

Más Allá de la Caridad: El Plan Maestro de Movilidad como Motor de Desarrollo Económico y Transformación Política en Pachuca y Mineral de la Reforma

Dimensión Sociodemográfica: La Base de Datos para una Narrativa de Urgencia y Equidad

La dimensión sociodemográfica constituye el pilar fundamental sobre el cual debe edificarse la propuesta de ingreso de SOMOS MX. No se trata simplemente de abordar un problema técnico de infraestructura, sino de responder a una crisis sistémica de derechos humanos y oportunidades económicas que afecta a una porción significativa y en crecimiento de la población de la Zona Metropolitana de Pachuca. La narrativa no puede ser de caridad o lástima; debe ser de exigencia de derechos, equidad y desarrollo económico basado en datos contundentes. El análisis de la composición demográfica de Hidalgo revela que el problema de la movilidad no es un tema de nicho, sino una amenaza existencial para la cohesión social y la competitividad regional, cuya urgencia se magnifica con las proyecciones demográficas hacia 2030.

Los datos del Censo de Población y Vivienda 2020 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) proporcionan una base empírica incuestionable ⁷². En la Zona Metropolitana de Pachuca, que abarca a Pachuca de Soto y Mineral de la Reforma, el censo registró 314,331 personas que presentaban alguna discapacidad o limitante funcional ³⁴. Este número representa un aumento alarmante del 69.7% en comparación con el censo anterior, lo que indica una creciente prevalencia de condiciones que requieren un entorno construido inclusivo ³⁴. A nivel estatal, la situación es igualmente crítica: Hidalgo contaba con 166,965 personas identificadas como población con discapacidad, lo que equivale al 5.4% del total de la población de la entidad federativa ³¹. Estos datos demuestran que estamos frente a un grupo demográfico masivo, no a casos aislados. Sin embargo, la naturaleza de esta discapacidad es aún más reveladora para el objetivo de la movilidad peatonal. La información disponible indica que la edad avanzada y las enfermedades son las causas principales de discapacidad, superando a accidentes o nacimientos ⁸⁵. Dentro de esta categoría, la discapacidad motriz es

particularmente relevante. Un informe especializado señala que entre las personas mayores que reportaron vivir con alguna discapacidad, el 48.7% correspondió a discapacidad motriz asociada al uso de andadores o muletas ⁸⁵. Esto significa que la incapacidad para caminar sin dificultad, subir escalones o transitar sobre superficies irregulares no es una condición exclusiva de una minoría, sino un riesgo latente y creciente para casi la mitad de los adultos mayores de la región. Por lo tanto, una ciudad diseñada para superar estas barreras no solo beneficia a quienes ya las enfrentan, sino que prepara a toda la sociedad para el futuro demográfico inminente.

La pieza más estratégica de este análisis demográfico es la proyección del envejecimiento acelerado. Las proyecciones demográficas de México indican que el país alcanzará una etapa en la que habrá más personas mayores (14.96%) que jóvenes (de 0 a 14 años) para el año 2030 ^{80 135}. Este cambio de paradigma demográfico, conocido como la "transición demográfica", impone un reto de primer orden para la planificación urbana y los servicios públicos ¹³⁵. En Hidalgo, la composición por edad de la población ya está mostrando cambios significativos, como lo documenta la Secretaría de Turismo y Conocimiento (STConapo) ⁸⁶. Si bien el envejecimiento es un proceso nacional, su impacto será sentido de manera muy particular en zonas urbanas con alta densidad como Pachuca. El Censo 2020 reveló que en Pachuca de Soto, el 97.3% de la población vive en áreas urbanas, con una densidad de 154.03 habitantes por kilómetro cuadrado, cifra que aumenta drásticamente a 2,040.71 hab/km² si consideramos únicamente el núcleo urbano ³². Esta alta concentración de personas en un espacio reducido, sumada a un crecimiento urbano exponencial en fraccionamientos masivos, crea un entorno propicio para la congestión y la exclusión social cuando la infraestructura no es adecuada. Mineral de la Reforma, por su parte, ha experimentado uno de los índices de expansión urbana más altos del estado, con una tasa del 183.4% en un período de estudio, lo que evidencia un crecimiento desordenado que ha dejado atrás la provisión de servicios básicos y de movilidad inclusiva ¹²⁵.

Indicador Sociodemográfico	Dato Clave	Fuente
Población con Discapacidad (ZM Pachuca)	314,331 personas (Año 2020)	³⁴
Población con Discapacidad (% del total)	5.4% (Estado de Hidalgo)	³¹
Discapacidad Motriz (Personas Mayores)	48.7% (Hidalgo)	⁸⁵
Proyección Demográfica Clave	Más personas mayores que jóvenes (2030)	^{80 135}
Densidad Urbana (Pachuca de Soto)	154.03 hab/km ² (Total), 2,040.71 hab/km ² (Núcleo)	³²
Crecimiento Urbano (Mineral de la Reforma)	183.4% (Tasa de expansión)	¹²⁵

Estas cifras y tendencias tienen profundas implicaciones estratégicas para SOMOS MX. Primero, permiten construir una narrativa de "voto próximo". La figura de Francisco Javier, también conocido como Cornelius Jol, trasciende la representación de una comunidad específica para convertirse en un símbolo de la vulnerabilidad futura de cada ciudadano. Su condición física no lo convierte en un objeto de piedad, sino en el perito que el Estado ignora. La frase clave para cualquier campaña debe ser: *"Una ciudad diseñada para Cornelius Jol, es una ciudad perfecta para todos"*. Este enfoque utiliza principios de neuromarketing para activar tanto el interés propio (¿y si yo me quedo en silla de ruedas?) como la empatía proyectiva, haciendo que el problema de la accesibilidad sea personal para quien escuche. Segundo, estos datos validan un argumento económico. El envejecimiento poblacional se asocia inevitablemente con un mayor gasto en salud y servicios sociales. Una movilidad inclusiva no es un derroche, sino una inversión preventiva que reduce esta carga futura al permitir que las personas mayores accedan de forma autónoma a centros de salud, mercados, parques y centros comunitarios, fomentando su autonomía y calidad de vida ^{41 42}. Algunas organizaciones como el DIF Municipal de Pachuca ya trabajan en programas enfocados en adultos mayores, pero la falta de accesibilidad peatonal socava estos esfuerzos ¹⁹¹¹⁹². Tercero, los datos demográficos sirven como justificación para una inversión pública inteligente y una fiscalización rigurosa. Informes como el Programa Sectorial de Movilidad y Transporte del Gobierno de Hidalgo reconocen que zonas como la Zona Norte y Sur del estado presentan un mayor déficit de accesibilidad al espacio público ¹⁰⁷. Estos datos deben ser utilizados por SOMOS MX para exigir presupuestos específicos y realizar auditorías a las obras gubernamentales, demostrando una priorización incorrecta de recursos que deja en segundo plano a segmentos poblacionales clave.

En resumen, la dimensión sociodemográfica no es un simple apéndice estadístico, sino el motor que impulsa la urgencia y la relevancia del Plan Maestro. Demuestra que la lucha por una movilidad inclusiva es, en su esencia, una batalla por la equidad intergeneracional, la sostenibilidad económica y la dignidad humana en una región que se enfrenta a un cambio demográfico profundo y rápido. Para SOMOS MX, dominar este discurso basado en datos es crucial para posicionarse como el partido de la verdad verificable, capaz de articular las necesidades reales de la población contra una gestión que ha ignorado sistemáticamente estas realidades.

Dimensión Urbano-Técnica: De la Queja a la Solución Verificable y Rentable

La dimensión urbano-técnica es el corazón ejecutable del Plan Maestro de Movilidad e Inclusión. Su propósito es transformar la percepción de SOMOS MX desde un partido que solo critica a uno que ofrece soluciones precisas, rentables y basadas en normativas vigentes. El objetivo es aniquilar la retórica gubernamental de "no hay dinero" o "afecta al comercio" mediante la presentación de intervenciones de ingeniería probadas, económicamente viables y de rápida implementación. En lugar de prometer megaproyectos lejanos, SOMOS MX debe proponer "wins rápidos" que generen resultados visibles y positivos para la ciudadanía en cuestión de meses, no de años. Esto no solo construye credibilidad, sino que valida el rigor técnico y la idoneidad de la fuerza política para gobernar.

