

**DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE LOS CABOS,
BAJA CALIFORNIA SUR,
DENTRO DE LA CRISIS DE MOVILIDAD ACTUAL**

The Human Right to Mobility in the Municipality of Los Cabos, Baja California Sur, Amidst the
Current Mobility Crisis

ROSA ALICIA GARCÍA COMPEÁN ¹, ANDRÉS GUADARRAMA MILLAN ²

SUMARIO I. Introducción., II. Movilidad urbana, III. Derecho humano a la movilidad, IV. Resultados, Conclusiones, VI. Agradecimientos, VII. Bibliografía y/o fuentes de información

KEYWORDS

Urban mobility,
Human right,
Public transport,
Sustainability,
Legislation,
Los Cabos,
Accessibility.

ABSTRACT

This research examines the mobility crisis in Los Cabos, Baja California Sur, from a legal perspective, proposing regulatory reforms to enhance public transport, road infrastructure, and accessibility. The study identifies normative gaps, legislative inconsistencies, and lack of intergovernmental coordination as key issues. Through qualitative analysis, existing legislation is evaluated, and recommendations are proposed for a comprehensive and sustainable legal framework. The findings highlight the need to prioritize more efficient transportation modes, citizen participation, and environmental sustainability to safeguard the human right to mobility.

PALABRAS CLAVE

Movilidad urbana,
Derecho humano,
Transporte público,
Sostenibilidad,
Legislación,
Los Cabos,
Accesibilidad

RESUMEN

Esta investigación analiza la crisis de movilidad en el municipio de Los Cabos, Baja California Sur, desde un enfoque jurídico, proponiendo cambios jurídicos en las legislaciones analizadas en los tres niveles de gobierno para mejorar el transporte público, la infraestructura vial y la accesibilidad. El estudio identifica deficiencias normativas, y falta de coordinación intergubernamental como causas principales del problema. Mediante un análisis cualitativo, se analizan legislaciones existentes y se proponen recomendaciones para un marco jurídico integral, sustentable. Los resultados destacan la necesidad de priorizar modos de transporte más eficientes, participación ciudadana y sostenibilidad ambiental para garantizar el derecho humano a la movilidad.

Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License. Como lo indica la licencia:



<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.en>

Recibido: 20/07/2025

Aceptado: 19/01/2026

Como citar este artículo: GUADARRAMA MILLAN Andrés, GARCÍA COMPEÁN Rosa Alicia, "Derecho humano a la movilidad en el municipio de Los Cabos, Baja California Sur, dentro de la crisis de movilidad actual", en Ubi Societas Ibi Ius en Línea, México, Año IV, Vol. VI, núm. 1, enero-junio de 2026, e2019

¹ Universidad Autónoma de Baja California Sur, México. Profesor investigador Extensión Académica Los Cabos, B.C.S., ra.garcia@uabcs.mx, <https://orcid.org/0009-0006-4142-4389>

² Universidad Autónoma de Baja California Sur, México. Egresado de la Licenciatura en Derecho y Ciencias Jurídicas.

1. Introducción

La movilidad urbana representa uno de los mayores desafíos para las ciudades contemporáneas, particularmente en destinos turísticos donde el crecimiento acelerado y la falta de planeación generan crisis de transporte que afectan tanto a residentes como visitantes¹. Este estudio examina el caso del municipio de Los Cabos, Baja California Sur, México, donde la combinación de factores como el explosivo desarrollo turístico, 351,111 habitantes en 2020 según INEGI², el incremento del parque vehicular, 180,592 unidades en 2018³; y la insuficiente infraestructura han creado una situación crítica de movilidad⁴.

En este contexto, se identificó una necesidad urgente de ampliar el servicio de transporte público, derivada de estudios de movilidad realizados por el municipio. Ya en 2020 se estimaba el requerimiento de 315 nuevas concesiones. Como respuesta a esta demanda y en el marco de esfuerzos por

atender la crisis, se otorgaron 175 concesiones⁵ de transporte público derivado del resultado de las elecciones del año 2021, con el objetivo de mejorar la oferta de taxis y otros servicios, aunque persisten retos como la insuficiencia de rutas, la saturación vehicular y controversias en la asignación de permisos que no han resuelto completamente el problema de movilidad en el destino.

Objetivo. Analizar las causas jurídico-normativas que han contribuido a la crisis de movilidad, con especial atención a la falta de articulación entre la Ley de Desarrollo Urbano⁶ y la Ley de Movilidad estatal⁷.

Comparar legislaciones relacionadas al transporte en los tres niveles del gobierno; así mismo identificar las deficiencias entre ellas que imposibilitan un eficiente transporte y vialidad en el municipio de Los Cabos con tendencia a comunidades sostenibles de acuerdo con el Desarrollo Sostenible⁸, particularmente el ODS 11.

¹ ORGANIZACIÓN para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design, 2024. Disponible en: https://www.oecd.org/en/publications/transport-strategies-for-net-zero-systems-by-design_0a20f779-en.html

² INSTITUTO Nacional de Estadística y Geografía. Panorama sociodemográfico de Baja California Sur Censo de Población y Vivienda 2020. Obtenido de https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825197742.pdf (fecha de consulta: octubre 2024).

³ GOBIERNO del Estado de Baja California Sur. Vehículos Importados del Municipio de Los Cabos del año 2018. Disponible en: https://datos.bcs.gob.mx/?page_id=6406 (fecha de consulta: noviembre 2024).

⁴ ROMERO GUTIÉRREZ, Ligia. Los Cabos vive la peor crisis de movilidad en la historia. Tribuna de México. Disponible en: <https://tribunademexico.com/los-cabos-vive-peor-crisis-de-movilidad/> (fecha de consulta: septiembre 2024)

⁵ GOBIERNO de BCS, "Gobierno de Baja California Sur entregará 175 concesiones a taxistas de Los Cabos", 2022, disponible en: <https://www.bcs.gob.mx/gobierno-de-bcs-entregara-175-concesiones-a-taxistas-de-los-cabos/>

⁶ LEY de Desarrollo Urbano para el Estado de Baja California Sur. Ley publicada en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Baja California Sur el 31 de mayo de 2018. Disponible en: <https://www.cbcs.gob.mx/index.php/cmply/1504-ley-desarrollo-urbano-bcs>

⁷ LEY de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Baja California Sur. Ley publicada en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Baja California Sur el 16 de julio 2023. Obtenido de Congreso del Estado de Baja California Sur: <https://www.cbcs.gob.mx/index.php/cmply/7109-ley-de-movilidad-y-seguridad-vial-del-estado-de-baja-california-sur>

⁸ ORGANIZACIÓN de las Naciones Unidas. Objetivos del Desarrollo Sostenible. Disponible en: <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/goal-16-peace->

Método. La investigación adopta un enfoque cualitativo de carácter documental⁹ y comparativo, así como análisis hermenéutico y de contenido, lo que permite identificar las contradicciones entre el marco legal y su implementación práctica, siguiendo los protocolos de investigación sociojurídica propuestos por Mila-Maldonado¹⁰. Estos métodos y técnicas se integraron de forma mixta e iterativa, asegurando rigurosidad y validez interna mediante triangulación de fuentes, lo que permite que los hallazgos contribuyan tanto al debate académico sobre movilidad turística como a la formulación de políticas públicas basadas en evidencia.

2. Movilidad urbana

Históricamente, la movilidad urbana se ha centrado en la infraestructura vial y el automóvil como eje principal, influenciada por el urbanismo moderno del siglo XX. Este modelo funcionalista priorizó la fluidez vehicular y el crecimiento urbano disperso, asumiendo que el desarrollo económico dependía de la expansión del transporte

motorizado privado, lo que generó congestión, contaminación, fragmentación y exclusión social^{11 12}.

Las consecuencias negativas de este modelo incluyen una contribución significativa a las emisiones de gases de efecto invernadero, el transporte urbano es responsable del 23% de las emisiones de CO₂ en Europa, según la Agencia Europea¹³, y la exacerbación de la segregación socioespacial. Las personas con menores ingresos, sin acceso a vehículo privado, enfrentan dificultades para acceder a empleo y servicios debido a la ineficiencia del transporte público^{14 15}.

