

4. Los desarrollos habitacionales cerrados y el derecho al libre tránsito



ARTURO VELÁZQUEZ RUIZ*

DOI: <https://doi.org/10.52501/cc.444.04>

Resumen

La normativa mexicana garantiza el derecho al libre tránsito dentro del territorio nacional, sin embargo, muchos conjuntos habitacionales cerrados, en particular los de mayor superficie, limitan la circulación exclusivamente a sus residentes y generan barreras físicas que impiden el paso al resto de la población, modificando su movilidad, sobre todo a los peatones.

En primer lugar se presenta un breve marco teórico sobre el impacto de estos desarrollos cerrados en la ciudad y en la movilidad, posteriormente se analiza cómo las normativas de nivel estatal regulan o no los desarrollos cerrados y sus características a partir de lo establecido en la Constitución Mexicana, la Ley General de Asentamientos Humanos de 2016 y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de 2022, que garantizan el libre tránsito y la accesibilidad universal como derechos de las personas.

También se establecen de forma teórica las características de un desarrollo cerrado que permitirían mantener las escalas vecinal o barrial con el fin de evitar barreras a los desplazamientos peatonales para, posteriormente, analizar dos casos de estudio, uno en Puebla y uno en Veracruz, que permitirán contrastar el esquema teórico.

Todo ello con el fin de evidenciar la necesaria actualización de las normativas de las entidades federativas en la regulación de los desarrollos ha-

* Doctor en Arquitectura y Urbanismo. Profesor de tiempo completo de la Universidad Veracruzana. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8525-1962>

bitacionales cerrados y sus características para que se propicie una escala humana de la ciudad y se favorezca por lo tanto el derecho al libre tránsito y una movilidad sustentable.

Palabras clave: *conjuntos urbanos cerrados, movilidad urbana, proximidad.*

Introducción

Cada día leemos en las noticias sobre los problemas de congestión vehicular que se presentan en las ciudades mexicanas y de muchas otras partes del mundo. El Instituto Mexicano para la Competitividad (Imco) realizó un estudio en la movilidad de 32 ciudades de México en las que se pierden 94 000 millones de pesos al año debido a la congestión vehicular (Imco, 2019).

Además, si pensamos no solamente en un enfoque capitalista, podemos afirmar que esas horas que se pierden en los automóviles deberían ser tiempo que las personas podrían disfrutar para recreación, convivir con sus familias o simplemente descansar después del trabajo. El mismo estudio del Imco afirma que cada persona pierde aproximadamente 100 horas al año en la congestión, 71 horas en vehículo privado y 118 horas en transporte público en promedio (Imco, 2019).

La causa de esta congestión vehicular es multivariada, podemos mencionar entre otras: el bajo costo de los créditos para automóviles, políticas públicas que subsidian el uso de combustibles fósiles, el estatus que da el tener un auto propio y las nuevas formas que tenemos de habitar la ciudad. El modelo actual de movilidad urbana, dominado por la “cultura del coche” genera no sólo congestión crónica del tráfico, sino viajes largos y daños al medio ambiente debido a la contaminación, el ruido y la sedentarización (Mataix, 2010).

Si pensamos en la forma en que crecían las ciudades hasta finales del siglo xx en México podemos afirmar que se trataba de un crecimiento expansivo a manera de ensanche, donde nuevas partes de la ciudad se iban poco a poco agregando a la estructura urbana ya existente, conservando, en la mayoría de los casos, características similares.

Sin embargo, el crecimiento dado a partir de ese periodo propiciado por políticas neoliberales que daban a los desarrolladores de vivienda el control en el hacer ciudad generó nuevas formas de crecimiento, que en su mayoría han ocasionado fragmentación y dispersión de las ciudades. Esta forma de crecimiento se caracteriza por desarrollos cerrados y ubicados en la periferia urbana. Se descentralizan las actividades, lo que crea desplazamientos fragmentados y la accesibilidad se ve limitada al uso de automóviles para poder realizar actividades cotidianas (Santos et al., 2017).

La realidad de los últimos 15 años en el país arroja que lo pautado por la política nacional de desarrollo urbano de nuestro país ha coadyuvado a la construcción de fraccionamientos habitacionales localizados en áreas muy alejadas de los centros urbanos, donde existe una escasa proximidad, particularmente para el peatón, problemática que se acenúa por vías de comunicación en mal estado, ausencia o escasa dimensión de banquetas, transporte público deficiente y contaminante, poca accesibilidad a equipamientos de cercanía en lo que corresponde a educación, salud, recreación, comercio y espacio público (Becerra et al., 2019).

Estos patrones dispersos y fragmentados a su vez ocasionan nuevas formas de desplazamiento, nuestros viajes son cada vez más largos y consumen por lo tanto mayor tiempo. Los tiempos y distancias excesivos a su vez fomentan que las personas prefieran moverse en auto particular en lugar de modos más sustentables como caminar. El problema es que las formas actuales de crecimiento urbano no propician que las personas caminen o usen el transporte público o la bicicleta.

Además, las grandes infraestructuras viales ocupan un gran espacio y generan un “efecto barrera”, es decir, provocan una interrupción de la movilidad en el sentido transversal a la infraestructura, que reduce la movilidad de los peatones y las posibilidades de comunicación entre ambos lados de la vía (Mataix, 2010).

Este texto pretende, primero, hacer un análisis somero de la normatividad de las entidades federativas mexicanas en relación con dos conceptos clave: el libre tránsito y las características de los desarrollos habitacionales cerrados (denominados de distintas formas: cotos, fraccionamientos, conjuntos urbanos, etc.), su traza, sus conexiones, superficie, entre otros.

Posteriormente se evidenciarán y analizarán las características de la forma urbana que predominan en la actualidad, en particular en desarrollos de niveles socioeconómicos altos, describiendo sus características a través del análisis de dos ciudades mexicanas, Veracruz y Puebla. Por último, se realizará una propuesta de cómo este problema podría ser solventado en la normatividad vigente.

Antecedentes teóricos

El artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que “toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes”. El artículo 4º de la misma señala que “toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”.

