a la movilidad?

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

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

De esta manera, la movilidad se sitúa en el punto donde convergen las distintas formas de transporte –incluyendo la caminata-, la infraestructura vial y de apoyo, y el espacio público. Por un lado, depende de la existencia de un sistema integrado e interconectado de diversos modos de transporte utilizados para la realización de los movimientos en el espacio. Por otro, requiere de una infraestructura vial y de apoyo accesible y sin ningún tipo de discriminación que asegure sus funciones de acceso y enlace, como estaciones, paradas de espera y centros de intercambio modal. Finalmente, implica la existencia de un espacio público adecuado que permita a las personas apropiarse de él mediante su uso y disfrute cotidiano.

Relación del derecho a la movilidad con otros derechos humanos

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

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

Además, constituye un derecho fundamental para la erradicación de la pobreza y la realización de los principios de igualdad y no discriminación, consagrados en la Declaración Universal de los Derechos Humanos (Declaración Universal de los Derechos Humanos, artículos 1º y 2º). A su vez, tiene una relación estrecha y complementaria con el *derecho de libre circulación*, pues mientras éste –identificado como un derecho civil de autonomía– cubre una parte esencial del *derecho a la movilidad*, al impedir que existan interferencias sin justificación en los movimientos de las personas, aquél –identificado como un derecho de carácter

social—actúa garantizando las condiciones de igualdad y prestacionales necesarias para que ambos sean efectivos.

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

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

De modo similar, se vincula con el derecho al trabajo, toda vez que es un medio de acceso y una condición necesaria para el disfrute y la libre elección del trabajo, elementos que el Comité DESC ha identificado como esenciales para el desarrollo personal y la integración social y económica de todas las personas.

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

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

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

Contenido esencial del derecho a la movilidad

El derecho a la movilidad engloba tanto libertades individuales como derechos de naturaleza supraindividual. Dentro de las primeras se encuentran los derechos a decidir el momento de los propios movimientos y el modo de transporte más conveniente para cada recorrido, y a planificar libremente los desplazamientos de acuerdo con las propias necesidades y deseos. A su vez, los derechos de naturaleza supraindividual comprenden la posibilidad de contar con distintos medios de transporte integrados e interconectados, infraestructura vial y de apoyo y un espacio público adecuado.

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

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

Concepto de transporte

El transporte implica como actividad importante (primaria), lo transportado, que pueden ser objetos o personas, y lo secundario, es el desplazamiento.

El término de transporte proviene de los vocablos del latín *trans*, “al otro lado”, y *portare*, “llevar”; es un medio de traslado de personas o mercancías de un lugar a otro, y está considerado como una actividad del sector terciario. El transporte permite el crecimiento económico y las posibilidades de desarrollo de una nación. Cada día se llevan a cabo en el mundo millones de desplazamientos de mercancías, el transporte facilita el intercambio comercial entre las regiones y los países, y las actividades económicas se ven favorecidas si los medios de transporte son buenos, rápidos, seguros y baratos.

Generalmente, el transporte de mercancías y personas se realiza a través de las siguientes rutas: acuática (océanos, mares, lagos y ríos), en donde predominan los barcos, buques, submarinos, barcas, ferrys y lanchas motoras. La terrestre (carreteras, autopistas y vías férreas), en ella se encuentran los automóviles, autobuses, ciclomotores, camiones, trenes, ferrocarriles, metros y furgonetas. Y por último; la aérea, en donde vemos aviones, avionetas, helicópteros, hidroaviones, globos y cohetes.

El sector del transporte es complejo, ya que comprende el traslado de pasajeros y el movimiento de carga, a nivel internacional, regional, nacional (entre ciudades y entre zonas rurales y urbanas) y local, por vía acuática, aérea, terrestre (carretero y ferroviario) o una combinación de ellas.

Cabe destacar que también existe una ruta particular que es por tubería, en ella se encuentran los oleoductos, enormes tuberías de gran longitud que transportan el petróleo desde los campos petrolíferos hasta las refinerías, centros de consumo y puertos de embarque. Para el transporte del gas natural se construyen gasoductos.

Los medios de transporte se pueden clasificar en función de cuántas personas transporten: individuales (a una sola persona) o colectivos (a muchas personas, por ejemplo: trenes y aviones). Otra función es según su propiedad, se estaría hablando de transportes privados (pertenecientes a una persona o empresa), por ejemplo, el carro familiar, o públicos (pertenecientes al Estado), ejemplo, el metro.

El concepto de transporte se utiliza para describir al acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro. También permite nombrar a aquellos artilugios o vehículos que sirven para tal efecto, llevando individuos o mercaderías desde un determinado sitio hasta otro. Algunos ejemplos donde puede aparecer el término puede ser: *“El transporte se demoró más de dos horas respecto a la hora prevista de partida”*, *“Quisiera irme de vacaciones, pero el precio del transporte está cada vez más caro y no me alcanza el dinero”*.