2.1. El nuevo paradigma: movilidad urbana sustentable y sostenible

Ante la insostenibilidad del modelo de movilidad tradicional, ha emergido un nuevo enfoque que conceptualiza la movilidad como un derecho urbano y un pilar fundamental del desarrollo sostenible. Este paradigma impulsa la movilidad sustentable, definida como la capacidad de satisfacer las necesidades de desplazamiento actuales sin comprometer las de futuras generaciones, promoviendo simultáneamente la inclusión

justice-and-strong-institutions.html (fecha de consulta: septiembre 2024).

⁹ HERNÁNDEZ SAMPIERI, Roberto y Mendoza Torres, Christian, Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta, Segunda Edición, McGraw-Hill Education, 2023

¹⁰ MILA MALDONADO, Frank Luis, Yáñez Yáñez, Karla Ayerim y Mantilla Salgado, Jorge David, "Una aproximación a la metodología de la investigación jurídica", *Revista Pedagogía Universitaria y Didáctica del Derecho*, 8(2), pp. 81-96. <https://doi.org/10.5354/0719-5885.2021.60341>, 2021.

¹¹ ALCANTARA VASCONCELLOS, Eduardo, "Urban transport environment and equity: The case for developing countries", Routledge, 2014, <https://doi.org/10.4324/9781315071756>,

¹² LIZÁRRAGA MOLLINEDO, Carmen, "Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI", *Economía, Sociedad y Territorio*, vol.

VI, núm. 22, septiembre-diciembre, 2006, pp. 1-35, Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11162202>

¹³ EUROPEAN Environment Agency, "European strategy for low-emission mobility", 2016, p. 11. disponible en: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e44d3c21-531e-11e6-89bd-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_1&format=PDF

¹⁴ UNITED Nations Organization, "World Cities Report 2020: The Value of Sustainable Urbanization", 2020, disponible en: <https://unhabitat.org/world-cities-report-2020-the-value-of-sustainable-urbanization>

¹⁵ ORGANISATION for Economic Co-operation and Development, "Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design", 2021, disponible en: https://www.oecd.org/en/publications/transport-strategies-for-net-zero-systems-by-design_0a20f779-en.html

social, la equidad y la mitigación del cambio climático¹⁶.

La movilidad sostenible prioriza los modos de transporte no motorizados y colectivos, como caminar, andar en bicicleta y un transporte público eficiente, e integra principios de diseño urbano orientado al transporte para fomentar ciudades compactas y de usos mixtos con acceso equitativo a servicios. La OCDE¹⁷ destaca que este enfoque requiere gobernanza integrada, planificación a largo plazo, participación ciudadana y el uso de tecnologías inteligentes. Asimismo, implica un rediseño urbano que garantice la accesibilidad integrada para todos los grupos sociales, especialmente los vulnerables, buscando asegurar el derecho a la ciudad mediante un sistema de transporte seguro, asequible, accesible y no contaminante¹⁸.

Este nuevo paradigma reconoce la movilidad como un fenómeno multidimensional conectado con la planificación territorial, la salud pública, el género, el cambio climático y la justicia social, promoviendo una movilidad "inteligente" respaldada por tecnologías de la información, sistemas de transporte integrados y gobernanza participativa¹⁹. Un elemento crucial es la justicia espacial y la movilidad como derecho, lo que implica abordar las desigualdades estructurales en el

acceso al transporte y diseñar políticas que prioricen a grupos vulnerables²⁰.

Aunque el paradigma de la movilidad sustentable está consolidado en el discurso internacional, su implementación enfrenta barreras como la resistencia institucional, la falta de inversión en transporte alternativo, la presión del mercado inmobiliario y la persistente cultura del automóvil. No obstante, experiencias exitosas en ciudades como Bogotá, Ciudad de México o Curitiba demuestran que la reorientación hacia modelos más sostenibles es posible con voluntad política y participación social²¹. El paso del modelo tradicional al sustentable es urgente para que las ciudades futuras garanticen la inclusión social, mitiguen impactos ambientales y mejoren la calidad de vida, lo que requiere voluntad política, inversión estratégica y un cambio cultural que revalorice la movilidad como derecho y pilar de la sostenibilidad urbana.

2.2. Movilidad urbana en México

La movilidad en México es un asunto intrincado que abarca dimensiones urbanísticas, sociales, económicas y ambientales, enfrentando desafíos significativos debido al crecimiento poblacional y la urbanización²². Más del 76% de las localidades mexicanas superan los 2,500 habitantes, una tendencia creciente

¹⁶ BANCO Interamericano de Desarrollo, "Movilidad urbana sostenible: Principios y recomendaciones para ciudades de América Latina y el Caribe", 2023, disponible en: <https://publications.iadb.org/>

¹⁷ ORGANISATION for Economic Co-operation and Development, "Transport Strategies for Net-Zero System by Design" 2021, disponible en: https://www.oecd.org/en/publications/transport-strategies-for-net-zero-systems-by-design_0a20f779-en.html

¹⁸ COMISIÓN Económica para América Latina y el Caribe, "La movilidad urbana sostenible en América Latina y el Caribe: Retos y oportunidades

en tiempos de pandemia", 2021, disponible en: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/>

¹⁹ ORGANISATION, *op. cit.*

²⁰ COMISIÓN, *op. cit.*

²¹ YAÑEZ-PAGANS, Patricia; Martínez, Daniel; Mitnik, Oscar; Scholl, Lynn; Vazquez, Antonia, "Urban transport systems in Latin America and the Caribbean: lessons and challenges", Inter-American Development Bank, 2018, disponible en:

<https://publications.iadb.org/en/publications/english/viewer/Urban-Transport-Systems-in-Latin-America-and-the-Caribbean-Challenges-and-Lessons-Learned.pdf>

²² INEGI, *op.cit.*

desde 1940²³. Esta urbanización ha generado grandes aglomeraciones, como la Ciudad de México, donde el desplazamiento poblacional presenta retos considerables. Según ONU Hábitat y el Senado de la República²⁴, México es un país mayormente urbano, con más de siete de cada diez habitantes residiendo en localidades con más de 15 mil habitantes, distribuidos en 59 zonas metropolitanas, lo que subraya la relevancia de la movilidad urbana para el desarrollo nacional.

El crecimiento acelerado de las ciudades mexicanas ha incrementado la demanda de servicios de transporte, pero la infraestructura ha sido insuficiente, resultando en congestión vehicular, largos tiempos de traslado y una marcada dependencia del automóvil particular. El Instituto Mexicano para la Competitividad²⁵, señala que estas deficiencias en la movilidad impactan negativamente la calidad de vida. El parque vehicular registrado en México ascendía a más de 50.5 millones de unidades en 2019, con el 16.7% en el Estado de México y el 12% en la Ciudad de México²⁶.

Investigaciones indican que la política de movilidad está vinculada al poder adquisitivo de la población; ingresos más altos se asocian al uso de vehículos

particulares, mientras que ingresos más bajos dependen del transporte público, a menudo deficiente. Esta disparidad restringe las oportunidades laborales y educativas de los sectores vulnerables, perpetuando ciclos de pobreza²⁷. En contraste con la Ciudad de México, que posee un sistema de transporte masivo más eficiente y una distribución modal equilibrada, Guadalajara muestra una mayor prevalencia del automóvil particular (28.1% de los viajes) y una significativa proporción de desplazamientos a pie (43.2%), a menudo por necesidad económica debido a la falta de opciones de transporte público^{28 29}.

La gestión efectiva de la movilidad debe adaptarse a las particularidades del territorio, la infraestructura, los servicios de transporte, el entorno urbano, la distribución del equipamiento, la estructura económica y la articulación regional del mercado laboral. La escasez de transporte limita el acceso de muchos habitantes a centros urbanos y áreas comerciales, privándolos de los beneficios de la urbanización³⁰. El éxito de la movilidad urbana está intrínsecamente ligado a la calidad y capacidad de la infraestructura. La movilidad urbana presenta desafíos como la extensión y calidad del transporte público, la

²³ *Ídem*.

²⁴ "REPORTE Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015", Organización de las Naciones Unidas Hábitat, 2015, Senado de la República, Grupo Mexicano de Parlamentarios para el Hábitat.