A su vez, el artículo 75 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de 2016 menciona que el uso, aprovechamiento y custodia del espacio público se atenderá a lo siguiente:

- I. Prevalecerá el interés general sobre el particular;
- II. Se deberá promover la equidad en su uso y disfrute;
- III. Se deberá asegurar la accesibilidad universal y libre circulación de todas las personas, promoviendo espacios públicos que sirvan como transición y conexión entre barrios y fomenten la pluralidad y la cohesión social;
- VIII. Se promoverá la adecuación de los reglamentos municipales que garanticen comodidad y seguridad en el espacio público, sobre todo para los peatones, con una equidad entre los espacios edificables y los no edificables;
- IX. Se deberán definir los instrumentos, públicos o privados, que promuevan la creación de espacios públicos de dimensiones adecuadas para integrar barrios, de tal manera que su ubicación y beneficios sean accesibles a distancias peatonales para sus habitantes;

- X. Se establecerán los lineamientos para que el diseño y traza de vialidades en los centros de población asegure su continuidad, procurando una cantidad mínima de intersecciones, que fomente la movilidad, de acuerdo con las características topográficas y culturales de cada región.

A su vez, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de 2022 complementa dicho precepto constitucional y garantiza, en el inciso I de su artículo 4, como uno de los principios de movilidad y seguridad vial a considerarse por todas las entidades federativas y municipios:

- I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad.

De esa forma, desde la Constitución se garantiza a toda persona la libertad de circular por el territorio nacional sin necesidad de permiso alguno, así como el derecho a la movilidad, la Ley General de Asentamientos Humanos agrega el derecho al goce y proximidad del espacio público y la Ley de Movilidad destaca la eliminación de cualquier obstáculo, barreras de acceso o restricciones físicas. Sin embargo, estos derechos se ven en ocasiones coartados por la existencia de fraccionamientos cerrados, los cuales restringen la circulación en sus instalaciones, basándose en la definición de propiedad privada, pero quizá limitando un derecho constitucional establecido en las diversas leyes federales.

A nivel estatal, distintas normas permiten la creación de desarrollos habitacionales cerrados o cotos, sin embargo, en la gran mayoría de los casos no se establecen parámetros que los regulen, dejándolo a criterio de las autoridades estatales o municipales. Más adelante se analizará de forma

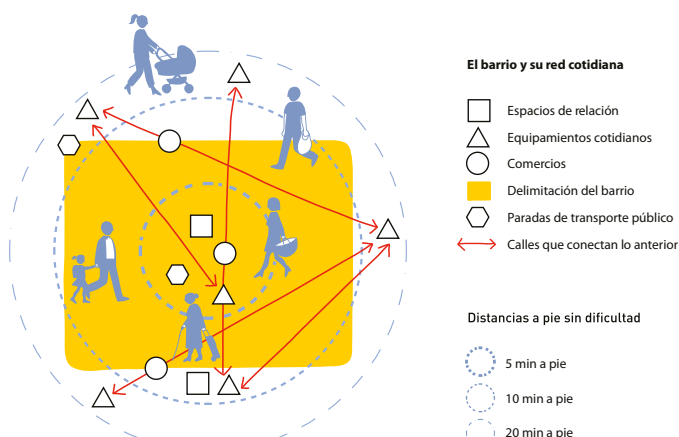
teórica este problema para después mostrar dos ejemplos, uno en Veracruz y otro más en Puebla, para observar el impacto de tales desarrollos.

Tal parecería entonces que al permitirse por las normas de las diversas entidades federativas la existencia de desarrollos habitacionales cerrados, éstos son un ente que puede aparecer en las ciudades y que por lo tanto no alterarán el libre tránsito, pero en la realidad sí lo hacen de forma importante, pues la movilidad de las personas se ve afectada, particularmente el derecho a caminar.

Ahondaremos más en cómo los seres humanos se mueven en la ciudad. Ciocoletto (2014) menciona tres escalas en las que las personas caminan sus entornos cotidianos:

- *Vecinal*: aquella a 5 minutos de la vivienda, hasta 500 metros de distancia,
- *Barrial*: la que se da a 10 minutos, hasta 800 metros,
- *Supra-barrial*: hasta 20 minutos de recorrido, hasta 1 300 metros de distancia.

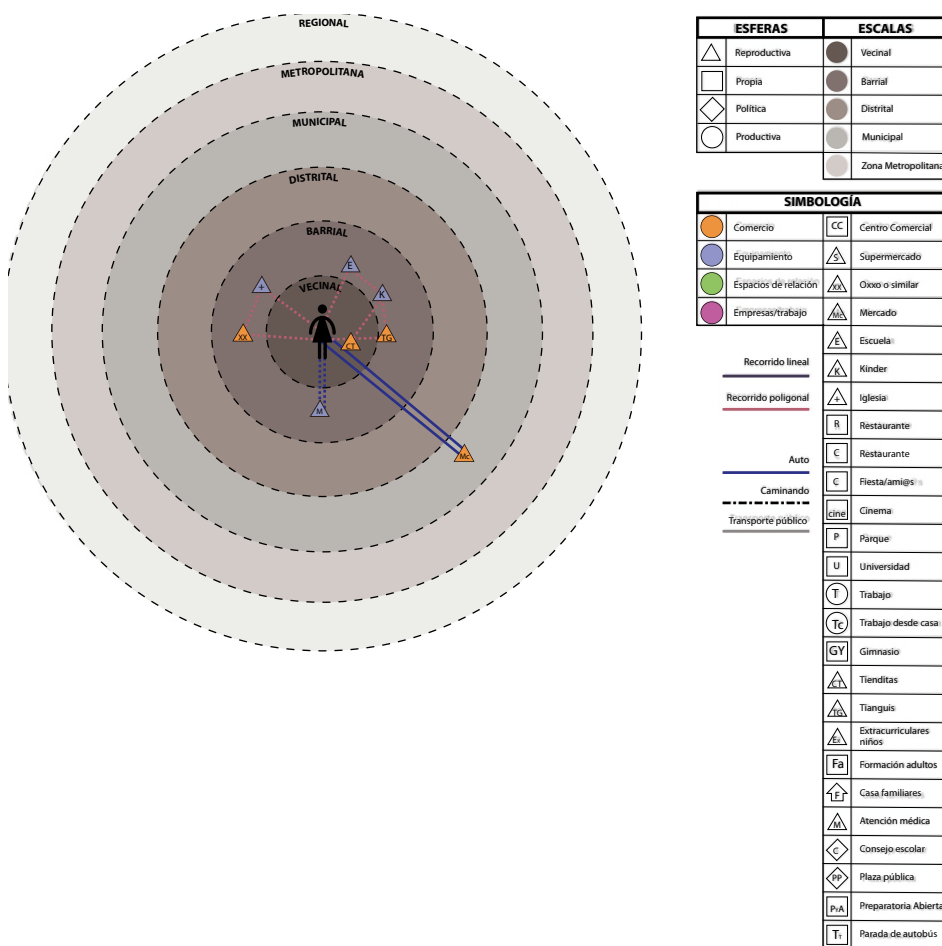
Figura 4.1. *Redes de movilidad a escala barrial*



Fuente: Ciocoletto (2014).