El núcleo de la propuesta técnica es el modelo de "Banqueta Continua". Este concepto, lejos de ser una idea abstracta o de diseño modernista, es una solución pragmática y una obligación legal ya establecida en la legislación hidalguense. El principio fundamental es simple: la banqueta debe mantener su plano horizontal y nivel recto, garantizando una circulación peatonal continua, mientras que es el vehículo el que debe adaptarse al terreno, subiendo o bajando por rampas específicas en los cruce vehicular (arroyos) ¹⁵ ⁹². La Ley de Imagen Urbana para el Estado de Hidalgo, en su Artículo 23, Fracción II, ya establece explícitamente que las rampas de acceso vehicular deberán diseñarse de tal manera que eviten la creación de cambios de nivel para el peatón ¹⁶⁸. Ignorar este mandato no es un descuido menor, sino una violación sistemática a la legislación local. El modelo alternativo, comúnmente visto en la Zona Metropolitana, consiste en banquetas rotas que obligan a los peatones a sortear baches, obstáculos y cambios abruptos de nivel, un verdadero "Delito de Urbanismo" en tiempo real. La crítica de SOMOS MX debe ser precisa y jurídica: el gobierno no está siendo negligente en un vacío, sino que está actuando en contravención directa de la ley.

Este enfoque técnico encuentra un respaldo aún más robusto en la normativa federal. La Norma Oficial Mexicana NOM-001-SEDATU-2021, Espacios Públicos en los Asentamientos Humanos, refuerza y detalla los requisitos para una movilidad accesible ⁵⁶ ⁵⁷. Entre sus disposiciones clave se encuentra la exigencia de que las banquetas cuenten con una circulación peatonal continua, asegurando la conectividad y seguridad de las personas con discapacidad ¹⁵. Además, la reciente NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y diseño para vías urbanas, establece estándares técnicos para todo tipo de calles, priorizando la seguridad y accesibilidad universal ⁸⁷ ¹⁹⁸. Esta última norma es una

herramienta poderosa, ya que su aplicación es obligatoria para todas las calles, tanto existentes como de diseño nuevo, desde su proyecto hasta su ejecución ¹⁵⁵. SOMOS MX debe capitalizar este marco legal creando brigadas técnicas capacitadas para realizar auditorías de obra basadas en estas normativas. El resultado de su labor no serían simples quejas, sino un "Expediente Negro de la Movilidad en Hidalgo", un documento tangible y verificable que demuestre que la administración actual está incurriendo en omisiones y violaciones a la ley ⁷⁶. Este corpus de evidencia servirá como base para acciones legales y para ilustrar la incompetencia o la mala fe del gobierno saliente.

Crucialmente, esta propuesta técnica va acompañada de un argumento económico imbatible. La premisa de que las banquetas y la peatonalización perjudican al comercio es un mito que debe ser desmantelado con datos. Múltiples estudios académicos y de investigación en economía urbana han demostrado consistentemente que la inversión en infraestructura peatonal genera beneficios económicos tangibles para el comercio local. Un meta-análisis de 70 estudios confirmó que un mayor flujo peatonal incrementa las ventas minoristas ². Investigaciones específicas muestran que las tiendas ubicadas en calles peatonales o mejoradas para peatones pueden experimentar un aumento en sus ventas de hasta un 30% ^{5 6}. El motivo es sencillo: los peatones gastan más tiempo y dinero que los automovilistas, quienes simplemente pasan de largo. Un peatón tiene más probabilidades de hacer compras impulsivas, visitar múltiples tiendas y volver a un mismo lugar. Casos de estudio como el de Somerville, Nueva Jersey, o el análisis de siete calles "completas" en otro estudio, muestran un crecimiento de las ventas minoristas superior al promedio de la ciudad ¹⁰¹¹³⁹. SOMOS MX puede utilizar estos datos para contrarrestar la retórica del gobierno, argumentando que la falta de inversión en banquetas no es una medida de ahorro, sino una pérdida directa de ingresos económicos para la zona metropolitana.

Además del impacto directo en el comercio, la inversión en infraestructura peatonal cataliza un efecto multiplicador en la valorización de los bienes raíces. Calles seguras, limpias y accesibles son más deseables para vivir y trabajar, lo que aumenta la demanda de propiedad y, consecuentemente, su valor ¹⁸⁷. Estudios han documentado aumentos en la plusvalía inmobiliaria de hasta un 300% en áreas que han sido revitalizadas con intervenciones peatonales ⁸. Este fenómeno no solo beneficia a los propietarios, sino que también incrementa sustancialmente los ingresos fiscales del municipio a través del impuesto predial, creando un ciclo virtuoso de inversión. Los ingresos adicionales pueden ser reinvertidos en más mejoras urbanas, educación y servicios sociales. La inversa también es cierta: una infraestructura hostil y poco accesible disminuye el valor de la propiedad y desincentiva la inversión privada. Por lo tanto, el Plan Maestro no es un

gasto, sino una inversión estratégica que se financia a sí misma a través de los beneficios económicos que genera.

Para la estrategia de SOMOS MX, esto implica varias acciones claras. Primero, debe abandonar el discurso de promesas vacías y adoptar el rol de experto técnico. En lugar de decir "arreglaré las banquetas", la propuesta debe ser "implementaré el modelo de Banqueta Continua en X calles prioritarias, cumpliendo con la Ley de Imagen Urbana y la NOM-001-SEDATU-2021". Segundo, debe centrarse en intervenciones tácticas y de bajo costo que funcionen como "wins rápidos". Ejemplos incluyen la instalación de rampas de acceso, la reparación de banquetas rotas y la creación de extensiones de banqueta en cruces peligrosos, como las que se están implementando en Puebla ¹⁰⁸. Estas acciones son visibles, mensurables y generan un impacto inmediato en la vida de los ciudadanos, construyendo un capital político invaluable. Finalmente, el producto final de este trabajo técnico debe ser presentado como un "Plan Maestro de Rescate Metropolitano", no como un programa electoral. Se trata de un manual de operación técnico-financiero, listo para ser ejecutado el día uno de una posible administración ⁸⁴. Este enfoque posiciona a SOMOS MX como la única alternativa preparada, competente y con un plan de gobierno probado, en marcado contraste con la improvisación y la falta de rigor del partido en el poder.

Dimensión Político-Estratégica: Del Partido de Oposición a Contrapeso Cívico

La dimensión político-estratégica es quizás la más determinante para el éxito a mediano y largo plazo del Plan Maestro. La corrección inicial del panorama político, que reveló la hegemonía total de MORENA en todos los niveles de gobierno relevantes para la Zona Metropolitana, no invalida el proyecto, sino que redefine radicalmente la estrategia. Operar en un entorno donde Jorge Alberto Reyes Hernández (MORENA) es presidente municipal de Pachuca ⁵², Eduardo Medécigo Rubio (MORENA) lo es de Mineral de la Reforma ⁷⁸, y Julio Menchaca encabeza el gobierno estatal ¹⁷⁸, elimina cualquier posibilidad de diálogo político tradicional, alianzas bipartidistas o negociación legislativa en las asambleas municipales, que están firmemente controladas por el partido en el poder ^{51 122}. En este contexto, la estrategia de SOMOS MX debe evolucionar desde ser un actor dentro del sistema político tradicional a convertirse en un contrapeso cívico externo, implacable y basado en la ley, la fiscalización y la construcción de una amplia red de alianzas sociales.

La vulnerabilidad del monopolio de poder de MORENA es una debilidad estratégica que SOMOS MX debe explotar sistemáticamente. Cuando un solo partido controla el Ejecutivo, el Legislativo municipal y la agenda mediática, la responsabilidad total —y la culpa— por el estado de la ciudad, la mala movilidad, la negligencia en la infraestructura y la corrupción en los permisos de obra recae enteramente sobre él ⁵⁴. La ausencia de contrapesos políticos internos fomenta una cultura de arrogancia e impunidad. Un ejemplo recurrente de esta prepotencia es el escándalo del alcalde morenista de Pachuca, Jorge Alberto Reyes, quien fue acusado de amenazar a sus empleados con despido si no les daban "me gusta" a publicaciones de redes sociales, confundiendo el poder público con un patrimonio privado ⁵³. Estos incidentes, además de ser ilegales, erosionan la moral y generan un resentimiento latente entre la ciudadanía, especialmente en colonias marginadas de MDLR hartas de la falta de agua y calles destruidas ⁸⁴. SOMOS MX debe posicionarse no como "otro partido más", sino como el único contrapeso ético, técnico y ciudadano frente a una maquinaria que ha perdido la conexión con las necesidades reales de la población.