²⁵ "Índice de Movilidad Urbana", Instituto Mexicano para la Competitividad, 2023, disponible en: <https://imco.org.mx/indices/indice-de-movilidad-urbana/>

²⁶ INEGI, *op. cit.*

²⁷ ZARAGOZA AGUIÑA, Diana; "Determinantes económicos para la movilidad urbana y alternativas al transporte público en el corredor Nor-poniente del Estado de México 2005-2015", 2017, Tesis. Facultad de Estudios Superiores Acatlán. UNAM. Estado de México.

²⁸ RODRÍGUEZ, Lauro, "Optan por auto sobre el transporte público", El Diario NTR, 2021, disponible en: https://www.ntrguadalajara.com/post.php?id_nota=216345

²⁹ BOBADILLA, Rubí, "Pese a mejor transporte y rutas, usan más automóviles en ZMG", El Informador.mx, 2024, disponible en: <https://www.informador.mx/jalisco/Contaminacion-Pese-a-mejor-transporte-y-rutas-usan-mas-automoviles-en-ZMG-20240226-0031.html>

³⁰ ONU, Hábitat, "Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015. ONU". Senado de la República, Grupo Mexicano de Parlamentarios para el Hábitat. 2015. Disponible en: <https://onuhabitat.org/Reporte%20Nacional%20de%20Movilidad%20Urbana%20en%20Mexico%202014-2015%20-%20Final.pdf>

infraestructura vial, los impactos ambientales y la salud pública, lo que resalta la importancia de la participación ciudadana para fomentar una movilidad ordenada, incluyendo el respeto a las normas de tránsito y el uso compartido de vehículos³¹.

2.3. Movilidad urbana en Los Cabos

Los Cabos, Baja California Sur, ha experimentado un rápido crecimiento urbano impulsado por el turismo, lo que ha generado desafíos significativos en la movilidad urbana y la necesidad de una planificación integral para la sostenibilidad y la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

En respuesta a esto, el Instituto Municipal de Planeación de Los Cabos ha desarrollado el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS), el cual prioriza al peatón y a las personas con discapacidad, promueve modos de transporte no motorizados como la bicicleta, y busca mejorar la infraestructura para el transporte público y de carga³². El Plan de Desarrollo Municipal 2024-2027 complementa estos esfuerzos con acciones concretas, incluyendo la publicación del PIMUS en 2025, la creación de un área administrativa dedicada a la movilidad urbana y la digitalización completa del sistema de transporte público³³.

Además, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial ³⁴, publicada en el Diario

Oficial de la Federación, representa un avance crucial al garantizar el derecho a la movilidad bajo principios de accesibilidad, equidad y sostenibilidad. Esta ley establece una jerarquía presupuestaria que favorece proyectos para zonas peatonales, ciclistas y transporte público, relegando al último lugar a los vehículos particulares.

A pesar de estos avances, Los Cabos aún enfrenta desafíos como el crecimiento descontrolado de asentamientos informales, la infraestructura insuficiente y la dependencia del automóvil particular debido a una red de transporte deficiente. Superar estos obstáculos requiere una coordinación efectiva entre las autoridades municipales, estatales y federales, así como una activa participación de la sociedad civil en la planificación e implementación de políticas de movilidad sustentable.

3. Derecho humano a la movilidad

El derecho humano a la movilidad urbana se refiere a la capacidad de las personas para desplazarse de manera segura, accesible y sostenible dentro de los entornos urbanos. En México, donde la urbanización acelerada y las desigualdades socioeconómicas configuran las dinámicas de las ciudades, este derecho enfrenta desafíos significativos, como la falta de infraestructura adecuada, la inseguridad y la exclusión de grupos vulnerables. La teoría de las capacidades de

³¹ AGUIRRE QUEZADA, Juan Pablo, "Movilidad urbana en México", Dirección General de Análisis Legislativo. Senado de la República, 2017, disponible en: <http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/3391/Cuaderno%20de%20investigacio%CC%81n%2030%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

³² PADILLA SOTO, Pamela, "En etapa final diagnóstico del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Los Cabos", El Independiente, 2025, disponible en: <https://www.diarioel independiente.mx/2019/08/en-etapa-final-diagnostico-del-plan-integral->

[de-movilidad-urbana-sustentable-para-los-cabos](#)

³³ AYUNTAMIENTO de Los Cabos, "Plan Municipal de Desarrollo 2024-2027, Los Cabos, B.C.S.", 2025, disponible en: <https://www.loscabos.gob.mx/PMD/PLAN%20DE%20DESARROLLO%20MUNICIPAL%202024-2027%20LOS%20CABOS%20B%20C%20S.pdf>

³⁴ LEY General de Movilidad y Seguridad Vial, Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2023, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

Martha Nussbaum ³⁵ ofrece un marco normativo para analizar este derecho, al centrarse en las oportunidades reales de las personas para alcanzar una vida digna mediante el ejercicio de capacidades fundamentales.

La movilidad urbana en México está reconocida como un derecho humano en el marco de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos ³⁶, particularmente en el artículo 4, que establece el derecho a un medio ambiente sano, y en leyes locales como la Ley de Movilidad de la Ciudad de México ³⁷, que prioriza el acceso equitativo a los sistemas de transporte. Este derecho implica no solo la libertad de movimiento, sino también el acceso a transporte público eficiente, seguro y asequible, así como la protección contra la discriminación en el uso del espacio urbano.

Sin embargo, la realidad en México dista de cumplir con estos principios. Según el Instituto Mexicano para la Competitividad³⁸ 39% de los mexicanos en las 32 ciudades estudiadas usa transporte público pero reciben solamente 1.2% del presupuesto federal para movilidad. Además, de que las ciudades mexicanas dependen del transporte público, pero este es frecuentemente inseguro, ineficiente y no accesible para personas con discapacidad. Así mismo menciona que:

Las ciudades mexicanas no miden los efectos que la congestión vehicular tiene en la población, por lo que los habitantes pagan los altos costos que genera este problema provocado por la falta de políticas públicas e inversión para garantizar mejores servicios de transporte público. Esto se traduce en desigualdades para los ciudadanos: los usuarios de transporte público pierden 69 mil millones de pesos en oportunidades de ingreso, mientras los que utilizan automóvil pierden 25 mil millones de pesos.

Por otro lado, las mujeres enfrentan acoso sexual en el transporte público, lo que restringe su movilidad, como documenta ONU Mujeres México ³⁹. Estos problemas evidencian una brecha entre el reconocimiento formal del derecho y su ejercicio efectivo.

Martha Nussbaum⁴⁰ propone un enfoque basado en las capacidades humanas, identificando diez capacidades fundamentales que los Estados deben garantizar para asegurar una vida digna, incluyendo la integridad corporal, la afiliación y el control sobre el entorno. Este marco es particularmente útil para analizar la movilidad urbana, ya que enfatiza no solo el acceso a recursos, sino las oportunidades reales para que las personas ejerzan sus derechos en contextos específicos.

La capacidad de "integridad corporal" incluye el derecho a moverse libremente sin

³⁵ NUSSBAUM, Martha, "Crear capacidades: Propuesta para el desarrollo humano", Paidós, 2012.

³⁶ CONSTITUCIÓN Política de los Estados Unidos Mexicanos, Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2025, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

³⁷ LEY de Movilidad de la Ciudad de México, H. Asamblea Legislativa del Distrito Federal, 2020, disponible en: <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/6299c5bdd0df4f6da6e540ab8613d2682b7d738b.pdf>

³⁸ INSTITUTO Mexicano para la Competitividad, "El costo de la congestión: vida y recursos perdidos", 2020, disponible en: <https://imco.org.mx/costo-la-congestion-vida-recursos-perdidos>

³⁹ ONU Mujeres México, "Ciudades seguras y espacios públicos seguros para mujeres y niñas en México", Organización de las Naciones Unidas, 2017, disponible en: https://mexico.unwomen.org/sites/default/files/2022-09/Infograf%C3%ADas%20Ciudades%20Seguras_0.pdf

⁴⁰ NUSSBAUM; *Op. Cit.*, p. 33.

temor a la violencia o la coerción. En el contexto de la movilidad urbana, esta capacidad se relaciona directamente con la seguridad en el transporte público y las calles. Por su parte, la capacidad de "afiliación" implica la posibilidad de participar en comunidades y redes sociales, lo que requiere un acceso equitativo al espacio urbano. Finalmente, la capacidad de "control sobre el entorno" abarca el derecho a participar en la toma de decisiones sobre el entorno urbano y a acceder a oportunidades económicas, lo que se ve limitado cuando la movilidad es restringida⁴¹.