Si atendemos a dichas distancias y al estudio de Livier Díaz Núñez y Cireddu (2019), quienes expresan que las personas tienden a resolver sus viajes cotidianos en la escala barrial, se considera imprescindible que evitemos romper dicha escala. En la figura 4.2 se muestra un ejemplo de cómo las personas peatonas, particularmente las mujeres, resuelven sus desplazamientos diarios primordialmente en los ámbitos vecinal y barrial.

Figura 4.2. Escalas de movilidad en barrios abiertos de Guadalajara



Fuente: Livier Díaz Núñez y Cireddu (2019)

Metodología

Para esta breve investigación se realizará en una primera etapa un análisis comparativo de las diferentes leyes vigentes en las entidades federativas de la República Mexicana con el fin de comparar si en ellas existen, tácita o explícitamente, los conceptos de *libre tránsito* y las características de desarrollos habitacionales cerrados en relación con la traza, sus conexiones, superficie, entre otros.

Posteriormente se hablará de la caminabilidad en las escalas vecinal y barrial, estableciendo cómo funcionaría en teoría en los desarrollos habitacionales cerrados. A partir de dichos esquemas se utilizarán dos casos de estudio para poderlos evaluar, el primero es la zona sur del desarrollo Lomas de Angelópolis en la Zona Metropolitana de Puebla y otro más al sur de la Zona Metropolitana de Veracruz, denominado Riviera Veracruzana.

Resultados

Análisis de la normatividad de las entidades federativas

Tabla 4.1. *Conceptos de libre tránsito y las características de desarrollos habitacionales cerrados en la normatividad de las entidades federativas en México*

Nombre de la entidad	Nombre de la ley	Año de entrada en vigencia	Libre tránsito	Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)
Aguascalientes	Código Urbano para el Estado de Aguascalientes	2022	ARTÍCULO 198. Los programas de desarrollo urbano de centro de población, los parciales y los esquemas de desarrollo urbano, deberán incluir la adecuación de aquellos lugares y elementos con acceso a público y en las que se encuentren barreras arquitectónicas. El Municipio deberá establecer los requisitos arquitectónicos y lineamientos generales para facilitar el acceso, tránsito y permanencia de las personas	ARTÍCULO 3°. XCVI.- Urbanizaciones cerradas: el permiso que expide el Municipio a una organización vecinal, para instalar casetas o mobiliario urbano en algunas vías públicas de un fraccionamiento, colonia, barrio, subdivisión o sector de un centro de población,

<i>Nombre de la entidad</i>	<i>Nombre de la ley</i>	<i>Año de entrada en vigencia</i>	<i>Libre tránsito</i>	<i>Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)</i>
			con discapacidad, mujeres embarazadas y grupos vulnerables a los establecimientos de atención médica y a los espacios destinados al servicio público, aplicables en la instalación, construcción o modificación, en todo o en parte de cualquier infraestructura, equipamiento o servicios urbanos. ARTÍCULO 244. Igualmente queda prohibido obstruir el libre tránsito por la vía pública, colocando cercas, bardas, topes, mallas, puertas, cadenas, rieles, mojoneras o cualquier otro obstáculo, salvo lo dispuesto en este Código en lo referente a las urbanizaciones cerradas.	para mejorar la seguridad pública, sin que se pueda impedir el libre tránsito de personas o vehículos, sino únicamente controlar el acceso o salida de los mismos; ARTÍCULO 249. Los Municipios podrán expedir permisos para urbanizaciones cerradas que impliquen el control de acceso y salida de vías públicas en fraccionamientos, barrios o colonias a favor de organizaciones vecinales, conforme a lo dispuesto en este Código y el reglamento respectivo, previa opinión del Consejo Municipal correspondiente.
Baja California	Ley de Desarrollo Urbano para el Estado de Baja California	1994	NO LO MENCIONA	ARTÍCULO 160 QUATER. Los Fraccionamientos a que se refiere el artículo 160 de esta Ley, podrán autorizarse en la modalidad de acceso controlado.
Baja California Sur	Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California Sur	1993	ARTÍCULO 45 BIS. Cuando existan accesos a las playas públicas, se prohíbe a los propietarios y poseedores de inmuebles bajo cualquier título jurídico, así como a sus familiares y empleados, impedir el libre tránsito y acceso a la zona federal marítimo terrestre, terrenos ganados al mar, playas, o cualquier otro depósito de aguas marinas, cuando los inmuebles privados colinden con dicha zona e inmuebles de dominio público.	ARTÍCULO 68. Las autorizaciones de fusiones, subdivisiones o relotificaciones, fraccionamientos, condominios y conjuntos habitacionales, estarán sujetas a lo establecido por los reglamentos respectivos que tomarán en cuenta de manera enunciativa y no limitativa, los siguientes aspectos: IX.- Las prevenciones necesarias para garantizar el libre tránsito y acceso a la zona federal marítimo terrestre y playas, de conformidad con esta ley y los planes y programas estatales y municipales de desarrollo urbano.
Campeche	Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Campeche	2019	NO LO MENCIONA	NO LO MENCIONA