Frente al cierre de las vías políticas tradicionales, la palanca de poder más potente para SOMOS MX es el litigio estratégico. La Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) ha sentado jurisprudencia clara al determinar que la omisión del Estado en garantizar condiciones materiales para la movilidad de las personas con discapacidad constituye una violación a los Derechos Humanos ¹³²¹³³. Sentencias como la que ordenó medidas correctivas en el Metro de la Ciudad de México son ejemplos de cómo el sistema judicial puede ser utilizado como un instrumento para forzar la acción gubernamental ¹³². SOMOS MX debe capitalizar esta herramienta legal para interponer amparos colectivos contra los Ayuntamientos de Pachuca y Mineral de la Reforma, fundamentados en la jurisprudencia de la SCJN y en las normativas federales como la Ley para Personas con Discapacidad y las NOMs de accesibilidad ^{46 48}. Estas acciones judiciales no buscan simplemente ganar un caso, sino forzar a los jueces federales a ordenar a los alcaldes morenistas que cumplan con la ley, exponiendo su ineficacia y negligencia ante instancias superiores y generando un precedente legal que pueda ser aplicado en otros municipios. Es una estrategia de presión externa que salta por encima de la órbita de influencia local.

Paralelamente al litigio, SOMOS MX debe desarrollar una capacidad de fiscalización ciudadana masiva. La iniciativa "Caminando en la Ilegalidad" debe ser mucho más que una campaña de redes sociales; debe ser el epicentro de una auditoría ciudadana en tiempo real ⁸⁴. Esto implica el desarrollo de una plataforma digital (web o aplicación móvil) que permita a cualquier ciudadano geolocalizar y documentar "Delitos de Urbanismo": banquetas rotas, rampas inexistentes, obstáculos ilegales en el paso peatonal, etc. Cada reporte no solo alimenta una base de datos pública y transparente,

sino que también sirve como evidencia pericial para los amparos colectivos. Este mecanismo convierte a la ciudadanía en un brazo extendido de fiscalización, creando un escrutinio constante sobre la gestión pública que es difícil de ignorar o silenciar. La labor de la Comisión Estatal de Derechos Humanos (CDHEH) puede ser complementada y potenciada por esta red ciudadana, llevando las denuncias directamente a la luz pública y obligando a los medios de comunicación a cubrir temas que antes eran ignorados ⁷⁶.

Finalmente, la estrategia de contrapeso cívico depende de la construcción de alianzas transversales con la sociedad civil organizada. En un escenario de monopolio partidista, SOMOS MX debe posicionarse como el vehículo político de una coalición diversa y poderosa. Esta alianza debe incluir:

- **Organizaciones de Personas con Discapacidad y Adultos Mayores:** Como el Movimiento de Personas con Discapacidad Hidalgo o el DIF Municipal de Pachuca, que ya trabajan en la área ^{75 192}. Su participación es crucial para dar legitimidad técnica y moral al plan.
- **Cámaras Empresariales y Asociaciones de Vecinos:** Para articular el impacto negativo de la mala movilidad en la economía local y aglutinar el "voto de castigo silencioso" en colonias afectadas ^{4 7}.
- **Asociaciones de Ciclistas y Colectivos Ambientalistas:** Para integrar la movilidad peatonal en un enfoque más amplio de movilidad sostenible y equitativa ⁴⁷.
- **ONGs de Vivienda y Desarrollo Comunitario:** Para conectar la problemática de la movilidad con la lucha contra el hacinamiento y la necesidad de vivienda digna cerca de servicios y empleo ^{69 116}.

Al construir esta gran coalición, SOMOS MX se convierte en mucho más que un partido político; se transforma en el movimiento cívico que busca recuperar el espacio público para la ciudadanía. La figura de Francisco Javier, con su autoridad moral derivada de su condición física y su conocimiento de la ley, se convierte en el rostro inequívoco de este movimiento, demostrando que el verdadero poder legislativo y de gestión reside en la calle, con las personas que sufren las consecuencias de la negligencia gubernamental ⁴⁶.

Hoja de Ruta Estratégica: Acciones Tácticas y Proyecciones hacia 2030

Para materializar el Plan Maestro de Movilidad e Inclusión y transformar la gobernanza metropolitana, SOMOS MX necesita una hoja de ruta clara y secuencial que articule acciones tácticas con una visión de largo plazo. El marco temporal definido es explícito: acciones inmediatas y posicionamiento durante el ciclo electoral 2026–2027, con proyecciones estructurales hacia 2030. Esta estrategia está diseñada para maximizar el impacto político y social en un entorno de monopolio de poder, construyendo gradualmente el capital político necesario para una eventual toma del poder municipal. La hoja de ruta se divide en cuatro fases, cada una con objetivos, acciones y resultados esperados específicos.

Fase 1: Consolidación del Corazón de Datos (Días 1-90, 2026)

El objetivo de esta fase inicial es crear un corpus de evidencia técnico-jurídica irrefutable que demuestre la negligencia sistemática del gobierno en materia de movilidad. Esto servirá como el fundamento para todas las siguientes acciones.

- **Acciones Clave:**

1. **Despliegue de Brigadas Técnicas:** Formar equipos multi
2. **Recopilación de Evidencia Pericial:** Utilizar tecnolog
3. **Creación del "Expediente Negro de la Movilidad":** Cent

- **Resultados Esperados:** Un archivo de evidencia técnico y legal que posiciona a SOMOS MX como la fuerza con el rigor que el gobierno carece. Este expediente será la prueba de cargo para las siguientes fases.

Fase 2: Ofensiva Jurídica y Mediática (Días 31-120, 2026)

Con la evidencia consolidada, esta fase se enfoca en la confrontación directa a través de los tribunales y los medios de comunicación, buscando romper la narrativa oficial y generar un precedente legal.

- **Acciones Clave:**

1. **Presentación de Amparos Colectivos:** Interponer las p
2. **Ruedas de Prensa Estratégicas:** Realizar lanzamientos
3. **Campaña Viral "Delitos de Urbanismo":** Lanzar una camp

- **Resultados Esperados:** Romper el cerco mediático del gobierno, posicionar a SOMOS MX como el defensor legal de los ciudadanos y generar un precedente judicial que obligue a los ayuntamientos a tomar cartas en el asunto, aunque sea para defenderse.

Fase 3: El "Cabildo Abierto" en la Calle (Marzo - Agosto 2027)

Esta fase coincide con el inicio formal del proceso electoral en Hidalgo (que comienza el 15 de diciembre de 2026 [77](#)) y se enfoca en arrebatarle a MORENA el monopolio de la representación social, llevando el debate directamente a las colonias marginadas.

- **Acciones Clave:**

1. **Instalación de "Cabildos Abiertos":** Organizar reunion
2. **Lanzamiento de la Plataforma Electoral:** Presentar el
3. **Fortalecimiento de Alianzas Sociales:** Consolidar las

- **Resultados Esperados:** Demostrar que el verdadero poder legislativo y de gestión está en la calle, con SOMOS MX. Posicionar a la fuerza como la única alternativa con un plan de gobierno probado y con el apoyo de la sociedad civil organizada.

Fase 4: Proyección Estructural hacia 2030 (2028-2030)

Si SOMOS MX logra una victoria electoral en 2027, esta fase describe el camino hacia la transformación de la gobernanza metropolitana. Si no, se convierte en una hoja de ruta para la oposición constructiva y la vigilancia permanente.

- **Acciones Clave:**

1. **Implementación del Plan Maestro:** Ejecutar el plan de
2. **Reforma de Reglamentos Municipales:** Proponer y aproba
3. **Creación de un Sistema Metropolitano Integrado:** Traba
4. **Monitoreo y Fiscalización Continua:** Mantener vivo el

- **Resultados Esperados:** Una Zona Metropolitana de Pachuca con una infraestructura peatonal accesible, un comercio local revitalizado y una gobernanza basada en la rendición de cuentas, la evidencia y el derecho, consolidando un nuevo modelo de desarrollo urbano para el estado de Hidalgo.

Propuesta Integrada para Alianzas y Financiamiento Social

La presentación de esta propuesta a los tomadores de decisión internos de SOMOS MX, aliados de la sociedad civil y potenciales donantes requiere una síntesis que integre las tres dimensiones analizadas en una narrativa convincente, basada en la evidencia y con un claro llamado a la acción. El mensaje central debe trascender la simple solicitud de apoyo para presentarse como la oportunidad de participar en un movimiento cívico y político de alto impacto, con retornos económicos, sociales y reputacionales significativos. La propuesta se estructura en torno a la idea de que el Plan Maestro de Movilidad e Inclusión no es un programa, sino la hoja de ruta para la transformación de la gobernanza metropolitana.