La capacidad de "afiliación", que implica la participación en la vida social, depende en gran medida de la accesibilidad del espacio urbano. En México, las personas con discapacidad enfrentan barreras significativas en el transporte público y la infraestructura urbana, lo que limita su capacidad para integrarse en redes sociales y comunitarias. El Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación⁴² señala que el 31% de la población con discapacidad presenta como problema central la falta de calles y transporte adecuado para su condición, situación que perpetúa su exclusión. Desde la perspectiva de Nussbaum, esta exclusión constituye una violación de la dignidad humana, al impedir la participación plena en la sociedad.

La capacidad de "control sobre el entorno", que incluye el acceso a oportunidades económicas y la participación en la toma de decisiones, se ve restringida por la falta de políticas inclusivas en materia de movilidad urbana. Por ejemplo, las zonas periféricas de las ciudades mexicanas, donde reside la población de menores ingresos, suelen estar mal conectadas con los centros

económicos, lo que limita el acceso al empleo⁴³. Nussbaum⁴⁴ argumenta que los Estados deben garantizar un "umbral mínimo" de capacidades para todos, lo que en este caso implicaría invertir en infraestructura de transporte que conecte equitativamente a las comunidades marginadas.

Uno de los principales desafíos para garantizar el derecho a la movilidad urbana en México es la desigualdad en el acceso al transporte y la infraestructura urbana. Desde el enfoque de Nussbaum, esto requiere políticas que prioricen la equidad y la inclusión, asegurando que todos los grupos sociales, incluidas mujeres, personas con discapacidad y comunidades de bajos ingresos, puedan ejercer sus capacidades. Por ejemplo, la implementación de sistemas de transporte público accesibles y seguros, como los vagones exclusivos para mujeres en el Metro de la Ciudad de México, es un paso positivo, pero insuficiente si no se acompaña de medidas estructurales.

Otra propuesta derivada de Nussbaum es la necesidad de un enfoque participativo en la planeación urbana. La capacidad de control sobre el entorno implica que las comunidades tengan voz en las decisiones que afectan su movilidad. En México, las políticas de movilidad urbana suelen diseñarse sin la participación de los usuarios, lo que perpetúa soluciones desconectadas de las necesidades reales⁴⁵. Nussbaum⁴⁶ aboga por un "consenso entrecruzado" que incorpore diversas perspectivas, lo que en este contexto podría traducirse en consultas públicas inclusivas para diseñar sistemas de transporte

⁴¹ *Ibidem*, p. 34.

⁴² CONSEJO Nacional para Prevenir la Discriminación, "El acceso en espacios públicos, principal problema que enfrentan las personas con discapacidad", 2018, disponible en: <https://www.conapred.org.mx/116-el-acceso->

[en-espacios-publicos-principal-problema-que-enfrentan-las-personas-con-discapacidad/](#)

⁴³ INSTITUTO, *op. cit.*

⁴⁴ NUSSBAUM, *op. cit.* p. 93

⁴⁵ INSTITUTO, *op. cit.*

⁴⁶ NUSSBAUM, *op. cit.* p. 112

4. Resultados

Una de las principales causas jurídicas identificadas de la crisis de movilidad en Los Cabos es la falta de integración y armonización entre las normativas federal, estatal y municipal. La Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano⁴⁷ establece principios para la planeación urbana y la movilidad sostenible, pero su implementación depende de la coordinación con los gobiernos estatales y municipales. Sin embargo, la Ley de Movilidad del Estado de Baja California Sur no articula de manera clara mecanismos para alinear los planes municipales con las disposiciones federales, lo que genera vacíos en la aplicación de políticas integrales de movilidad.

Así mismo, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, establece que los municipios deben garantizar un desarrollo urbano sostenible, pero en Los Cabos, las regulaciones locales no han priorizado la creación de infraestructura adecuada para la movilidad, como ciclovías o corredores de transporte público. Esta omisión normativa ha perpetuado la dependencia del automóvil, exacerbando la congestión vehicular y los problemas de accesibilidad.

En este sentido, a nivel estatal la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Baja California Sur⁴⁸, regula el transporte público, pero no establece mecanismos claros para modernizar las flotas o ampliar

las rutas en respuesta al crecimiento demográfico del municipio. En la iniciativa de ley de la administración de Mendoza Davis se había propuesto en la ley de movilidad del estado que se creara un Instituto de Movilidad para una correcta planeación, sin embargo, nunca se aprobó por el Congreso del Estado.

Además, la falta de coordinación entre el gobierno municipal y entidades federales, como Caminos y Puentes Federales (Capufe), ha impedido mejoras en la infraestructura de transporte. Según el gobernador de Baja California Sur, Castro Cosío, Capufe no ha implementado medidas para agilizar el tráfico en la carretera Transpeninsular, a pesar de contar con recursos significativos derivados de las casetas de peaje⁴⁹. Esta desconexión normativa entre niveles de gobierno limita la capacidad de Los Cabos para implementar soluciones integrales de movilidad.

Por otro lado, en el ámbito municipal, el Reglamento de Tránsito Municipal de Los Cabos⁵⁰ se limita a regular aspectos operativos del transporte público, como permisos y sanciones, sin incorporar objetivos estratégicos de movilidad sostenible ni directrices para coordinarse con el Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Los Cabos 2020-2024, además de ser un reglamento con una antigüedad de 20 años que no ha sido modificado o reformado en ninguna ocasión. Esta fragmentación normativa dificulta la creación de un sistema de transporte integrado que responda a las necesidades de una población en crecimiento

⁴⁷ LEY General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2024, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU.pdf>

⁴⁸ LEY de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Baja California Sur. Congreso del Estado de Baja California Sur, 2023. Disponible en: <https://www.cbcs.gob.mx/legislacion/leyes/estatales>

⁴⁹ CASTREJÓN, Luis , “CAPUFE debe aportar soluciones con la movilidad de la ciudad: Víctor Castro”, 2022, Tribuna de México, disponible en: <https://tribunademexico.com/capufe-debe-dar-soluciones-a-movilidad/>

⁵⁰ REGLAMENTO de Tránsito Municipal de Los Cabos, “H. Ayuntamiento de Los Cabos”, 2005, disponible en: <https://www.loscabos.gob.mx/reglamentos>

y a las demandas del turismo, principal motor económico de la región. La falta de coordinación intergubernamental es un obstáculo común en ciudades mexicanas con alta presión urbana, como Los Cabos, lo que perpetúa problemas de movilidad.

Se identificó también que la movilidad inclusiva es un aspecto crítico que ha sido desatendido en el marco normativo de Los Cabos. La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad⁵¹ y la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad⁵² exigen que los municipios garanticen accesibilidad en el espacio público. Sin embargo, el Instituto Municipal para el Desarrollo e Inclusión de las Personas con Discapacidad (IMDIS) de Los Cabos reporta que las calles carecen de rampas adecuadas y las banquetas están obstruidas, lo que imposibilita la movilidad de personas con discapacidad motriz⁵³.

La falta de cumplimiento con las Normas Oficiales Mexicanas (NOM) relacionadas con la accesibilidad, como la NOM-004-SEDATU-2023⁵⁴ refleja una omisión normativa que agrava la exclusión de este sector de la población. Esta carencia no solo viola los derechos de las personas con discapacidad, sino que también perpetúa una

infraestructura urbana que no satisface las necesidades de todos los habitantes.

La coordinación efectiva entre los niveles de gobierno es fundamental para resolver los desafíos de movilidad en el municipio de Los Cabos, pero las normativas locales y estatales no han propiciado una colaboración eficiente. La Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California Sur⁵⁵ otorga a los municipios competencias en la planificación urbana y la gestión del transporte, pero en la práctica, la dependencia de decisiones y recursos federales, como los gestionados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), ha generado obstáculos significativos. Un ejemplo claro es la falta de avances en la propuesta de un libramiento carretero alterno al aeropuerto, estancada por la ausencia de acuerdos con Caminos y Puentes Federales (Capufe)⁵⁶.