<i>Nombre de la entidad</i>	<i>Nombre de la ley</i>	<i>Año de entrada en vigencia</i>	<i>Libre tránsito</i>	<i>Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)</i>
Coahuila	Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Coahuila de Zaragoza	2017	NO LO MENCIONA	ARTÍCULO 163. Las normas básicas para los conjuntos urbanos son las siguientes: III. En el régimen jurídico del conjunto urbano de que se trate, deberá establecerse el derecho de acceso al personal adscrito a las dependencias y entidades públicas para la revisión de medidores de los servicios públicos, así como las brigadas de emergencia y seguridad pública; V. Respetar la continuidad de las vialidades de la estructura urbana del centro de población, conforme a los planes y programas de desarrollo urbano; VI. Disponer de un proyecto de soluciones viales de accesos y salidas aprobado por el municipio; VII. En las colindancias del conjunto urbano con vialidades, en caso de contar con muro o barda perimetral deberá tener elementos arquitectónicos que permitan la visibilidad del y hacia el interior del conjunto, en al menos un trece por ciento de la longitud de los tramos de muros ciegos o bardas; ARTÍCULO 179. Solo por excepción podrá autorizarse el acceso controlado en fraccionamientos habitacionales, cuando cumplan con las siguientes reglas: I. Siempre deberán respetar la continuidad de las vialidades de la estructura urbana del centro de población, conforme a los planes y programas de desarrollo urbano; II. No podrán impedir el libre paso de personas y vehículos, y deberán facilitar en todo momento el acceso a las autoridades administrativas y judiciales de la Federación, estado y municipio, así como a

<i>Nombre de la entidad</i>	<i>Nombre de la ley</i>	<i>Año de entrada en vigencia</i>	<i>Libre tránsito</i>	<i>Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)</i>
				las de seguridad pública. IV. Queda prohibido cerrar vías públicas en los fraccionamientos existentes para generar espacios de aprovechamiento exclusivo de sus propietarios o colonos; VII. En las colindancias del fraccionamiento con vialidades, el muro o barda perimetral deberá tener elementos arquitectónicos que permitan la visibilidad del y hacia el interior del fraccionamiento, en al menos un trece por ciento de la longitud de los tramos de muros ciegos o bardas. ARTÍCULO 185. Las vialidades y andadores peatonales en los fraccionamientos se construirán de acuerdo con lo previsto en esta Ley y en los planes y programas de desarrollo urbano aplicables, sus características estarán determinadas por la función de cada una de ellas, conforme a la siguiente jerarquía: III. Vialidades colectoras: Son aquellas que comunican a los fraccionamientos, barrios o colonias con vialidades primarias. Estas vialidades nunca podrán ser obstruidas o cerradas;
Colima	Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Colima	2022	NO LO MENCIONA	ARTÍCULO 224. Criterios aplicables en el Proyecto. III. Las áreas de cesión para destinos generadas por conjuntos o desarrollos que se constituyan bajo el régimen de propiedad en condominio, deberán ubicarse al exterior del desarrollo, garantizando su libre acceso mediante vías públicas; las que se generen de aprovechamientos de tipo comercial, industrial o de servicios, podrán ubicarse en zonas habitacionales deficitarias, dentro del área de influencia del aprovechamiento; y las que se generen por acciones

<i>Nombre de la entidad</i>	<i>Nombre de la ley</i>	<i>Año de entrada en vigencia</i>	<i>Libre tránsito</i>	<i>Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)</i>
				deficitarias, dentro del área de influencia del aprovechamiento; y las que se generen por acciones de densificación, se ubicarán preferentemente dentro del mismo polígono de actuación.
Chiapas	Ley de Fraccionamientos y Conjuntos Habitacionales para el Estado y los Municipios de Chiapas	2009	NO LO MENCIONA	NO LO MENCIONA
Chihuahua	Ley de Desarrollo Urbano Sostenible del Estado de Chihuahua	2011	NO LO MENCIONA	NO LO MENCIONA
Ciudad de México	Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal (actualizada para Ciudad de México)	2010	NO LO MENCIONA	ARTÍCULO 131. Son disposiciones generales para los Fraccionamientos sujetos al régimen de propiedad en condominio, las siguientes: III. No se permitirá la existencia de vías públicas dentro de los límites del Fraccionamiento en régimen de propiedad en condominio; pero en los casos en que se prevea en el Plan o Programa de Desarrollo Urbano vigente, la necesidad de continuar vialidades primarias, la autoridad municipal fijará la sección vial mínima obligatoria y los puntos de conexión con la estructura vial de la ciudad. El promotor deberá respetarlas y, a partir de ellas, elaborar y desarrollar el proyecto, de tal manera que las circulaciones internas sean para uso exclusivo del condominio. ARTÍCULO 132. Los Fraccionamientos en régimen de propiedad en condominio

<i>Nombre de la entidad</i>	<i>Nombre de la ley</i>	<i>Año de entrada en vigencia</i>	<i>Libre tránsito</i>	<i>Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)</i>
				deberán donar al Municipio las áreas e instalaciones necesarias para equipamiento y servicios que demanden dichos desarrollos, en una proporción equivalente a la mitad de la requerida en los términos del artículo 104 de la presente Ley, la cual deberá tener frente a vía pública.
Durango	Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Durango	2022	NO LO MENCIONA	ARTÍCULO 219. Las calles y andadores de los fraccionamientos, se construirán de acuerdo con lo previsto en esta Ley y sus características estarán determinadas por la función principal de cada una de ellas, conforme con la siguiente clasificación: IV. Calles privadas: Son aquellas destinadas a dar acceso desde las calles colectoras y locales al área de estacionamiento del fraccionamiento, en el caso de condominios habitacionales. Este tipo de calles podrán ser cerradas.
Guanajuato	Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato	2012	NO LO MENCIONA	ARTÍCULO 309. La evaluación del impacto vial, por parte la unidad administrativa municipal, se efectuará para la ejecución y aprovechamiento de las obras, construcciones, instalaciones o proyectos siguientes: XII. Fraccionamientos y desarrollos en condominio. ARTÍCULO 406. Previamente a la aprobación de traza, la unidad administrativa municipal en materia de planeación, dictaminará la congruencia del proyecto de diseño urbano del fraccionamiento o desarrollo en condominio, con las disposiciones del programa municipal, así como con la estructura urbana de los centros de población,