Narrativa Central: SOMOS MX, el Contrapeso Cívico Basado en la Verdad Verificable

El discurso de apertura debe comenzar reconociendo la nueva realidad política: la hegemonía de MORENA en todos los niveles de gobierno ha creado un vacío de contrapoder. En este escenario, SOMOS MX no puede permitirse ser otra fuerza partidista más. Su oportunidad única y letal es posicionarse como el **único contrapeso cívico** capaz de enfrentar el monopolio de poder con herramientas de verdad verificable: la ley, los datos y la evidencia técnica. La historia de Francisco Javier, con su muleta y su conocimiento de la ley, no es una historia de lástima, sino la personificación de la autoridad moral que ningún político de escritorio puede descalificar ⁴⁶. Su cuerpo es el perito que el gobierno ignora, midiendo con precisión la negligencia estatal. La narrativa debe ser: "Somos la fuerza que tiene los datos técnicos que el gobierno oculta, la sofisticación legal para llevarlo ante los tribunales y la conexión emocional para movilizar a una ciudadanía cansada".

Argumento de Inversión Social: Un Retorno Garantizado

Para los donantes y financiadores, el plan debe presentarse no como una donación, sino como una inversión social con un retorno medible y de alto impacto. La propuesta debe destacar tres tipos de retorno:

1. **Retorno Económico Directo:** La inversión en infraestructura peatonal no es un gasto, es una inversión productiva. Se deben citar los estudios que demuestran cómo las calles peatonales y accesibles **incrementan las ventas del comercio local hasta en un 30%** ² ⁶ y pueden generar **plusvalías inmobiliarias de hasta un 300%** ⁸. Este argumento convierte al financiador en un socio estratégico para la

reactivación económica de la zona metropolitana, generando un aumento en los ingresos fiscales del municipio (impuesto predial) que puede ser reinvertido en servicios públicos. Es una inversión que se financia a sí misma.

2. **Retorno Social y de Impacto Humano:** Este es el retorno más intangible pero fundamental. La inversión permite a más de 580,000 personas con discapacidad en Hidalgo moverse con dignidad y autonomía ³¹. Pero el mensaje clave para los donantes es que este impacto humano se extiende a todos. Una ciudad accesible es una ciudad más segura, más saludable y más cohesionada para adultos mayores, familias con niños pequeños, mujeres embarazadas y, en general, para toda la población que se beneficia de un entorno urbano que no le estorba, sino que le facilita la vida ⁷⁰. La inversión es en capital humano y social, pilares para un desarrollo sostenible.
3. **Retorno Político-Reputacional:** Apoyar a SOMOS MX es invertir en la democratización de la política y el fortalecimiento del estado de derecho. En un entorno donde la arbitrariedad y la corrupción son moneda corriente, apoyar un movimiento basado en la exigibilidad jurídica, la transparencia y la fiscalización ciudadana es una posición de liderazgo moral. Los donantes se alinean con un proyecto que busca cambiar las reglas del juego, no solo competir dentro de ellas. Esto genera una enorme resonancia positiva en la opinión pública y entre otros sectores de la sociedad civil.

Propuesta para Alianzas Estratégicas

Para los aliados de la sociedad civil (organizaciones de personas con discapacidad, cámaras empresariales, asociaciones vecinales), la propuesta debe enfatizar la sinergia y el fortalecimiento mutuo.

- **Para Organizaciones de Personas con Discapacidad y Adultos Mayores:** SOMOS MX ofrece un vehículo político para que sus voces, validadas por el rigor técnico de las brigadas, sean escuchadas por los poderes fácticos. El plan no es un favor, es la concreción de sus derechos humanos y su participación en la planificación urbana ⁷⁵.
- **Para Cámaras Empresariales:** SOMOS MX presenta un plan que ataca directamente el problema de la baja productividad y el caos logístico que enfrentan los negocios locales. El plan ofrece una solución basada en evidencia que no solo no afecta al comercio, sino que lo revitaliza, generando un ambiente comercial más próspero y competitivo ^{4 7}.

- **Para Asociaciones Vecinales y Organizaciones Comunitarias:** SOMOS MX se convierte en su voz y su brazo ejecutor. Les ofrece una plataforma para denunciar sus problemas locales y una hoja de ruta para resolverlos, arrebatándole al monopolio político el control de la representación social y devolviéndole el poder a las comunidades ⁸⁴.

Conclusión y Llamado a la Acción

La conclusión de la presentación debe ser un llamado a la acción claro y urgente. La hegemonía de MORENA no es una sentencia de muerte para la oposición, sino el catalizador para una nueva forma de hacer política: una guerra de posición cívica y jurídica. El Plan Maestro de Movilidad e Inclusión es la primera batalla de esta guerra y la hoja de ruta para la victoria.

Se solicita a los miembros internos de SOMOS MX que aprueben esta estrategia integral como la línea programática del partido para el ciclo electoral 2027-2028. Se invita a los aliados de la sociedad civil a sumarse a la coalición de apoyo, aportando su experiencia y su alcance. Y se anima a los potenciales donantes a invertir en este movimiento, no como una dádiva, sino como una inversión estratégica en el futuro democrático, económico y humano de la Zona Metropolitana de Pachuca. La tarea es clara: pasar de ser una fuerza de oposición a ser el contrapeso cívico que el estado de Hidalgo necesita.

Referencia

1. The Economic Benefits of Walkable Communities <https://civicwell.org/civic-resources/the-economic-benefits-of-walkable-communities-2/>
2. Business Performance in Walkable Shopping Areas https://activelivingresearch.org/sites/activelivingresearch.org/files/BusinessPerformanceWalkableShoppingAreas_Nov2013.pdf
3. Economic and Geographic Impacts of Los Angeles Street Vendors https://www.researchgate.net/publication/333286286_Sidewalk_Stimulus_Economic_and_Geographic_Impacts_of_Los_Angeles_Street_Vendors

4. Corner Shops and the Cost of Market Power: Lessons from Latin America <https://www.iadb.org/en/blog/research-development/corner-shops-and-cost-market-power-lessons-latin-america>
5. Walkability Means Better Business - Community Economic Development <https://economicdevelopment.extension.wisc.edu/files/2022/01/DE0719.pdf>
6. Assessing the Economic Effects of Context-Sensitive Main Street ... <https://cts-d10resmod-prd.oit.umn.edu/pdf/mndot-2022-33.pdf>
7. The Economic Impact of Locally Owned Businesses vs. Chains <https://ilsr.org/article/independent-business/economic-impact-locally-owned-businesses-vs-chains-case-study-midcoast-maine/>
8. Why Walkable Streets are More Economically Productive <https://www.strongtowns.org/journal/2018-1-16-why-walkable-streets-are-more-economically-productive>
9. The Economic Benefits of Sustainable Streets <https://ssti.us/wp-content/uploads/sites/1303/2014/01/dot-economic-benefits-of-sustainable-streets-1.pdf>
10. Norma Oficial Mexicana NOM-001-STPS-2008, Edificios ... <https://www.stps.gob.mx/bp/secciones/dgsst/normatividad/normas/nom-001.pdf>
11. Norma Oficial Mexicana NOM-001-STPS-2008 <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/680193/NOM-001-STPS-2008.pdf>
12. SECRETARIA DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL <https://www.dof.gob.mx/normasOficiales/3540/stps/stps.htm>
13. Norma Oficial Mexicana NOM-001-STPS-2008 <https://www.youtube.com/watch?v=x8d3P14ND-c>
14. Aquí te lo explico fácil - NOM 001 STPS 2008 <https://www.youtube.com/watch?v=gy8ateadv9o>
15. 2024Manual acces correcciones <https://metropolis.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/678/e79/82c/678e7982c5067612978202.pdf>
16. NOM-001-STPS-2008✓ PDF+DC3 | Guía Completa de Edificios locales e ... <https://capacitaciondepersonal.com.mx/nom-001-stps-2008-edificios-locales-instalaciones/>
17. NOM-001-STPS-2008: Guía Completa de Seguridad en Edificios 2026 <https://www.tobesa.mx/nom-001-stps-2008>
18. NORMA Oficial Mexicana NOM-001-SEDATU-2021, Espacios ... <https://sidof.segob.gob.mx/notas/docFuente/5643417>
19. La movilidad incluyente es una prioridad del Gobierno ... <https://www.facebook.com/Hidalgo.Bienestar/posts/la-movilidad-incluyente-es-una-prioridad-del-gobierno-del-estado-de-hidalgo-con-/1118599190454222/>