4.1. Facultades municipales en la Ley de Desarrollo Urbano de Baja California Sur

El análisis jurídico de la Ley de Desarrollo Urbano para el Estado de Baja California Sur⁵⁷ permite identificar de forma clara y

⁵¹ CONVENCIÓN sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. "Organización de las Naciones Unidas", 2006, disponible en: <https://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-s.pdf>

⁵² LEY General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2024, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGIPD.pdf>

⁵³ YAÑEZ, Brenda, "Sin rampas, arriesgando su vida entre los autos la realidad de las personas con discapacidad", 2020, Diario El Independiente Baja California Sur, disponible en: <https://www.diarioelindependiente.mx/2020/02/sin-rampas-arriesgando-su-vida-entre-los-autos-la-realidad-de-las-personas-con-discapacidad>

⁵⁴ NORMA Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023, "Estructura y diseño para vías urbanas.

Especificaciones y aplicación" 2023, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, disponible en:

<https://www.gob.mx/sedatu/documentos/nom-004-sedatu-2023-estructura-y-diseno-para-vias-urbanas-especificaciones-y-aplicacion>

⁵⁵ LEY de Desarrollo Urbano para el Estado de Baja California Sur, Congreso del Estado de Baja California Sur, XVII Legislatura, 2018, disponible en:

<https://www.cbcs.gob.mx/index.php/cmply/1504-ley-desarrollo-urbano-bcs>

⁵⁶ ROMERO, Ligia. "Los Cabos vive la peor crisis de movilidad en la historia". Tribuna de México. 2022. Disponible en:

<https://tribunademexico.com/los-cabos-vive-peor-crisis-de-movilidad/>

⁵⁷ LEY de Desarrollo Urbano para el Estado de Baja California Sur. H. Congreso del Estado de Baja California Sur. 2018. Disponible en:

sistemática las facultades que poseen los municipios de la entidad en materia de desarrollo urbano, especialmente en lo relativo al diseño, construcción, regulación y mantenimiento de infraestructura vial, como calles, banquetas y espacios públicos de tránsito peatonal y vehicular.

Uno de los hallazgos más relevantes es que la ley establece un marco de concurrencia y coordinación entre el Estado y los municipios, reconociendo la competencia directa de los ayuntamientos en la planeación, regulación y ejecución de acciones de desarrollo urbano dentro de su jurisdicción territorial (Art. 13). En este sentido, los municipios tienen la capacidad de formular, aprobar y administrar los planes y programas municipales de desarrollo urbano, así como de participar activamente en los procesos regionales y subregionales.

Entre las atribuciones específicas, se destaca la facultad para promover y realizar acciones e inversiones en la conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población (Art. 13, fracción IV), lo que comprende el diseño y ejecución de proyectos de infraestructura vial, como calles y banquetas, esenciales para la movilidad urbana y el ordenamiento territorial.

Asimismo, los municipios son responsables de regular la zonificación urbana (Art. 56), determinando los usos del suelo, la densidad poblacional, la protección de derechos de vía, y las zonas de restricción, lo que les otorga herramientas jurídicas para establecer normas técnicas aplicables a la construcción y mantenimiento de vialidades y banquetas.

En cuanto a la autorización de fraccionamientos y desarrollos urbanos, la ley establece criterios técnicos y normativos que los ayuntamientos deben considerar, entre ellos, la organización de la estructura vial, la dotación de servicios públicos y la integración adecuada de áreas de tránsito peatonal (Art. 68 y 70).

Finalmente, la legislación contempla la participación municipal en la promoción de obras públicas para garantizar medios adecuados de transporte, comunicación y accesibilidad urbana (Art. 21, fracción XXI), lo que fortalece su papel en la construcción de entornos urbanos más equitativos y funcionales.

En conjunto, estos elementos permiten concluir que los municipios de Baja California Sur no solo cuentan con atribuciones legales expresas para intervenir en el desarrollo urbano, sino que además están obligados a ejercer dichas facultades con base en principios de sustentabilidad, equidad territorial y bienestar colectivo, siendo responsables directos de aspectos fundamentales como las vialidades, banquetas y el equipamiento urbano básico.

4.2. Facultades municipales en materia de movilidad en Baja California Sur

De igual manera, la Ley de Movilidad y seguridad vial del Estado de Baja California Sur⁵⁸ menciona que los municipios cuentan con diversas facultades sustantivas para participar activamente en la planeación, regulación y supervisión del transporte público dentro su territorio. La norma reconoce la necesidad de una coordinación estrecha entre el Estado y los ayuntamientos para garantizar el derecho humano a la movilidad, especialmente para los sectores vulnerables de la población.

<https://www.cbcs.gob.mx/index.php/cmply/1504-ley-desarrollo-urbano-bcs>

⁵⁸ LEY de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Baja California Sur, H. Congreso del Estado de

Baja California Sur, 2023, disponible en: <https://www.cbcs.gob.mx/index.php/cmply/7109-ley-de-movilidad-y-seguridad-vial-del-estado-de-baja-california-sur>

De manera específica, el Artículo 24 de la ley establece que corresponde a los municipios, a través de sus ayuntamientos, ejercer competencias en materia de transporte público conforme al artículo 68 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Entre las facultades destacadas se encuentran:

- La coordinación con autoridades estatales para planear, ejecutar y evaluar el servicio de transporte público colectivo, asegurando su calidad y accesibilidad, particularmente para personas con discapacidad.
- La implementación de políticas públicas inclusivas, tendientes a eliminar barreras arquitectónicas y sociales que impidan a personas con discapacidad acceder a medios de transporte, zonas peatonales y espacios públicos.
- La promoción de programas de educación vial y cortesía urbana, con enfoque en la inclusión y el respeto a la diversidad, como herramienta para mejorar la convivencia en el espacio público.

Estas competencias reflejan un enfoque progresivo, incluyente y participativo, en el que los municipios no sólo están habilitados legalmente para intervenir en el transporte público, sino que también tienen la obligación de impulsar entornos accesibles, seguros y eficientes, con énfasis en la protección de los grupos vulnerables.

Adicionalmente, la ley establece que los municipios deben participar en los mecanismos de coordinación y colaboración intergubernamental, asegurando una gestión integral del sistema de movilidad. Esto incluye la integración de los planes municipales de desarrollo con las estrategias estatales y nacionales de movilidad.

Aunque la legislación vigente dota a los municipios de Baja California Sur de atribuciones relevantes para garantizar el

derecho a la movilidad de sus habitantes y que el marco normativo impulsa una transformación del sistema de transporte desde un enfoque territorial y humano, donde los gobiernos municipales se convierten en actores clave para diseñar y operar sistemas de transporte accesibles, sustentables y equitativos, la realidad es que esta legislación inició su vigencia en enero del año 2024 y es muy pronto para que las administraciones locales se hayan informado sobre los cambios y facultades que tienen.

4.3. Incongruencia entre legislaciones que imposibilitan una correcta movilidad

Pese a contar con un marco legal actualizado y alineado a los principios contemporáneos de movilidad sostenible, como lo establecen la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Baja California Sur y la Ley de Desarrollo Urbano, persisten incongruencias legales y normativas que obstaculizan la correcta gestión del tráfico y la movilidad urbana en Los Cabos.

Una de las principales incongruencias radica en la desarticulación entre la planeación urbana y la política de transporte. La Ley de Desarrollo Urbano otorga a los municipios la facultad de regular el crecimiento urbano y la infraestructura vial, mientras que la Ley de Movilidad establece principios, jerarquías y lineamientos operativos del transporte público y la seguridad vial. Sin embargo, no existe un mecanismo normativo que obligue a que los instrumentos de planeación urbana (como los programas de desarrollo urbano) integren de manera efectiva los planes de movilidad, lo que genera desconexiones entre el diseño del territorio y la operatividad del sistema de transporte.

Otro punto crítico es la falta de armonización entre los niveles estatal y municipal. Si bien la ley reconoce la concurrencia de competencias, en la práctica

se observa una ambigüedad en la distribución de responsabilidades, especialmente en la regulación y supervisión del transporte público, lo que ha derivado en conflictos administrativos, duplicidad de funciones o vacíos de autoridad en zonas metropolitanas como Cabo San Lucas y San José del Cabo.

Asimismo, aunque la Ley de Movilidad establece la prioridad del peatón, la bicicleta y el transporte público sobre el automóvil particular, la Ley de Desarrollo Urbano sigue permitiendo modelos de desarrollo que fomentan el uso extensivo del vehículo privado, como fraccionamientos periféricos sin conectividad ni acceso a transporte público eficiente.