<i>Nombre de la entidad</i>	<i>Nombre de la ley</i>	<i>Año de entrada en vigencia</i>	<i>Libre tránsito</i>	<i>Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)</i>
				priorizando la consolidación urbana, la redensificación poblacional de las zonas urbanizadas, la ocupación de espacios vacantes, lotes baldíos y predios subutilizados dentro del centro de población, así como la continuidad urbana del mismo, de manera proporcional a las características del proyecto.
Guerrero	Ley Número 790 de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Guerrero	2018	NO LO MENCIONA	ARTÍCULO 74. Los nuevos fraccionamientos o conjuntos urbanos aprobados por el ayuntamiento deberán respetar y conectarse a la estructura vial existente.
Hidalgo	Ley de Asentamientos Humanos, Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial del Estado de Hidalgo	2007	ARTÍCULO 180 TER. El uso, aprovechamiento y custodia del espacio público se sujetará a lo siguiente: III. Se deberá asegurar la accesibilidad universal y libre circulación de todas las personas, promoviendo espacios públicos que sirvan como transición y conexión entre barrios y fomenten la pluralidad y la cohesión social; IX. Se deberán definir los instrumentos, públicos o privados, que promuevan la creación de espacios públicos de dimensiones adecuadas para integrar barrios, de tal manera que su ubicación y beneficios sean accesibles a distancias peatonales para sus habitantes; X. Se establecerán los lineamientos para que el diseño y traza de vialidades en los Centros de Población asegure su continuidad, procurando una cantidad mínima de intersecciones, que fomente la movilidad, de acuerdo a las características topográficas y culturales de cada región;	NO LO MENCIONA

<i>Nombre de la entidad</i>	<i>Nombre de la ley</i>	<i>Año de entrada en vigencia</i>	<i>Libre tránsito</i>	<i>Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)</i>
Jalisco	Código Urbano para el Estado de Jalisco	2008	NO LO MENCIONA	ARTÍCULO 305. Las asociaciones de vecinos quienes en los términos de la ley en materia de administración pública municipal podrán solicitar al municipio la concesión para administrar en forma total o parcial los servicios públicos municipales en la zona, colonia o barrio, de acuerdo con las siguientes disposiciones: III. La concesión de servicios municipales relativos a obras de vialidad, cuando implique una restricción al libre tránsito y acceso de personas o vehículos, sólo se otorgará si los elementos de infraestructura y equipamiento constituyen un servicio local, como vialidades locales, calles tranquilizadas o andadores.
Estado de México	Código Administrativo del Estado de México	2001	ARTÍCULO 5.57 Ter. Los planes de desarrollo urbano, en apoyo a las políticas y programas para la movilidad, deberán considerar: I. La accesibilidad universal de las personas, para garantizar la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada.	NO LO MENCIONA
Michoacán	Código de Desarrollo Urbano del Estado de Michoacán de Ocampo	2007	ARTÍCULO 7 Undecies. Se reconocen como derechos urbanos fundamentales de los residentes de asentamientos humanos en centros urbanos y rurales de población en el Estado, los siguientes: I. Al libre tránsito en vialidades y bienes de propiedad pública, sin impedimentos materiales; y el relativo a la movilidad y a la accesibilidad de los centros urbanos y rurales de población; ARTÍCULO 302. Las vialidades de un Desarrollo o desarrollo en condominio, se construirán	ARTÍCULO 308. El proyecto de diseño urbano de un Desarrollo o desarrollo en condominio, se deberá respetar la estructura vial existente en los desarrollos colindantes y la establecida en los programas de desarrollo urbano.

Nombre de la entidad	Nombre de la ley	Año de entrada en vigencia	Libre tránsito	Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)
			de acuerdo con lo previsto en este Código y sus características estarán determinadas por la función principal de cada una de ellas, conforme a la siguiente clasificación: II. Vialidades principales. Son aquellas destinadas a conducir el tránsito de las calles locales hacia otras zonas del desarrollo o del centro de población, o hacia las vialidades colectoras. Este tipo de vialidades nunca podrán ser cerradas y darán acceso a los lotes, departamentos, viviendas, locales o unidades; y,	
			ARTÍCULO 304. Las vialidades cerradas sólo se permitirán por excepción y sólo en los casos en las condiciones físicas del predio por fraccionar lo justifiquen, o cuando se trate de vialidades de un desarrollo en condominio y que no afecte la estructura vial principal existente de la zona en donde se ubique o que este prevista en los programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán atender lo siguiente: I. Tendrán un arroyo vehicular de un mínimo de 10 metros en doble sentido de circulación, y su sección transversal de paramento a paramento será de 13 metros y una longitud máxima de 120 metros y un retorno de 20 metros de diámetro como mínimo, medidos de guarnición a guarnición;	
			ARTÍCULO 7 Ter. El ordenamiento y la regulación de los asentamientos humanos, la planeación del desarrollo urbano, la ordenación del territorio y la coordinación metropolitana deberán considerar los siguientes principios básicos:	

<i>Nombre de la entidad</i>	<i>Nombre de la ley</i>	<i>Año de entrada en vigencia</i>	<i>Libre tránsito</i>	<i>Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)</i>
			III. Equidad e Inclusión Social: Garantizar el ejercicio pleno de los derechos ciudadanos en condiciones de igualdad; garantizar el acceso a los espacios públicos, a políticas sociales incluyentes que fortalezcan la convivencia, la cohesión social y los satisfactores urbanos fundamentales (suelo apto, vivienda, infraestructura, equipamientos sociales, espacio público, empleo, transporte público y no motorizado);	
Morelos	Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos	2009	NO LO MENCIONA	NO LO MENCIONA
Nayarit	Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nayarit	2019	ARTÍCULO 166. El uso, aprovechamiento y custodia del espacio público se sujetará a lo siguiente: III. Se deberá asegurar la accesibilidad universal y libre circulación de todas las personas, promoviendo espacios públicos que sirvan como transición y conexión entre barrios y fomenten la pluralidad y la cohesión social; IX. Se deberán definir los instrumentos, públicos o privados, que promuevan la creación de espacios públicos de dimensiones adecuadas para integrar barrios, de tal manera que su ubicación y beneficios sean accesibles a distancias peatonales para sus habitantes; X. Se establecerán los lineamientos para que el diseño y traza de vialidades en los centros de población asegure su continuidad, procurando una cantidad mínima de	NO LO MENCIONA