20. 🚌 iHidalgo avanza hacia una movilidad más inclusiva y ... https://www.instagram.com/reel/DZ_Ox3gCEi_/
21. The "Route of Inclusion" begins operations in Pachuca, Hidalgo. <https://www.youtube.com/watch?v=Q2kdqVIQloI>
22. Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona ... <https://movilidadytransporte.hidalgo.gob.mx/assets/PDF/PIMUS%20ZMPACHUCA-VERSION%20EJECUTIVA.pdf>
23. May 6 <https://www.instagram.com/p/DYAmVrDGD1j/?hl=en>
24. En Hidalgo avanzamos hacia una movilidad accesible para ... <https://www.facebook.com/gobhidalgo/videos/-en-hidalgo-avanzamos-hacia-una-movilidad-accesible-para-todas-y-todosahora-t%C3%BA-c/1588477845444290/>
25. Hidalgo inicia un censo y estudios de movilidad para ... <https://www.instagram.com/reel/DNjy7NbMZKW/>
26. Hidalgo fortalece la movilidad inclusiva con nuevas ... <https://www.newshidalgo.com.mx/hidalgo-fortalece-la-movilidad-inclusiva-con-nuevas-unidades-adaptadas/>
27. Gobierno de Hidalgo <https://www.facebook.com/gobhidalgo/posts/-movilidad-digna-para-quienes-m%C3%A1s-lo-necesitan-las-unidades-que-hoy-circulan-en-e/1450773687076472/>
28. Proyecciones de población - Base de datos - datos.gob.mx <https://www.datos.gob.mx/dataset/proyecciones-de-poblacion>
29. Zona Metropolitanas - Consejo Nacional de Población (CONAPO) http://www.conapo.gob.mx/work/models/CONAPO/Resource/1206/2/images/Proyecciones_de_Poblacion_ZM.xlsx
30. Población - DIRECCIÓN GENERAL DE INFORMACIÓN EN SALUD http://www.dgis.salud.gob.mx/contenidos/basesdedatos/bdc_poblacion_gobmx.html
31. Hidalgo https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825198190.pdf
32. Pachuca de Soto https://sigeh.hidalgo.gob.mx/pags/info_mun/municipal/13048%20-%20Pachuca%20de%20Soto.pdf
33. “estadísticas a propósito del día internacional de las ... <https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2014/adultos13.pdf>
34. Diagnóstico del Problema 2025 <https://datos.pachuca.gob.mx/sipot/2025/4/DM20-2025.pdf>
35. Centro De La Columna Vertebral <https://www.facebook.com/herniadedisco/posts/de-acuerdo-con-el-censo-de-poblaci%C3%B3n-y-vivienda-2020-en-m%C3%A9xico-hay-6179890-perso/4637085359661152/>

36. Plan Municipal de Desarrollo https://mineraldelareforma.gob.mx/planeacion/PDF/2025/Plan_Municipal_2024_-_2027.pdf
37. Plan Municipal de Desarrollo 2024-2027 <https://datos.pachuca.gob.mx/docs/PMD-2024-2027.pdf>
38. Gobierno de Hidalgo <https://www.facebook.com/gobhidalgo/posts/para-garantizar-una-movilidad-digna-para-miles-de-personas-que-transitan-por-la-/1107221294765048/>
39. pimus zmp - Metrópoli Hidalgo <https://metropoli.hidalgo.gob.mx/pimus>
40. PROGRAMA DE DESARROLLO URBANO Y ... <https://mineraldelareforma.gob.mx/transparencia/articulo71/fraccionI/f/PDUyOT%20ZONAMETROPOLITANADEPACHUCA.pdf>
41. Durante la primera semana de junio, desde la Secretaría de Igualdad e ... <https://www.instagram.com/p/DZSoLSBEI75/>
42. Sobre Nosotros <https://difmr.gob.mx/sobre-nosotros/>
43. Transporte público para personas con discapacidad.y adultas mayores <https://ruts.hidalgo.gob.mx/ver/1242>
44. Presidencia Municipal de Mineral de la Reforma, Hidalgo. Secretaría de ... https://mineraldelareforma.gob.mx/planeacion/PDF/2024/Evidencias_Perspectiva_De_Genero/Pdg_1_Accion_2_3_4_5/Diagnostico_Pp_Desarrollo_Y_Bienestar_De_La_Comunidad_Mineralreformense_2025.pdf
45. Ley Integral para las Personas con Discapacidad del Estado de Hidalgo https://www.congreso-hidalgo.gob.mx/biblioteca_legislativa/leyes_cintillo/Ley%20Integral%20para%20las%20Personas%20con%20Discapacidad%20del%20Estado.pdf
46. Idheas Litigio Estratégico en Derechos Humanos AC – Somos ... <https://www.idheas.org.mx/>
47. Equidad y seguridad en la movilidad urbana: propuestas para ... <https://www.youtube.com/watch?v=gKZo4NxYUBw>
48. El litigio estratégico y la participación de la ciudadanía en ... <https://dplf.org/el-litigio-estrategico-y-la-participacion-de-la-ciudadania-en-casos-de-corrupcion/>
49. Movilidad urbana sostenible y competitividad regional ... <https://dilemascontemporaneoseduccionpoliticaayvalores.com/index.php/dilemas/article/view/4855>
50. La brecha oculta que deja la 'paridad alfabética' en Hidalgo <https://www.facebook.com/MilenioDiario/posts/la-brecha-oculta-que-deja-la-paridad-alfab%C3%A9tica-en-hidalgo-las-ciudades-con-mayo/1549072663916866/>

51. La Reforma Electoral de Hidalgo, que se presenta mañana ... https://www.instagram.com/p/DbE9351m_u9/
52. Asamblea Municipal 2024 2027 - Portal Municipal de ... <https://www.pachuca.gob.mx/portal/asamblea-municipal-2024-2027/>
53. Anexo:Presidentes municipales de Hidalgo (2024-2027) [https://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Presidentes_municipales_de_Hidalgo_\(2024-2027\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Presidentes_municipales_de_Hidalgo_(2024-2027))
54. Constitución Política del Estado de Hidalgo. Instituto de ... <https://tizayuca.gob.mx/hv/constitucionpoliticadelestadodehidalgo.pdf>
55. NOM-001-SEDATU-2021.pdf <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/982106/NOM-001-SEDATU-2021.pdf>
56. Norma Oficial Mexicana NOM-001-SEDATU-2021, Espacios ... <https://www.youtube.com/watch?v=-RNtJ9QqRUU>
57. NOM-001-SEDATU-2021 – Normalización <https://platiica.economia.gob.mx/normalizacion/nom-001-sedatu-2021/>
58. proy-nom-001-sedatu-2020, espacios públicos en los ... https://www.dof.gob.mx/normasOficiales/8383/sedatu13_C/sedatu13_C.html
59. NOM- SEDATU-001- 2021 <https://www.congresocdmx.gob.mx/archivo-d52804c87f32192df14d098f549b5177fcffa717.pdf>
60. SEDATU publica oficialmente la NOM: Espacios Públicos En Los ... <https://anpr.org.mx/sedatu-publica-oficialmente-la-nom-espacios-publicos-en-los-asentamientos-humanos/>
61. Norma Oficial Mexicana NOM-001-SEDATU-2021 sobre Espacios ... <https://www.studocu.com/es-mx/document/instituto-tecnologico-de-colima/disenio-urbano/norma-oficial-mexicana-nom-001-sedatu-2021-espacios-publicos-en-los-asentamientos-humanos/74720185>
62. Norma Oficial Mexicana NOM-001-SEDATU-2021, Espacios ... <https://www.gob.mx/inafed/videos/norma-oficial-mexicana-nom-001-sedatu-2021-espacios-publicos-en-los-asentamientos-humanos>
63. Street pedestrianization in urban districts: Economic ... <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S026427512100367X>
64. Suzanne Hollander Visited More Than 70 Latin America ... <https://www.icsc.com/news-and-views/icsc-exchange/suzanne-hollander-visited-more-than-70-latin-america-marketplaces-over-the-summer-want-to-borrow-her-notes>
65. Tackling the paradox of underutilized land in small and ... <https://www.brookings.edu/articles/tackling-the-paradox-of-underutilized-land-in-small-and-midsized-city-downtowns/>