Finalmente, existe una notable falta de obligatoriedad en la aplicación de auditorías viales y evaluaciones técnicas de impacto de movilidad, lo cual impide corregir deficiencias estructurales antes de que se consoliden nuevos desarrollos o proyectos viales.

Estas incongruencias legales, más allá de su carácter técnico, se traducen en efectos directos sobre la movilidad cotidiana de los habitantes y visitantes de Los Cabos, afectando la eficiencia del transporte, la equidad del acceso a los servicios y la sostenibilidad ambiental del entorno urbano.

5. Discusión

El análisis evidencia una contradicción estructural entre el marco jurídico vigente y la realidad operativa de Los Cabos. Si bien la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado (2023) establece un paradigma centrado en la persona y la sostenibilidad, su implementación es inoperante debido a que el municipio aún se rige por un Reglamento de Tránsito obsoleto con 20 años de antigüedad. Esta brecha normativa perpetúa un modelo que prioriza el automóvil y excluye a los modos de transporte activos.

Igualmente, se detecta una desarticulación institucional crítica. A pesar de que la ley otorga facultades claras a los municipios para la planeación urbana y vial, la falta de armonización con la federación (ej. Capufe) y el desconocimiento de las nuevas competencias municipales bloquean soluciones de infraestructura urgentes, como el libramiento carretero.

Bajo la óptica de las capacidades de Nussbaum, la crisis actual constituye una vulneración del derecho humano a la movilidad. La infraestructura excluyente (falta de rampas) y un transporte público ineficiente limitan la "integridad corporal" y la "afiliación" social de grupos vulnerables, demostrando que la movilidad en Los Cabos sigue siendo un privilegio condicionado al acceso a un vehículo privado y no un derecho garantizado.

6. Conclusiones

El marco jurídico del transporte en Baja California Sur está constituido por una serie de disposiciones legales que regulan la planeación, operación, control y evaluación del sistema de transporte en la entidad, tanto en su dimensión urbana como regional. Entre los instrumentos normativos más relevantes se encuentran la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Baja California Sur y la Ley de Transporte para el Estado de Baja California Sur, las cuales, si bien responden a enfoques diferentes, son complementarias en su aplicación e interpretación.

La Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Baja California Sur, promulgada en 2023, representa un cambio de paradigma al concebir el transporte no solo como un servicio público, sino como parte de un sistema de movilidad integral, centrado en las personas y en el respeto al medio ambiente. Esta legislación establece principios fundamentales como la accesibilidad universal, la equidad, la sustentabilidad, la eficiencia energética y la

seguridad vial. Asimismo, reconoce la jerarquía de la movilidad, privilegiando al peatón, al ciclista y al usuario del transporte público por encima del vehículo particular, alineándose con estándares internacionales de movilidad urbana sostenible.

Por otro lado, la Ley de Transporte para el Estado de Baja California Sur, aún vigente en muchos de sus artículos, tiene un enfoque más técnico y administrativo. Esta ley regula la prestación del servicio público de transporte, las concesiones, los permisos, las tarifas, las sanciones, y los derechos y obligaciones de los operadores y usuarios. Su aplicación se dirige principalmente a los aspectos operativos del transporte terrestre, tanto en zonas urbanas como rurales.

La interacción entre ambas leyes refleja una transición normativa en el estado: mientras la Ley de Transporte proporciona el andamiaje institucional para el funcionamiento del servicio, la Ley de Movilidad introduce una visión más amplia e incluyente, que incorpora no solo al transporte motorizado, sino también a la movilidad activa y a la planificación urbana sostenible.

Para garantizar su operatividad conjunta, se requiere una armonización legislativa, en la que los reglamentos derivados de ambas leyes se actualicen de forma coordinada. Por ejemplo, aspectos como la planificación de rutas, la regulación de concesiones, la implementación de infraestructura ciclista o la seguridad vial deben abordarse desde ambos cuerpos normativos, pero bajo una misma lógica de integración y eficiencia.

Además, el papel de los municipios, especialmente en zonas turísticas como Los Cabos, es fundamental en la implementación de estas leyes. Conforme al artículo 115 de la Constitución federal y a la legislación estatal, los gobiernos municipales pueden expedir reglamentos propios y desarrollar políticas públicas de movilidad acordes a sus

necesidades locales, siempre respetando el marco legal estatal.

En sí el marco jurídico del transporte en Baja California Sur encuentra en la Ley de Movilidad y en la Ley de Transporte dos pilares normativos fundamentales que deben interpretarse de manera sistemática. Su coordinación efectiva representa una oportunidad para consolidar un sistema de movilidad eficiente, seguro, sustentable y centrado en las personas, acorde con los retos urbanos, sociales y ambientales que enfrenta la entidad en el siglo XXI.

El estudio del marco jurídico que regula el transporte y la movilidad en el Estado de Baja California Sur, con énfasis en las facultades municipales previstas en la Ley de Desarrollo Urbano, la Ley de Movilidad y Seguridad Vial y la Ley de Transporte, todas para el Estado de Baja California Sur, evidencia un proceso de transición normativa hacia un modelo más integral, sostenible y centrado en derechos humanos.

La investigación confirma que los municipios cuentan con facultades sustantivas en los tres ordenamientos analizados, aunque su grado de aplicación y coordinación práctica aún presenta limitaciones. La Ley de Desarrollo Urbano posiciona a los ayuntamientos como entes fundamentales en la planificación territorial, estableciendo su obligación de incorporar criterios de accesibilidad, conectividad y movilidad al diseño de las ciudades. Esta visión se alinea con la perspectiva de desarrollo urbano sustentable promovida por instrumentos internacionales y nacionales.

Por su parte, la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado introduce un cambio de paradigma al reconocer el derecho humano a la movilidad y jerarquizar los modos de transporte, colocando al peatón y al ciclista en el centro del sistema. En este nuevo marco, los municipios adquieren competencias para elaborar programas de

movilidad, desarrollar infraestructura para transporte no motorizado, y fomentar condiciones de seguridad vial. Sin embargo, su implementación efectiva exige capacidades técnicas, presupuestarias y normativas que en muchos casos aún no están consolidadas.

En tanto, la Ley de Transporte del Estado representa un marco normativo más tradicional, centrado en la regulación operativa del transporte público y privado, en aspectos como las concesiones, tarifas, horarios y rutas. Esta ley otorga a los municipios funciones de supervisión y control, así como participación en la definición de rutas urbanas y la creación de los Consejos Municipales de Transporte.

Si bien estas tres leyes asignan funciones específicas a los gobiernos municipales, su articulación efectiva depende de una adecuada armonización jurídica e institucional. En el caso de Los Cabos, un municipio con fuerte presión demográfica y turística, se identifican vacíos en la aplicación coordinada de estas facultades, lo que repercute en la calidad del transporte, la congestión vial y el acceso equitativo a la movilidad urbana.

6.1. Recomendaciones jurídicas

Es imperativo que el Ayuntamiento de Los Cabos revise y actualice sus reglamentos locales, en particular el Reglamento de Tránsito Municipal, para alinearlos con los principios y disposiciones de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Baja California Sur (2023) y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial a nivel federal. Esta armonización debe incorporar enfoques de movilidad sustentable, seguridad vial y accesibilidad universal, asegurando que las normativas locales reflejen los estándares y

objetivos establecidos en las leyes estatales y federales.

Se recomienda la elaboración y promulgación de un Reglamento Municipal de Movilidad que contemple aspectos específicos como el diseño de infraestructura peatonal y ciclista, criterios para la jerarquización de modos de transporte, normas técnicas para paraderos y rutas, y mecanismos de fiscalización y evaluación. Este reglamento debe derivarse de las facultades conferidas por la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Baja California Sur y servir como instrumento clave para implementar políticas públicas concretas a nivel local.

Conforme a la Ley de Transporte para el Estado de Baja California Sur, se propone reactivar los Consejos Municipales de Transporte, dotándolos de un carácter técnico-consultivo más robusto. El último consejo instalado fue en el año 2023⁵⁹ se integró por los gremios de taxistas y transportadoras turísticas, así como autoridades de los gobiernos federal, estatal y municipal, dejando fuera la visión ciudadana sin intereses en los gremios que han dominado la localidad durante muchos años. Es fundamental asegurar su integración plural y representativa, incluyendo a autoridades, transportistas, usuarios, expertos en movilidad y representantes del sector turístico y social. Además, se deben establecer lineamientos normativos para que las decisiones de estos consejos sean consideradas en la formulación de políticas municipales.