<i>Nombre de la entidad</i>	<i>Nombre de la ley</i>	<i>Año de entrada en vigencia</i>	<i>Libre tránsito</i>	<i>Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)</i>
			intersecciones, que fomenta la movilidad, de acuerdo a las características topográficas y culturales de cada región;	
				ARTÍCULO 208. En los nuevos fraccionamientos habitacionales o conjuntos urbanos habitacionales sujetos a régimen de propiedad en condominio horizontal, deberán establecer usos mixtos, equivalentes a por lo menos el 10% del área vendible del fraccionamiento o conjunto, en donde se permitirán usos habitacionales, comerciales o de servicios, que no sean contaminantes, que no amenacen la seguridad, la salud y la integridad de las personas y que sean de bajo impacto.
Nuevo León	Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León	2017	NO LO MENCIONA	ARTÍCULO 210. En los conjuntos urbanos de cualquier tipo, así como las construcciones y edificaciones no comprendidas en fraccionamiento autorizado, las áreas de cesión municipal resultantes se cederán sobre el terreno natural de acceso libre para el público.
				ARTÍCULO 225. Conjunto urbano es la modalidad de aprovechamiento inmobiliario consistente en una o varias construcciones en un terreno con diversidad de locales y usos, sin vías públicas en su interior que podrán o no estar sujetas al régimen de propiedad en condominio y podrán ser de los siguientes tipos: habitacional, comercial, de servicios, industrial, recreativos y turísticos. La modalidad no sujeta al régimen de propiedad en condominio aplica únicamente cuando exista un solo propietario del Conjunto Urbano.

<i>Nombre de la entidad</i>	<i>Nombre de la ley</i>	<i>Año de entrada en vigencia</i>	<i>Libre tránsito</i>	<i>Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)</i>
				ARTÍCULO 226. Son normas básicas para los conjuntos urbanos, las siguientes: VII. Se deberá delimitar físicamente el terreno mediante bardas, rejas o con la propia edificación; ARTÍCULO 292. La autorización de conjuntos urbanos mixtos habitacionales, comercial y de servicios, industriales, campestres, recreativos, turísticos y funerarios, estarán sujetos a las mismas normas, restricciones y obligaciones que cualquier otra construcción o fraccionamiento de la misma naturaleza. A diferencia de los fraccionamientos, los conjuntos urbanos no contemplan la apertura de vías públicas solo podrán tener vías privadas.
Oaxaca	Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Oaxaca	2017	ARTÍCULO 132. Dentro del espacio público y especialmente en las zonas y andadores peatonales se deberá asegurar el libre tránsito y accesibilidad universal, evitando todo tipo de elementos físicos que obstruyan, reduzcan o demeriten el uso de dichos espacios, quedando prohibido el acceso, tránsito y estacionamiento de cualquier tipo de vehículos. ARTÍCULO 88. Las acciones de conservación y mejoramiento de los centros de población, además de las previsiones señaladas en el artículo anterior, se efectuará mediante: VII. La dotación de espacios públicos primarios, servicios, equipamiento o Infraestructura, en áreas carentes de ellas, para garantizar en éstos acceso universal a espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en especial para mujeres, niños, niñas, adultos mayores y personas con discapacidad;	ARTÍCULO 173. Los nuevos fraccionamientos o conjuntos urbanos deberán respetar y conectarse a la estructura vial existente. El propietario de un fraccionamiento, de un predio subdivido o conjunto urbano, deberá asumir el costo de las obras viables y sistemas de movilidad necesarias para garantizar la conectividad entre la acción urbanística de que se trate y el centro de población más cercano, en dimensión y calidad tales, que permita el tránsito de transporte público que se genere.

<i>Nombre de la entidad</i>	<i>Nombre de la ley</i>	<i>Año de entrada en vigencia</i>	<i>Libre tránsito</i>	<i>Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)</i>
Puebla	Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Puebla	2017	NO LO MENCIONA	ARTÍCULO 99. Los nuevos fraccionamientos o conjuntos urbanos deberán respetar y conectarse a la estructura vial existente.
Querétaro	Código urbano del Estado de Querétaro	2012	ARTÍCULO 353. No se autorizará el uso de las vías públicas en los siguientes casos: VI. Instalar rejas, objetos, aparatos o botes de basura y otros elementos cuya instalación o ubicación entorpezca el libre tránsito en arroyos y aceras;	ARTÍCULO 178. Las calles o vialidades locales que se generen al interior de un fraccionamiento, tendrán el carácter de vías públicas de libre acceso a la población y deberán ser transmitidas gratuitamente por el desarrollador en favor del Municipio que corresponda, mediante escritura pública, inscrita en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio del Estado. En caso de establecer casetas de vigilancia con controles de acceso al fraccionamiento, deberán contar con el permiso o licencia correspondiente por parte del municipio y deberán ser transmitidas al municipio bajo la misma modalidad que establece el párrafo anterior. ARTÍCULO 180. En las vías públicas de los fraccionamientos, el municipio podrá otorgar permiso o licencia correspondiente para la construcción e instalación de casetas de vigilancia y controles de acceso; la reglamentación municipal establecerá, los requisitos y condicionantes para la obtención y formas de tramitación de los permisos o licencias correspondientes, además de los aspectos técnicos que deberán de

<i>Nombre de la entidad</i>	<i>Nombre de la ley</i>	<i>Año de entrada en vigencia</i>	<i>Libre tránsito</i>	<i>Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)</i>
				cumplir, usos de suelo, tipo de zona urbana, así como las condicionantes, prohibiciones, infracciones y sanciones. Para el presente caso, los fraccionamientos, no podrán limitar, impedir o consolidar el acceso libre a la población o a cualquier autoridad administrativa o judicial, ya sea de la Federación, Estado o Municipio, por lo que, de darse tal situación, será suficiente motivo para revocar el permiso o licencia otorgado.
Quintana Roo	Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Quintana Roo	2018	ARTÍCULO 115. Las políticas y programas de movilidad deberán: I. Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada; II. Fomentar la distribución equitativa del espacio público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;	ARTÍCULO 96. Los nuevos fraccionamientos o conjuntos urbanos deberán respetar y conectarse a la estructura vial existente, así como a la estructura compositiva en materia del espacio público, corredores biológicos, corredores a escala humana con preeminencia del espacio público peatonal y áreas verdes, equipamientos urbanos estratégicos para la convivencia, el encuentro y la dignificación del ser humano, sus relaciones sociales, la sustentabilidad socio-ambiental, y la movilidad no motorizada. ARTÍCULO 95. No podrán realizarse conjuntos urbanos o fraccionamientos habitacionales dentro de los Centros de Población, en ninguno de sus tipos, en terrenos que no se encuentren conectados o no prevean en el proyecto de que se trate, a las redes de infraestructura y servicio de las zonas urbanizadas o a otros fraccionamientos que ya estén dotados de todos los servicios públicos municipales. En todo caso, las obras de cabecera o redes de infraestructura,