El transporte forma parte de la logística, que es el conjunto de medios y métodos que permiten organizar un servicio o una empresa. En el mundo del comercio, la logística está vinculada a la colocación de bienes en el lugar preciso, en el momento apropiado y bajo las condiciones adecuadas. Por tanto, el transporte de mercancías, se encuentra dentro ella. El objetivo de una empresa es garantizar la correcta distribución y comercialización de los productos al menor costo posible. En este sentido, el transporte incluye tanto los vehículos como las infraestructuras relacionadas (camiones, barcos, trenes de carga, carreteras, puertos, etc.).

Existen dos tipos de transporte, el público y el privado.

Se habla de transporte público, para hacer referencia a los autobuses, trenes y otras unidades móviles que sirven para la movilización de los ciudadanos de una comunidad y que está solventado y manejado por el Estado vigente. Cabe señalar que en algunos casos, dichos coches pertenecen a empresas privadas que tienen algún tipo de acuerdo con el gobierno y han asumido la responsabilidad de brindar un servicio determinado a la comunidad. Resulta importante señalar que esta clase de transporte no tiene como propósito la generación de ganancias, sino que debe cumplir con un fin social y ser útil para la comunidad. Por ejemplo: *“Los transportes públicos están colapsados y requieren de mayores inversiones para poder satisfacer las necesidades de la población”*.

El transporte privado, en cambio, es el que pertenece a individuos o empresas particulares. En este caso los responsables de la manutención de dichos vehículos son sus dueños, al igual que serán quienes respondan por ellos en caso de accidente.

Se define el transporte de mercancías como toda actividad encaminada a trasladar productos desde un punto de origen hasta un punto de destino. (Anaya, *El transporte de mercancías*).

El transporte se refiere al movimiento de un producto de un lugar a otro en su recorrido desde el principio de la cadena de suministro hasta el cliente. (CHOPRA, Administración de la cadena de suministro)

Se denomina transporte a un sistema formado por múltiples elementos, siendo tres los fundamentales, la infraestructura, el vehículo y la empresa de servicio que viene a constituir la actividad previamente dicha. Estos elementos están interrelacionados entre sí, pues ninguno es útil sin que los otros existiesen. (CENDRERO, el transporte: aspectos y su tipología).

De acuerdo a lo anterior puede decirse que el transporte en logística es toda actividad en la que se movilizan materias primas, productos en proceso y productos terminados desde su lugar de origen hasta el sitio donde son requeridos, con los condicionamientos de seguridad, rapidez y costo.

Su importancia radica en:

- Constituye el costo logístico más importante en las empresas.
- Usualmente representa entre 1/3 y 2/3 de los costos totales de la logística.

Adicionalmente, un sistema de transporte eficiente y a bajo costo contribuye a:

- La competitividad de la organización
- Obtener economías de escala
- Reducir los precios de los productos.

Es importante señalar que “*el transporte es una directriz importante en la cadena, ya que rara vez los productos son consumidos en su ubicación*”.

Transporte, concepto e importancia

A continuación se incluye una serie de definiciones sobre el concepto de transporte, propuestas por diversos autores, y enunciados en estricto orden cronológico. Creemos que dan una pauta para definir el transporte, aunque hay que notar que se presentan ciertas divergencias en algunos casos.

1. “*Es, de todas las operaciones que efectúa el ser humano, una de las más necesarias y la más multiforme a la vez. No hay uno sólo de nuestros actos, que no implique en su elaboración, en su realización, el desplazamiento de personas, de cosas, de pensamiento.*” (Fuentes, 1960).

2. “*No es un fin en sí mismo, es un medio para lograr ciertos fines económicos.*” (Voigt, 1964).

3. “*Además del transporte como actividad económica, productiva y de renta, debemos considerar el transporte individual como actividad económica y objeto de consumo, por ejemplo para el transporte entre lugares de residencia y de trabajo o para el consumo de ocio (descanso, esparcimiento o deporte).*” (González, 1973)

4. “*Desde el punto de vista económico, es una necesidad conseciente de la insuficiencia de producción, en cualquier localidad, de todos los bienes de consumo necesarios, así como la posibilidad de fabricar otros productos, en cantidad superior al consumo local.*” (Togno, 1975).

5. "Es el traslado de un sitio a otro, de personas y mercancías, motivado por el hecho de que están en un lugar pero se necesitan en otro." (Thompson, 1976).

6. "Existen dos clases de transporte: primero, el de productos manufacturados o materias primas a, o desde el lugar de venta o de producción. Segundo, el de las personas que necesitan recorrer la distancia que separa físicamente los lugares donde deben desarrollar las actividades que realizan durante el día". (Lane, 1976)

7. "Es la expresión del intercambio material tanto de mercancías como de personas. A medida que la especialización económica y cultural se va propagando de un lugar a otro, actúa como vínculo que une a la sociedad humana." (Rees, 1976)

8. "Es un proceso tecnológico, económico y social que tiene la función de trasladar en el espacio a personas y bienes, o sea, para llevar satisfactores a necesidades distantes o viceversa, para vencer las barreras de tiempo y espacio, de tal forma que se conserven ciertas propiedades cualitativas de ambos." (Muñoz de Luna, 1976)

9. "Es el traslado en el espacio de personas o cosas venciendo la resistencia del espacio al movimiento de formas materiales." (Suárez, 1977)

10. "Es el conjunto de acciones que continúan el proceso de producción de los bienes materiales por medio de su traslado." (Andronov, 1977).