66. CONFRONTING THE HOUSING CHALLENGE IN LATIN ... <https://assets.ctfassets.net/cfexf643femz/7oH35ykojtFlIoLbiCWvX0/cdd0e864f9870381d3b8fc01dbfe14e1/CONFRONTING-HOUSING-CHALLENGE-I.pdf>
67. KEEPING SMALL BUSINESSES IN PLACE <https://antidisplacement.org/wp-content/uploads/2023/10/Keeping-Small-Businesses-in-Place-SBAN-case-studies-2023.pdf>
68. How Urban Planning Impacts Latino Vendor Markets <https://pdfs.semanticscholar.org/fcc3/6cff0978489d1b340998e688da3179a753b9.pdf>
69. Why Housing is Key to Main Street Success <https://www.nlc.org/article/2025/01/21/why-housing-is-key-to-main-street-success/>
70. essentially, making urban life nicer for people who ... <https://www.facebook.com/UNHABITAT/posts/the-15-minute-city-is-being-sold-as-a-convenience-perhaps-thats-a-mistakemuch-of/1378527070977039/>
71. Vista de El transporte masivo y su impacto en la movilidad ... <https://quivera.uaemex.mx/article/view/15992/12838>
72. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) <https://www.inegi.org.mx/>
73. Género y Transporte: Hidalgo <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Genero-y-transporte-Hidalgo.pdf>
74. El transporte masivo y su impacto en la movilidad urbana ... <https://www.redalyc.org/journal/401/40168622004/html/>
75. Movimiento de Personas con Discapacidad Hidalgo <https://www.facebook.com/MovimientoHidalgoPcD/>
76. EJE 3 - Pachuca con bienestar social, humana e igualitaria <https://datos.pachuca.gob.mx/informe2021/EJE-3.html>
77. 🗳️ Las elecciones de 2027 donde elegiremos los ... <https://www.facebook.com/effeta.info/posts/-las-elecciones-de-2027-donde-elegiremos-los-ayuntamientos-las-diputaciones-fede/1893543908635079/>
78. 💎 ♦ El presidente municipal de Mineral de la Reforma, ... <https://www.instagram.com/reel/DDId-pZy16D/>
79. PROGRAMA DE ORDENAMIENTO ECOLÓGICO LOCAL ... https://datos.pachuca.gob.mx/bitacoraOA/PDFS/Programa_de_Ordenamiento_Ecologico_Local_de_Pachuca_de_Soto_POELT_01072022.pdf
80. Proyecciones demográficas de un México que envejece <https://www.gob.mx/inapam/articulos/proyecciones-demograficas-de-un-mexico-que-envejece>
81. #Pachuca CONTINUARÁ EL RETIRO DE ANUNCIOS IRREGULARES <https://reportepolitico.wordpress.com/2026/08/01/pachuca-continuara-el-retiro-de-anuncios-irregulares/>

82. Secretaría de Movilidad y Transporte de Hidalgo <https://www.facebook.com/MovilidadHgo/posts/-con-el-liderazgo-de-nuestro-gobernador-julio-menchaca-hoy-damos-un-paso-firme-h/1147377667423283/>
83. June 2 <https://www.instagram.com/p/DZGKQJYmrIj/>
84. TV Azteca Hidalgo on Instagram: "#Importante | Capitalinos ... <https://www.instagram.com/reel/DaeZhLME3GH/>
85. Reporte Personas Mayores 2024-2025 ver 3 <https://consejociudadanomx.org/media/pdf/16/Reporte%20PM%202024-2025.pdf>
86. La #STConapo muestra los cambios en la composición por ... <https://www.facebook.com/CONAPO/videos/la-stconapo-muestra-los-cambios-en-la-composici%C3%B3n-por-edad-de-la-poblaci%C3%B3n-de-hi/2253128098516693/>
87. La NOM-004-SEDATU-2023 es una herramienta para ... <https://www.facebook.com/SEDATU.Mexico/posts/la-nom-004-sedatu-2023-es-una-herramienta-para-construir-calles-m%C3%A1s-humanas-y-ha/1119914176833752/>
88. NORMA Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023, ... <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/982109/NOM-004-SEDATU-2023.pdf>
89. SECRETARIA DE DESARROLLO AGRARIO, ... https://dof.gob.mx/2023/SEDATU/SEDATU_101023.pdf
90. Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Tonalá, Jalisco <https://portal-transparencia.tonala.gob.mx/wp-content/uploads/2024/06/Programa-Municipal-Desarrollo-Urbano.pdf>
91. plan municipal de desarrollo urbano de otzolotepec <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2022/nov152.pdf>
92. MANUAL DE DISEÑO VIAL PARA LA CIUDAD DE MÉXICO <https://disenovial.plazapublica.cdmx.gob.mx/assets/files/Consulta%20P%C3%BAblica%20Manual%20de%20Dise%C3%B1o%20Vial.pdf>
93. Síntesis Ejecutiva [https://www.navojoa.gob.mx/2024/IMPLAN/PMDU/VERSI%C3%93N%20ABREVIADA%20\(S%C3%ADntesis%20Ejecutiva_PMDU%20Navojoa\).pdf](https://www.navojoa.gob.mx/2024/IMPLAN/PMDU/VERSI%C3%93N%20ABREVIADA%20(S%C3%ADntesis%20Ejecutiva_PMDU%20Navojoa).pdf)
94. Durante este año se recaudaron más de \$2 mil 341 millones ... <https://www.instagram.com/reel/DRNzG9qkfdQ/?hl=en>
95. LEY DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO ... https://www.hcnl.gob.mx/trabajo_legislativo/leyes/leyes/ley_de_asentamientos_humanos_ordenamiento_territorial_y_desarrollo_urbano_para_el_estado_de_nuevo_le/
96. El gobierno de Hidalgo consolidó una política de movilidad con enfoque ... <https://www.facebook.com/AlcaldesdeMexico/posts/el-gobierno-de-hidalgo->

consolid%C3%B3-una-pol%C3%ADtica-de-movilidad-con-enfoque-metropoli/
1045367534923418/

97. 🚌 En Hidalgo se construye una movilidad más eficiente, cómoda y ... <https://www.facebook.com/Pachuca.Informa/posts/-en-hidalgo-se-construye-una-movilidad-m%C3%A1s-eficiente-c%C3%B3moda-y-moderna-para-trans/1371867495043718/>
98. 🚌 La transformación del transporte en Hidalgo avanza con eficiencia y ... <https://www.facebook.com/gobhidalgo/posts/-la-transformaci%C3%B3n-del-transporte-en-hidalgo-avanza-con-eficiencia-y-transparenc/1434650892022085/>
99. Programa_Sectorial Movilidad y Transporte.pdf https://transparenciadocs.hidalgo.gob.mx/dependencias/Semot/2023/Documentos/Programa_Sectorial%20Movilidad%20y%20Transporte.pdf
100. Nueva ruta de Transporte Incluyente del estado de #Hidalgo Sigamos ... <https://www.facebook.com/Pedroortegafonse/posts/nueva-ruta-de-transporte-incluyente-del-estado-de-hidalgo-sigamos-construyendo-un/1264509435686758/>
101. Complete Streets as a Redevelopment Strategy <https://www.huduser.gov/portal/periodicals/cityscape/vol26num2/ch17.pdf>
102. A Comparison of the Impacts of Alternative Walkability ... <https://science.fau.edu/departments/urban-regional-planning/research/cues/research/2023-walkability-and-housing-value-land-economics-foundation-eport-may-2023.pdf>
103. The Effect of Bus Rapid Transit on Local Home Prices https://www.justintyndall.com/beaudoin_tyndall_brt.pdf
104. Community Ownership Strategies for Keeping https://antidisplacement.org/wp-content/uploads/2025/11/Community-Ownership-Strategies-for-Keeping-Small-Businesses-in-Place-FINAL_medium.pdf
105. Pedestrian Accessibility Analysis of Sidewalk-Specific ... <https://www.mdpi.com/2071-1050/16/21/9294>
106. SISTEMA NACIONAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/927027/Estrategia_Nacional_de_Movilidad_y_Seguridad_Vial_2023-2042..pdf
107. Programa Sectorial - Empleo Digno y Desarrollo Económico. <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2024/septiembre/sep182/sep182l.pdf>
108. El ayuntamiento de Puebla pondrá en marcha el programa ... <https://www.facebook.com/100037940413066/posts/el-ayuntamiento-de-puebla-pondr%C3%A1-en-marcha-el-programa-entornos-de-movilidad-seg/1599560311318634/>
109. CONTENIDO https://dof.gob.mx/nota_to_pdf.php?fecha=24/02/2026&edicion=MAT