<i>Nombre de la entidad</i>	<i>Nombre de la ley</i>	<i>Año de entrada en vigencia</i>	<i>Libre tránsito</i>	<i>Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)</i>
				incluyendo el equipamiento urbano, imagen urbana, corredores biológicos, y la movilidad no motorizada del proyecto y su área de influencia correrán a cargo del propietario o promovente. Para el caso de fraccionamientos o conjuntos urbanos, además deberán asumir el costo de las obras viales y sistemas de movilidad necesarias para garantizar la conectividad entre la acción urbanística de que se trate y el centro de población más cercano, en dimensión y calidad tales, que permita el tránsito de transporte público que se genere. ARTÍCULO 115. Las políticas y programas de movilidad deberán: XIII. Promover que los proyectos de conjuntos urbanos y fraccionamientos consideren elementos de diseño en su organización y distribución espacial, que permita los desplazamientos peatonales a corta distancia de los espacios públicos, equipamientos, comercios y demás servicios enfocados a la atención de las necesidades cotidianas. ARTÍCULO 171. Las normas básicas para los conjuntos urbanos son las siguientes: III. En el régimen jurídico del conjunto urbano de que se trate, deberá establecerse el derecho de acceso al personal adscrito a las dependencias y entidades públicas para el cumplimiento de sus funciones; IV. Respetar la continuidad de las vialidades primarias y secundarias de la estructura urbana del centro de población, y demás disposiciones para el espacio público, el

<i>Nombre de la entidad</i>	<i>Nombre de la ley</i>	<i>Año de entrada en vigencia</i>	<i>Libre tránsito</i>	<i>Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)</i>
				equipamiento urbano y la movilidad no motorizada, conforme a los programas municipales a que se refiere el artículo 31 de esta ley; V. Disponer de un proyecto que respete las vialidades regionales y primarias establecidas en los instrumentos de planeación a que se refiere el artículo 31 de esta ley, así como que ofrezca soluciones viales de accesos y salidas aprobado por el Municipio;
San Luis Potosí	Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de San Luis Potosí	2018	NO LO MENCIONA	NO LO MENCIONA
Sinaloa	Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa	2018	ARTÍCULO 4. El ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población, tiene como propósito mejorar el nivel y calidad de vida de la población, mediante: XVIII. El desarrollo y adecuación de los espacios públicos, la infraestructura, el equipamiento, los servicios urbanos y de movilidad urbana sustentable en las ciudades, para garantizar la seguridad, la accesibilidad universal y el libre tránsito;	ARTÍCULO 176. Las normas básicas para los conjuntos urbanos son las siguientes: II.No podrán exceder en más de 500 metros por lado, ni la superficie total podrá exceder de 20 mil metros cuadrados; IV.En el régimen jurídico del conjunto urbano de que se trate, deberá establecerse el derecho de acceso al personal adscrito a las dependencias públicas para la revisión de medidores de los servicios públicos, así como las brigadas de emergencia y seguridad públicas; V.De las áreas que se dispongan al uso común, se preverán las necesarias con acceso a la vía pública, para el depósito y recolección de residuos sólidos urbanos; VII.Garantizar la continuidad de

<i>Nombre de la entidad</i>	<i>Nombre de la ley</i>	<i>Año de entrada en vigencia</i>	<i>Libre tránsito</i>	<i>Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)</i>
				las vialidades de la estructura urbana del centro de población, inclusive: no se autorizarán conjuntos urbanos cuando por su ubicación interrumpen la continuidad de una vialidad estructural o primaria, por lo que deberán permitir el adecuado paso a través del mismo; IX.Las bardas que delimitan los conjuntos habitacionales deberán tener tramos o secciones que permitan su integración urbanista y arquitectónica, evitando la continuidad de muros ciegos;
Sonora	Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sonora	2000	NO LO MENCIONA	NO LO MENCIONA
Tabasco	Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Tabasco	2021	ARTÍCULO 187. Para los efectos de esta Ley, se establece la siguiente clasificación de las vías públicas: En los casos de fraccionamientos o colonias habitacionales los cuales, por motivos de seguridad, soliciten el control de accesos, quedará permitido siempre y cuando, la estructura vial de dichos fraccionamientos o colonias lo permita sin obstaculizar el buen funcionamiento de la red de vías públicas del Centro de Población, y que sea fundamentado y consensado por la mayoría de sus residentes y el municipio correspondiente otorgue la factibilidad.	ARTÍCULO 237. Las normas de diseño arquitectónico, deberán retomar los patrones de espacio e imagen de la arquitectura vernácula y rural en el Estado en congruencia con el medio, y deberán contener: VI. El respeto a la traza urbana existente para nuevos conjuntos habitacionales;
Tamaulipas	Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de		ARTÍCULO 146. La estructura vial deberá garantizar la capacidad necesaria para poder desplazar personas, bienes y servicios de un lado a otro del territorio estatal, a través de la red de vías públicas y privadas. La dosificación, jerarquías y	ARTÍCULO 151. Los fraccionamientos deberán de considerar en su diseño: a) Acceso y diseño universal, previendo las medidas para promover, garantizar, proteger, establecer y respetar los derechos humanos, sin ningún