Se sugiere implementar programas de formación continua en materia jurídica, técnica y urbanística para el personal de las direcciones municipales encargadas de tránsito, transporte, planeación urbana y obras públicas. Esta capacitación garantizará

⁵⁹ “INSTALAN consejo de vigilancia de transporte de Los Cabos”, Gobierno del Estado de Baja California Sur, 2025, disponible en:

<https://www.bcs.gob.mx/instalan-consejo-de-vigilancia-de-transporte-de-los-cabos/>

una mejor interpretación y aplicación del marco legal, promoviendo una gestión más eficiente y con perspectiva de derechos humanos.

Alineado con los principios de gobernanza democrática y justicia espacial, se recomienda establecer mecanismos de consulta y participación ciudadana para la toma de decisiones en materia de movilidad. Estos mecanismos deben tener sustento normativo y capacidad para incidir en el diseño y evaluación de rutas, tarifas, infraestructura y servicios de transporte, asegurando la inclusión de diversos sectores de la sociedad, ya que en la actualidad solamente se han visto beneficiados los gremios de transportistas a quienes se les otorgaron 175 concesiones de transporte público derivado del resultado de las elecciones del año 2021 en las que Víctor Castro ganó la elección y que, al mismo tiempo, son familiares de los servidores públicos en funciones situación que exacerbó la vialidad en Los Cabos

También, se propone la creación de una Agenda Municipal de Movilidad Sustentable que articule los esfuerzos normativos, técnicos, presupuestales y sociales del municipio en esta materia. Esta agenda debe establecer metas medibles y plazos definidos, integrándose en el marco de los Programas Municipales de Desarrollo Urbano y Planes de Ordenamiento Territorial, promoviendo la transversalidad con las políticas de medio ambiente, salud pública, turismo y seguridad.

6.2. Sugerencias para un marco jurídico integral que fomente un sistema de transporte sustentable y eficiente en el municipio de Los Cabos.

El municipio de Los Cabos, al ser uno de los principales destinos turísticos de México, enfrenta una creciente demanda de transporte derivada tanto de su dinámica poblacional como de su vocación económica.

Esta situación ha provocado una expansión urbana acelerada y, en muchos casos, desordenada, lo cual ha repercutido en la saturación de las vías de comunicación, en el incremento de las emisiones contaminantes y en la limitada accesibilidad para ciertos sectores de la población. Ante ello, resulta imprescindible la construcción de un marco jurídico integral que oriente la planificación, regulación y operación de un sistema de transporte sustentable, equitativo y eficiente.

En este contexto, el diseño de dicho marco debe sustentarse en la Ley de Movilidad para el Estado de Baja California Sur, que establece como principios rectores la accesibilidad, la eficiencia energética, la sostenibilidad ambiental, la inclusión y la seguridad vial. Asimismo, debe armonizarse con lo dispuesto por la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California Sur, la cual regula los instrumentos de planeación territorial y permite la integración de criterios de movilidad en los Planes de Desarrollo Urbano Municipales (PDU).

Una propuesta viable y jurídicamente fundamentada consiste en la elaboración de una Ley Municipal de Movilidad Sustentable para Los Cabos, cuyo objetivo sea adaptar los principios estatales a la realidad local. Esta ley permitiría el diseño de un sistema de transporte multimodal que articule rutas urbanas, suburbanas y rurales, incorpore tecnologías limpias, promueva la movilidad activa (peatonal y ciclista) y garantice el acceso universal, particularmente para personas con discapacidad o en situación de vulnerabilidad.

De manera complementaria, sería necesario promulgar un Reglamento Municipal de Transporte y Movilidad, moderno que regule el servicio público y privado de transporte, incluyendo el transporte turístico, el cual representa un sector clave en la economía del municipio. Este reglamento podría establecer criterios

obligatorios de sustentabilidad para las unidades de transporte, fomentar la renovación de flotillas contaminantes y establecer zonas especiales para paraderos ecológicos y puntos de recarga eléctrica.

La eficacia de este marco jurídico integral dependerá, además, de la creación de mecanismos institucionales que aseguren su correcta implementación y evaluación. En este sentido, se propone la conformación de un Consejo Municipal de Movilidad Sustentable, integrado por representantes del gobierno, la ciudadanía, el sector empresarial y especialistas en urbanismo y medio ambiente. Este órgano consultivo podría coadyuvar en la formulación de políticas públicas, supervisar su aplicación y revisar periódicamente los indicadores de eficiencia del sistema.

Finalmente, se considera indispensable incorporar una perspectiva educativa y cultural dentro del marco jurídico, con el fin de fomentar el respeto a los derechos de los peatones y ciclistas, y promover el uso responsable de los medios de transporte. La inclusión de campañas permanentes de concientización, dirigidas a la comunidad escolar, a los trabajadores del sector turístico y al público en general, consolidaría una cultura vial sustentable y corresponsable.

En sí, la construcción de un marco jurídico integral en materia de movilidad para el municipio de Los Cabos exige una visión transversal que articule la legislación vigente, los instrumentos de planeación territorial, así como las necesidades sociales y ambientales de la región. Tal desarrollo normativo no solo contribuiría al ordenamiento del transporte local, sino que

también podría convertirse en un modelo replicable en otras zonas turísticas del país con características similares.

7. Agradecimientos

El presente texto nace como parte del proyecto de investigación denominado Crisis de movilidad urbana en el municipio de Los Cabos por parte de la Extensión Académica Los Cabos de la Universidad Autónoma de Baja California Sur.

Conflicto de Interés

Los autores declaran que la investigación se realizó en ausencia de relaciones comerciales, políticas o financieras que pudieran interpretarse como un potencial conflicto de intereses, en la publicación de estos resultados.

Contribuciones de los autores (solo en caso de coautoría)

"Conceptualización, Andrés Guadarrama Millán metodología, Rosa Alicia García Compeán.; análisis formal, Rosa Alicia García Compeán y Andrés Guadarrama Millán; investigación, Andrés Guadarrama Millán; redacción-redacción del borrador original, Andrés Guadarrama Millán; redacción-revisión y edición, Rosa Alicia García Compeán. Todos los autores han leído y aceptado la versión publicada del manuscrito".

8. Bibliografía y/o fuentes de información

ALCANTARA VASCONCELLOS, Eduardo, Urban transport environment and equity: The case for developing countries, Routledge, 2014, <https://doi.org/10.4324/9781315071756>

HERNÁNDEZ SAMPIERI, Roberto y Mendoza Torres, Christian, “Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta”, Segunda Edición, McGraw-Hill Education, 2023.

LIZÁRRAGA MOLLINEDO, Carmen, “Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI”, Economía, Sociedad y Territorio, vol. VI, núm. 22, septiembre-diciembre, 2006, pp. 1-35, Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11162202>

MILA MALDONADO, Frank Luis, Yáñez Yáñez, Karla Ayerim y Mantilla Salgado, Jorge David, “Una aproximación a la metodología de la investigación jurídica”, Revista Pedagogía Universitaria y Didáctica del Derecho, 2021, 8 (2), pp. 81-96. <https://doi.org/10.5354/0719-5885.2021.60341>

NUSSBAUM, Martha, “Crear capacidades: Propuesta para el desarrollo humano”, 2012 Paidós.