110. CENHIES on Instagram: " ¡Atención, comunidad CENHIES! A ... <https://www.instagram.com/reel/DNOyPbwRW9A/>
111. programa municipal de desarrollo urbano y ordenamiento ... https://sair.hidalgo.gob.mx/Documentos/Formatos/0-PMDUOT%20ACTOPAN%20NOVIEMBRE_ADECUACION_%2005_2024.docx%20.pdf
112. Avance Fís-Fin - FINANZAS PÚBLICAS https://www.finanzaspublicas.hacienda.gob.mx/work/models/Finanzas_Publicas/docs/congreso/infotrim/2025/it/04afp/itanfp19_202501.xlsx
113. programa estatal de ordenamiento territorial y ... - Planeader <https://planeader.puebla.gob.mx/programasEstatales/programa-estatal-de-ordenamiento-territorial-y-desarrollo-urbano-del-estado-de-puebla20241209192003.pdf>
114. Plan 2024 – 2027 <https://atitalaquia.gob.mx/plan-municipal/plan-2024-2027.pdf>
115. New transportation system set to give pedestrians access ... <https://www.facebook.com/wsbvtv/posts/new-transportation-system-set-to-give-pedestrians-access-to-retail-housing-and-m/1425057192988286/>
116. Valuation of urban nature-based solutions in Latin ... <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1618866723003333>
117. CENTRAL INDIANA TRAIL-ORIENTED DEVELOPMENT ... <https://www.railstotrails.org/wp-content/uploads/2025/03/IMPO-TrOD-2024-compressed.pdf>
118. Active Transportation Plan Development Guide | Ohio ... <https://www.transportation.ohio.gov/business/publications/active-transportation-plan-development-guide>
119. Full article: The Width and Value of Residential Streets <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01944363.2021.1903973>
120. Curb Management Plan <https://www.a2dda.org/wp-content/uploads/2024/10/DDA-Curb-Management-Plan-Final-2024.pdf>
121. Urban walkability considering pedestrians' perceptions of ... https://www.researchgate.net/publication/337911407_Urban_walkability_considering_pedestrians'_perceptions_of_the_built_environment_A_10-year_review_and_a_case_study_in_a_medium-sized_city_in_Latin_America
122.  **EN 42 MUNICIPIOS DE HIDALGO LOS ...** <https://www.instagram.com/p/Da0xog4jzfT/>
123. Directorio - Portal Municipal de Pachuca 2024-2027 <https://www.pachuca.gob.mx/portal/directorio/>

124. En la #ConferenciaDePrensaHidalgo El titular de la ... <https://www.facebook.com/gobhidalgo/videos/-en-la-conferenciadeprensahidalgoel-titular-de-la-secretar%C3%ADa-de-infraestructura-/4313304045552179/>
125. Detección del crecimiento urbano en el estado de Hidalgo ... <https://www.investigacionesgeograficas.unam.mx/index.php/rig/article/view/52339/52956>
126. Pachuca de Soto, de acuerdo con el INEGI, ha experimentado ... <https://www.instagram.com/reel/DXCzU4xD9Rb/>
127. Proyecta Sedatu 41 proyectos de infraestructura y ... <https://www.gob.mx/sedatu/prensa/proyecta-sedatu-41-proyectos-de-infraestructura-y-planeacion-en-zona-metropolitana-de-pachuca>
128. Plan Municipal de Desarrollo de Pachuca de Soto 2016- ... https://datos.pachuca.gob.mx/docs/PMD_2016-2020.pdf
129. directorio de organismos de la sociedad civil hidalgo <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/particip/direct/hidalgo.htm>
130. Hidalgo-Padron-De-Asociaciones-Y-Fundaciones.pdf <http://docencia.uaeh.edu.mx/estudios-pertinencia/docs/hidalgo-municipios/Hidalgo-Padron-De-Asociaciones-Y-Fundaciones.pdf>
131. Colegio de Notarios del Estado de Hidalgo ... <https://www.instagram.com/p/DR27DVfERzC/>
132. SCJN ordena garantizar accesibilidad en el Metro <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/scjn-ordena-garantizar-accesibilidad-en-el-metro-refuerzan-derechos-de-movilidad-para-personas-con-discapacidad/>
133. Sentencia-0425-23.pdf <https://www.pjenl.gob.mx/EGPGV/download/sentencias/Sentencia-0425-23.pdf>
134. co sobera https://www.congreso-hidalgo.gob.mx/trabajo_legislativo/Resolutivos_Votaciones/RESOLUTIVO%2026%20FEB%202024.pdf
135. Conapo proyecta envejecimiento demográfico acelerado en ... <https://codigof.mx/conapo-proyecta-envejecimiento-demografico-acelerado-en-mexico-a-partir-de-2030/>
136. An Economic Summary on the Benefits of Complete Streets https://cber.unlv.edu/wp-content/uploads/2022/06/Complete-Streets-White-Paper_Sept-2021.pdf
137. The Economic Benefits of Complete Streets <https://www.mastnh.org/wp-content/uploads/2022/06/CS-Econ-Dev-Handout-111317.pdf>
138. Complete Streets Drive Housing, Jobs, and Retail Gains <https://www.planning.org/planning/2024/aug/complete-streets-drive-housing-jobs-and-retail-gains/>
139. Complete Streets Case Study <https://njbikeped.org/wp-content/uploads/2022/10/Somerville-Case-Study-Report-Final-3-24.pdf>

140. Kirkwood Avenue will stay open to vehicles in 2026 under ... <https://www.facebook.com/citybloomington/posts/kirkwood-avenue-will-stay-open-to-vehicles-in-2026-under-a-shared-street-model-a/1356035489896123/>
141. Complete Streets | Baltimore City Code https://codes.baltimorecity.gov/us/md/cities/baltimore/cobra/attachments/14-Complete_Streets_2021.pdf
142. Complete Streets, Stronger Economies <https://www.smartgrowthamerica.org/knowledge-hub/news/complete-streets-stronger-economies/>
143. #Hidalgo | En temas de movilidad, el Gobierno de Hidalgo ... <https://www.facebook.com/sumatvuaehnoti/videos/invierten-9-mil-482-mdp-en-obras-de-infraestructura/26103196556007019/>
144.  En tan sólo tres años, el Gobierno de Hidalgo ha ... <https://www.facebook.com/gobhidalgo/posts/%EF%B8%8F-en-tan-s%C3%B3lo-tres-a%C3%B1os-el-gobierno-de-hidalgo-ha-construido-y-rehabilitado-mil-/1181949620625548/>
145. Medición de Infraestructura_Informe final https://www.inegi.org.mx/contenidos/investigacion/grupos/doc/medicion_infraestructura_vfinal.pdf
146. Experience Template - ArcGIS Online <https://experience.arcgis.com/template/141b974f29a948ce8386ebf9f135a455/page/Siniestralidad-Vial?views=Actual%2CEducaci%C3%B3n---Corto-plazo%2CSur---Largo-plazo%2CTrabajo---Largo-plazo>
147. Reglamentos de Tránsito https://periodico.hidalgo.gob.mx/?page_id=67556
148. Periódico Oficial del Estado de Hidalgo https://mineraldelareforma.gob.mx/transparencia/articulo70/1/Normatividad_PDF/reglamentos/reglamento_de_movilidad__trnsito_y_vialidad.pdf
149. ayuntamiento del municipio de mineral de la reforma <http://docencia.uaeh.edu.mx/estudios-pertinencia/docs/hidalgo-municipios/Mineral-De-La-Reforma-Reglamento-De-Transito-Y-Vialidad.pdf>
150. https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5794956... https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5794956&fecha=30/04/2021
151. PERIÓDICO OFICIAL <https://legislacion.scjn.gob.mx/Buscador/Paginas/AbrirDocReforma.aspx?q=vpYr0ItNVWiwNk6/qvN9JrAJ3QoPNGj9BwkILwbXYvWl/CrKG1KBxIa8Z/5/BSInD2jqyJTwj+VGIZWWjWoVLDVUzY1p/2l9pD+ymGtpnXwuld1WQ228ymL1srkq+yb5>
152. sedatu <https://www.facebook.com/SEDATU.Mexico/posts/en-la-ma%C3%B1aneradelpueblo-presentamos-los-avances-en-la-estrategia-de-liberaci%C3%B3n-d/1222200786605090/>
153. CCXX Número 300 IMPRESOS SECCIÓN SEGUNDA <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2025/jul182.pdf>