11. "El transporte es el movimiento físico de personas y bienes entre dos lugares." (Wood, 1989)

12. "El transporte carretero es el fundamento crítico en el que está basado el complejo industrial y tecnológico en los Estados Unidos de América." (Mannering, 1990)

13. "Transportar es llevar algo de un sitio a otro. Pero, normalmente, solo usamos la palabra para referirnos a distancias o cargas más o menos grandes o para hablar de los vehículos donde se realiza el transporte." (Segura, 1991)

14. "Los sistemas de transporte son la respuesta a las crecientes necesidades de comunicación entre individuos como entre sociedades para la movilidad de mercancías como parte de las economías regionales y mundial." (Tolley, 1995)

15. "El transporte es un sistema integrado por tres elementos fundamentales interaccionados entre sí: la infraestructura, el vehículo y la empresa o servicio." (Izquierdo, 2001)

16. "Es el movimiento de personas, materiales o productos desde el punto donde se producen, cultivan o elaboran, a otro donde se consumen, transforman, manufacturan, distribuyen o almacenan." (Portales, 2001)

17. "El transporte es un sistema organizacional y tecnológico que apunta a trasladar personas y mercancías de un lugar a otro para balancear el desfase espacial y temporal entre los centros de oferta y demanda. Lo anterior plantea el problema de realizar este traslado en forma eficiente y sustentable." (Garrido, 2001)

18. "Por muy importantes que parezcan las empresas transportistas, su participación estará siempre supeditada a otros fines económicos o sociales. Debe

quedar muy claro que el transporte es una variable derivada de otras necesidades principales". (Ruiz, 2007)

De estos conceptos podemos concluir lo siguiente: es un proceso, esto es, un conjunto de acciones que se repite constantemente; que tiene por objeto el cambio de posición con respecto al espacio de personas y/o cosas, cuya utilidad es mayor en otro lugar. Además, por esto último, se encuentra íntimamente ligado a eventos económicos y sociales, por lo que reviste gran importancia al condicionar la realización de tales eventos a las características de cantidad, calidad y de forma que se puedan otorgar a las acciones de traslado. Por ello, es un fenómeno complejo, con características especiales, que incluso dependen del enfoque con que se analicen.

Sin embargo, dicha complejidad no debe ser excusa para hacer cuestionamientos parciales o para deformar el problema, y consecuentemente, proponer análisis poco fundamentados. Tal es el caso de la confusión que existe entre transporte, tráfico y tránsito. Dicha confusión lleva al error de creer que sólo con más infraestructura es posible resolver el problema de transporte, o también, de que una cantidad muy grande de vehículos representa un gran tráfico. Para aclarar, pueden revisarse las dos definiciones siguientes.

El servicio de transporte como derecho humano

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

Si bien el derecho administrativo protege las relaciones del concesionario frente a la administración pública, con motivo de su situación de subordinación al poder público, para guardar un equilibrio, a mayor razón, la situación del usuario que se encuentra en total estado de indefensión, ante la imposibilidad de a personarse físicamente a exigir sus derechos o poder organizarse para interponer mecanismos jurídicos en su defensa.

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

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

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

El Estado tiene frente a sí la posibilidad de prestar un servicio público por sí o bien encomendárselo a un particular (concesión) por considerar que así se prestará el servicio de manera más eficiente y en mejores condiciones para atender el interés general, reservándose el Estado el poder de otorgar la concesión y de

vigilar y controlar la prestación del servicio, siendo competencia absoluta de la administración su origen y el otorgamiento a favor de un particular.

IV. HIPÓTESIS

Mediante la concientización social y creación de normas adaptadas a la nueva realidad se garantizaría el derecho a la movilidad como derecho humano.

V. DISEÑO METODOLÓGICO

La metodología de investigación utilizada en el desarrollo de este proyecto es cualitativa, en tanto el objetivo es intentar determinar si el sistema actual de transporte en San Miguel de Tucumán, garantiza el derecho humano de movilidad de sus habitantes.

Los objetivos metodológicos específicos de la presente investigación son:

- Analizar si el acceso a través del servicio de transporte público es eficiente en relación al tiempo que lleva utilizarlo.
- Analizar si todos los usuarios pueden acceder de igual manera al servicio transporte público.
- Analizar si existen fallas en el actual sistema de transporte público, y en su caso, cuáles son.

El espacio geográfico que abarcará la presente investigación se encuentra circunscripto a San Miguel de Tucumán.

Se recurrirá como técnica para obtener datos a la recopilación documental, como entendida el proceso sistemático y secuencial de recolección, selección, clasificación, evaluación y análisis de contenido del material empírico impreso y gráfico, físico y/o virtual, que servirá de fuente teórica, conceptual y/o metodológica para la presente investigación. El término documento se refiere a la amplia gama de objetos que puedan ofrecer información, en los cuales se expresen datos, sea de modo gráfico o escrito.