Fuentes legislativas

CONSTITUCIÓN Política de los Estados Unidos Mexicanos, Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2025, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

CONVENCIÓN sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, “Organización de las Naciones Unidas”, 2006, disponible en: <https://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-s.pdf>

LEY de Desarrollo Urbano para el Estado de Baja California Sur, Congreso del Estado de Baja California Sur, XVII Legislatura, 2018, disponible en: <https://www.cbcs.gob.mx/index.php/cmply/1504-ley-desarrollo-urbano-bcs>

LEY de Desarrollo Urbano para el Estado de Baja California Sur, Ley publicada en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Baja California Sur el 31 de mayo de 2018. Disponible en: <https://www.cbcs.gob.mx/index.php/cmply/1504-ley-desarrollo-urbano-bcs>

LEY de Movilidad de la Ciudad de México, H. Asamblea Legislativa del Distrito Federal, 2020, disponible en: <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/6299c5bdd0df4f6da6e540ab8613d2682b7d738b.pdf>

LEY de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Baja California Sur, H. Congreso del Estado de Baja California Sur, 2023, disponible en: <https://www.cbcs.gob.mx/index.php/cmply/7109-ley-de-movilidad-y-seguridad-vial-del-estado-de-baja-california-sur>

LEY de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Baja California Sur, Ley publicada en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Baja California Sur, 2023, Congreso del Estado de Baja California Sur: <https://www.cbcs.gob.mx/index.php/cmply/7109-ley-de-movilidad-y-seguridad-vial-del-estado-de-baja-california-sur>

LEY de Transporte para el Estado de Baja California Sur, Congreso del Estado de Baja California Sur XVII Legislatura, 2016, disponible en: <https://www.cbcs.gob.mx/index.php/trabajos-legislativos/leyes?layout=edit&id=1562>

LEY General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2024, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU.pdf>

LEY General de Movilidad y Seguridad Vial, Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2023, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

LEY General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2024, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGIPD.pdf>

NORMA Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023, “Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación”, 2023, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, disponible en: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/nom-004-sedatu-2023-estructura-y-diseno-para-vias-urbanas-especificaciones-y-aplicacion>

REGLAMENTO de Tránsito Municipal de Los Cabos, “H. Ayuntamiento de Los Cabos”, 2005, disponible en: <https://www.loscabos.gob.mx/reglamentos>

Fuentes hemerográficas

BOBADILLA, Rubí, “Pese a mejor transporte y rutas, usan más automóviles en ZMG”, El Informador.mx, 2024, disponible en: <https://www.informador.mx/jalisco/Contaminacion-Pese-a-mejor-transporte-y-rutas-usan-mas-automoviles-en-ZMG-20240226-0031.html>

CASTREJÓN, Luis, “CAPUFE debe aportar soluciones con la movilidad de la ciudad: Víctor Castro”, 2022, Tribuna de México, disponible en: <https://tribunademexico.com/capufe-debe-dar-soluciones-a-movilidad/>

PADILLA SOTO, Pamela, “En etapa final diagnóstico del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Los Cabos”, El Independiente, 2025, disponible en: <https://www.diarioelindependiente.mx/2019/08/en-etapa-final-diagnostico-del-plan-integral-de-movilidad-urbana-sustentable-para-los-cabos>

RODRÍGUEZ, Lauro, “Optan por auto sobre el transporte público”, El Diario NTR, 2021, disponible en: https://www.ntrguadalajara.com/post.php?id_nota=216345

ROMERO GUTIÉRREZ, Ligia, Los Cabos vive la peor crisis de movilidad en la historia, Tribuna de México, 2022, disponible en: <https://tribunademexico.com/los-cabos-vive-peor-crisis-de-movilidad/> (fecha de consulta: septiembre 2024)

YÁÑEZ, Brenda, “Sin rampas, arriesgando su vida entre los autos la realidad de las personas con discapacidad”, 2020, Diario El Independiente Baja California Sur, disponible en: <https://www.diarioelindependiente.mx/2020/02/sin-rampas-arriesgando-su-vida-entre-los-autos-la-realidad-de-las-personas-con-discapacidad>

Fuentes electrónicas (institucionales y reportes)

AGUIRRE QUEZADA, Juan Pablo, “Movilidad urbana en México”, Dirección General de Análisis Legislativo. Senado de la República, 2017, disponible en:

- <http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/3391/Cuaderno%20de%20investigacio%CC%81n%2030%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- AYUNTAMIENTO de Los Cabos, “Plan Municipal de Desarrollo 2024-2027, Los Cabos, B.C.S.”, 2025, disponible en: <https://www.loscabos.gob.mx/PMD/PLAN%20DE%20DESARROLLO%20MUNICIPAL%202024-2027%20LOS%20CABOS%20B%20C%20S.pdf>
- BANCO Interamericano de Desarrollo, “Movilidad urbana sostenible: Principios y recomendaciones para ciudades de América Latina y el Caribe”, 2023, disponible en: <https://publications.iadb.org/>
- COMISIÓN Económica para América Latina y el Caribe, “La movilidad urbana sostenible en América Latina y el Caribe: Retos y oportunidades en tiempos de pandemia”, 2021, disponible en: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/>
- CONSEJO Nacional para Prevenir la Discriminación, “El acceso en espacios públicos, principal problema que enfrentan las personas con discapacidad”, 2018, disponible en: <https://www.conapred.org.mx/116-el-acceso-en-espacios-publicos-principal-problema-que-enfrentan-las-personas-con-discapacidad/>
- EUROPEAN Environment Agency, “European strategy for low-emission mobility”, 2016, disponible en: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e44d3c21-531e-11e6-89bd-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_1&format=PDF
- GOBIERNO de BCS, “Gobierno de Baja California Sur entregará 175 concesiones a taxistas de Los Cabos”, 2022, disponible en: <https://www.bcs.gob.mx/gobierno-de-bcs-entregara-175-concesiones-a-taxistas-de-los-cabos/>
- GOBIERNO del Estado de Baja California Sur, “Instalan consejo de vigilancia de transporte de Los Cabos”, 2025, disponible en: <https://www.bcs.gob.mx/instalan-consejo-de-vigilancia-de-transporte-de-los-cabos/>
- GOBIERNO del Estado de Baja California Sur, “Vehículos Importados del Municipio de Los Cabos del año 2018”, disponible en: https://datos.bcs.gob.mx/?page_id=6406 (fecha de consulta: noviembre 2024).
- INSTITUTO Mexicano para la Competitividad, “El costo de la congestión: vida y recursos perdidos”, 2020, disponible en: <https://imco.org.mx/costo-la-congestion-vida-recursos-perdidos>
- INSTITUTO Mexicano para la Competitividad, “Índice de Movilidad Urbana”, 2023, disponible en: <https://imco.org.mx/indices/indice-de-movilidad-urbana/>
- INSTITUTO Nacional de Estadística y Geografía, “Panorama sociodemográfico de Baja California Sur Censo de Población y Vivienda 2020”, obtenido de https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825197742.pdf (fecha de consulta: octubre 2024).
- ORGANIZACIÓN de las Naciones Unidas, “Objetivos del Desarrollo Sostenible”, disponible en: <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/goal-16-peace-justice-and-strong-institutions.html> (fecha de consulta: septiembre 2024).
- ORGANIZACIÓN de las Naciones Unidas, Hábitat. “Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015”. Senado de la República, Grupo Mexicano de Parlamentarios

- para el Hábitat, 2015.
<https://onuhabitat.org/Reporte%20Nacional%20de%20Movilidad%20Urbana%20en%20Mexico%202014-2015%20-%20Final.pdf>
- ORGANIZACIÓN de las Naciones Unidas, Mujeres México, “Ciudades seguras y espacios públicos seguros para mujeres y niñas en México”, 2017, disponible en: https://mexico.unwomen.org/sites/default/files/2022-09/Infograf%C3%ADas%20Ciudades%20Seguras_0.pdf
- ORGANIZACIÓN para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, “Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design”, disponible en: https://www.oecd.org/en/publications/transport-strategies-for-net-zero-systems-by-design_0a20f779-en.html (fecha de consulta: noviembre 2024).
- UNITED Nations Organization, “World Cities Report 2020: The Value of Sustainable Urbanization”, 2020, disponible en: <https://unhabitat.org/world-cities-report-2020-the-value-of-sustainable-urbanization>
- YAÑEZ-PAGANS, Patricia; Martínez, Daniel; Mitnik, Oscar; Scholl, Lynn & Vazquez, Antonia, “Urban transport systems in Latin America and the Caribbean: lessons and challenges”, Inter-American Development Bank, 2018, disponible en: <https://publications.iadb.org/en/publications/english/viewer/Urban-Transport-Systems-in-Latin-America-and-the-Caribbean-Challenges-and-Lessons-Learned.pdf>
- ZARAGOZA AGUIÑA, Diana, “Determinantes económicos para la movilidad urbana y alternativas al transporte público en el corredor Nor-poniente del Estado de México 2005-2015”, 2017, Tesis. Facultad de Estudios Superiores Acatlán. UNAM. Estado de México.