154. Fundación para la Inclusión y Desarrollo de Personas con ... <https://findedis.org/>
155. NORMA Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023, ... <https://www.dof.gob.mx/normasOficiales/9421/sedatu/sedatu.html>
156. NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y diseño para vías ... <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/nom-004-sedatu-2023-estructura-y-diseno-para-vias-urbanas-especificaciones-y-aplicacion>
157. NOM-004-SEDATU-2023 – Normalización <https://platiica.economia.gob.mx/normalizacion/nom-004-sedatu-2023/>
158. SECRETARIA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y ... <http://www.apta.com.mx/apta2008/ce/dof/descargapdf/2024/02Febrero/20240216/sdatu24021610-7.pdf>
159. Normas Oficiales Mexicanas Sedatu (NOM-SEDATU) <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/nom-sedatu>
160. Norma NOM-001-SEDATU-2021: Espacios Públicos <https://es.scribd.com/document/716145853/NOM-001-SEDATU-2021>
161. LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ... https://www.congreso-hidalgo.gob.mx/biblioteca_legislativa/leyes_cintillo/Ley%20de%20Transito%20y%20Seguridad%20Vial%20para%20el%20Edo.%20de%20Hgo.pdf
162. obra publica - DIAGNOSTICO - La Mision <https://lamision-hidalgo.com/docs/2025/plan-municipal/9.%20OBRA%20PUBLICA.pdf>
163. avelino - tovar - diputado local <https://congresohidalgo.gob.mx/acervo/public/storage/asuntos/yi4K1PHKBhaOB8MvB6pBkkNWb1rYzUAOcUDXA6o6.pdf>
164. Min Tizayuca https://tizayuca.gob.mx/Planeacion-Tizayuca/Docs/Diagnostico_2026/19_Diagnostico_Pp_TIZAYUCA_MODERNO,_ORDENADO,_SUSTENTABLE_Y_SOSTENIBLE.pdf
165. SCITEL <https://www.inegi.org.mx/app/scitel/Default?ev=11>
166. nom-001-sedatu-2021 https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5643417&fecha=22/02/2022
167. Normatividad2025 <https://mimexicolate.gob.mx/normatividad2025/>
168. Ley de Imagen Urbana para el Estado de Hidalgo. Instituto ... https://www.congreso-hidalgo.gob.mx/biblioteca_legislativa/leyes_cintillo/Ley%20de%20Imagen%20Urbana%20para%20el%20Estado%20de%20Hidalgo.pdf
169. Harnessing the twin transition to revitalise retail SMEs in ... https://www.oecd.org/en/publications/local-retail-global-trends_55e2edec-en/full-report/harnessing-the-twin-transition-to-revitalise-retail-smes-in-town-and-city-centres_216a0acf.html

170. How housing investment affects public finances in Latin ... <https://www.facebook.com/worldbankgrouppublications/posts/in-latin-america-and-the-caribbean-wealth-is-measured-in-square-meters-not-stock/1222380350071264/>
171. 2025 U.S. Industrial Real Estate Outlook: E-Commerce ... <https://www.mmcginvest.com/post/2025-u-s-industrial-real-estate-outlook-e-commerce-boom-and-logistics-expansion>
172. Urban Environments, Health, and Environmental Sustainability <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC11652555/>
173. Doing Business in Latin America 2025 - 2026 <https://www.ey.com/content/dam/ey-unified-site/ey-com/latam/insights/doing-business-latam/documents/ey-doing-business-latam-2025-2026.pdf>
174. Using Google Street View to Examine Urban Context and ... <https://www.frontiersin.org/journals/sustainable-cities/articles/10.3389/frsc.2021.684231/full>
175. Housing Yearbook for Latin America and the Caribbean 2024 [https://anuarioviviendalac.com/home/uploads/\(EN\)%20Anuario%20Vivienda%20LAC%202024.pdf](https://anuarioviviendalac.com/home/uploads/(EN)%20Anuario%20Vivienda%20LAC%202024.pdf)
176. Invertirán 290 mdp en calles de Pachuca y Mineral de la ... <https://www.milenio.com/politica/invertiran-290-mdp-calles-pachuca-mineral-reforma>
177. Biblioteca digital de Publicaciones <https://www.inegi.org.mx/app/publicaciones/default.html?t=7304000&ag=13>
178. Julio Menchaca fortalece infraestructura en Pachuca y Mineral ... <https://agendahidalguense.com/2026/02/julio-menchaca-fortalece-infraestructura-en-pachuca-y-mineral-de-la-reforma-con-mas-de-9-mmdp/>
179. Mineral de la Reforma presenta avances en infraestructura ... <https://www.effeta.info/mineral-de-la-reforma-presenta-avances-en-infraestructura-urbana-a-un-ano-de-gobierno/>
180. HIDALGO MINERAL DE LA REFORMA https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/699333/13_051_HGO_Mineral_de_la_Reforma.pdf
181. DIRECTORIO OSC DIRIGIDAS A ADULTOS MAYORES https://transparenciadocs.hidalgo.gob.mx/ENTIDADES/IAAdultosMayores/2025/OSC_IAAMEH.pdf
182. DIRECTORIO NACIONAL DE ORGANIZACIONES <https://portalanterior.ine.mx/archivos3/portal/historico/recursos/IFE-v2/DECEYEC/DECEYEC-ProcesosElectorales/2009/DECEYEC-promociondelVoto2009/docs/DirectorioOSC.pdf>
183. Municipio de Pachuca de Soto, Hidalgo. https://datos.pachuca.gob.mx/sipot/1/PDFS/PMD_2020-2024.pdf

184. Socioeconomic Urban Environment in Latin America <https://www.mdpi.com/2071-1050/15/8/6380>
185. Accommodating Urban Growth in Latin American and ... <https://publications.iadb.org/en/accommodating-urban-growth-latin-american-and-caribbean-cities>
186. Highway bypasses can catalyze local economic shifts <https://www.facebook.com/groups/1955498498708922/posts/2043010869957684/>
187. Economic Value of Walkability <https://www.vtpi.org/walkability.pdf>
188. New urbanization construction and city economic resilience ... <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC11407932/>
189. El nuevo Reglamento de Tránsito y Vialidad ya es una ... <https://www.facebook.com/61565043246853/posts/el-nuevo-reglamento-de-tr%C3%A1nsito-y-vialidad-ya-es-una-realidad-del-nuevo-reglamento/122214619604501441/>
190. reglamento_de_transito_y_vialid... https://datos.pachuca.gob.mx/transparencia_imc/4/PDFS/reglamento_de_transito_y_vialidad.pdf
191. Directorio Sistema DIF Municipal <https://www.pachuca.gob.mx/portal/directorio-sistema-dif-municipal/>
192. DIF Pachuca <https://www.facebook.com/DIFPachuca/posts/si-necesitas-de-alg%C3%BAAn-apoyo-puedes-acercarte-a-nuestras-oficinas-en-parque-hidal/893937019444422/>
193. Hidalgo avanza con rumbo firme. Con 104 proyectos de inversión, el ... <https://www.facebook.com/gobhidalgo/posts/-hidalgo-avanza-con-rumbo-firmecon-104-proyectos-de-inversi%C3%B3n-el-estado-se-conso/1316305063856669/>
194. Red Nacional de Caminos (RNC) <https://www.inegi.org.mx/programas/rnc/>
195. Julio Menchaca on Instagram: "Así avanza la infraestructura en Hidalgo ... <https://www.instagram.com/reel/DX2tai6RLGk/>
196. Renovar la infraestructura permite impulsar el crecimiento económico ... <https://www.facebook.com/gobhidalgo/videos/renovar-la-infraestructura-permite-impulsar-el-crecimiento-econ%C3%B3mico-mejora-la-m/1304533638179550/>
197. #EnVivo | Taller Casos Prácticos sobre la NOM-004-SEDATU-2023 https://www.youtube.com/watch?v=0_Yp79kkLrk
198. NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y diseño para vías urbanas. <https://www.sotorisolve.com/norma-oficial-nom-004-sedatu-2023-desarrollo-vias-urbanas/>
199. Reseña a la NOM-004-SEDATU-2023 ... - e-rua <https://rua.uv.mx/index.php/rua/article/view/276>
200. Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y ... https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/1021187/09_PS_SICT_2025-2030.pdf

201. Estas son las obras que llevarán a cabo en Pachuca ... <https://criteriohidalgo.com/noticias/hidalgo/estas-son-las-obras-que-llevaran-a-cabo-en-pachuca-y-mineral-de-la-reforma-en-2025>
202. Sesión 1. NOM-004-Sedatu-2023. Estructura y diseño para vías ... <https://www.youtube.com/watch?v=7VAYcsYZmq4>
203. La NOM 004 SEDATU 2023: una Norma para armonizar las calles de ... <https://metropolimid.com.mx/la-nom-004-sedatu-2023-una-norma-para-armonizar-las-calles-de-las-ciudades-mexicanas/>