<i>Nombre de la entidad</i>	<i>Nombre de la ley</i>	<i>Año de entrada en vigencia</i>	<i>Libre tránsito</i>	<i>Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)</i>
		2019	características de las mismas queda establecida en esta Ley y, será de observancia obligatoria para todo tipo de desarrollos. VII. Disposiciones diversas: a) Todas las vialidades, de uso vehicular, peatonal o mixto, deberán asegurar y permitir que los vehículos para la atención de emergencias puedan acceder a ellas en todo momento; b) Las vialidades existentes deberán adecuarse progresivamente, considerando el criterio de calle completa, y las nuevas vialidades el criterio de calle integral, asegurando el acceso universal, incluyente y con equidad de género, conforme a las Normas Técnicas en la materia y el Reglamento de Construcciones para el Estado; c) Las vialidades se diseñarán estructuralmente de acuerdo a las características y especificaciones previstas por la Norma Oficial Mexicana. A falta de lo anterior, se aplicarán los criterios de diseño que la autoridad competente establezca; d) En caso de que el fraccionamiento que se presenta para autorización se ubique en una zona urbana ya desarrollada, y deba de conectarse a vialidades existentes de cualquier tipo, los trazos de vialidades del nuevo fraccionamiento deberán ser congruentes con las vialidades existentes, aplicando los criterios indicados de acuerdo a la jerarquía establecida en la clasificación vial.	tipo de distinción de las previstas en el artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; b) Conectividad con el resto de la ciudad; f) Garantizar el acceso equitativo a los espacios públicos; ARTÍCULO 152. Los fraccionamientos podrán ser de los siguientes tipos: I. Habitacional: Es aquel cuyos lotes se aprovecharán predominantemente para vivienda y que deberán ser urbanizados en su totalidad por los desarrolladores, conforme a lo estipulado en la Zonificación Secundaria de los Planes o Programas Municipales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. Los fraccionamientos habitacionales, en cualquier régimen de propiedad, podrán ser de acceso controlado, debiéndose deberán sujetar a las siguientes reglas: a) Siempre deberán respetar la traza urbana; b) No podrán impedir el libre paso de personas y vehículos, salvo que el fraccionamiento se encuentre bajo el régimen de propiedad en condominio; e) En caso de tratarse de un fraccionamiento con acceso controlado, podrán construir caseta de vigilancia en terreno propiedad del fraccionador, con excepción de cuando ésta se construye en el camellón de la vialidad de acceso, en cuyo caso el camellón deberá tener cuando menos dos metros de ancho en el sitio de edificación;
Tlaxcala	Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Tlaxcala	2018	NO LO MENCIONA	NO LO MENCIONA

<i>Nombre de la entidad</i>	<i>Nombre de la ley</i>	<i>Año de entrada en vigencia</i>	<i>Libre tránsito</i>	<i>Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)</i>
Veracruz	Ley de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda para el Estado de Veracruz	2011	ARTÍCULO 10. Se reconocen como derechos urbanos fundamentales de los residentes de asentamientos humanos en centros urbanos y rurales de población en el Estado, los siguientes: II. Al libre tránsito en vialidades y bienes de propiedad pública, sin impedimentos materiales; y el relativo a la movilidad y a la accesibilidad desde y hacia cada zona de los centros urbanos y rurales de población;	NO LO MENCIONA
Yucatán	Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Yucatán	2023	NO LO MENCIONA	NO LO MENCIONA
Zacatecas	Código Territorial y Urbano para el Estado de Zacatecas y sus Municipios	2019	ARTÍCULO 3. Toda política pública materia de este Código deberá observar los siguientes principios rectores: I. Derecho a la ciudad. Que consiste en garantizar a todos los habitantes de un asentamiento humano o centro de población el acceso a la infraestructura, equipamiento y servicios básicos, a partir de los derechos reconocidos por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados internacionales suscritos por México en la materia, así como la Constitución del Estado y las leyes que de éstos emanen; II. Equidad e inclusión. Que significa garantizar el ejercicio pleno de derechos en condiciones de igualdad, promoviendo la cohesión social a través de medidas que impidan la discriminación, segregación o marginación de individuos o grupos, así	NO LO MENCIONA

<i>Nombre de la entidad</i>	<i>Nombre de la ley</i>	<i>Año de entrada en vigencia</i>	<i>Libre tránsito</i>	<i>Desarrollos habitacionales cerrados (conjuntos, cotos, fraccionamientos)</i>
			como promover el respeto de los derechos de los grupos vulnerables, la perspectiva de género y que todos los habitantes puedan decidir entre una oferta diversa de suelo, viviendas, servicios, equipamientos, infraestructura y actividades económicas de acuerdo con sus preferencias, necesidades y capacidades;	

Fuente: elaborado por el autor (2026) a partir de datos de las normativas estatales

Al verificar los resultados del análisis de las normas, se puede decir que la totalidad incluye como precepto que, en el diseño o adecuación a los centros de población, ya sea a la infraestructura, al equipamiento o a los servicios urbanos se deben siempre garantizar la seguridad, el libre tránsito y la accesibilidad universal y que las calles o vías públicas son el espacio destinado al libre tránsito de las personas. Esto seguramente se debe a que al promulgarse la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en el año 2022, todas las entidades estuvieron obligadas a alinearse a la misma, copiando de forma casi textual el contenido de la norma federal. Sin embargo, dicho precepto rara vez se tradujo en una modificación al resto del contenido de las normas.

Sobre su contenido podemos destacar que muchas entidades no mencionan el concepto de *libre tránsito* salvo en los términos mencionados en el párrafo anterior, muy pocas hablan de la posibilidad o no de cerrar vialidades o de convertirlas en elementos privados. Baja California Sur y Quintana Roo explicitan la prohibición de impedir el libre tránsito, pero refiriéndose a los accesos a la zona federal marítimo terrestre en las playas.

Estados como Tabasco y Tamaulipas establecen que puede haber calles cerradas, justificando su existencia por motivos de seguridad, y que el control de accesos quedará permitido siempre y cuando la estructura vial de dichos fraccionamientos o colonias lo permita sin obstaculizar el buen funcionamiento de la red de vías públicas del resto de la localidad, sin embargo, esto queda a criterio de las autoridades que otorgan los permisos correspondientes, lo que genera incertidumbre legal y discrecionalidad.

El caso de la norma de Quintana Roo es interesante, pues propone que los nuevos fraccionamientos o conjuntos urbanos deben respetar y conectarse a la estructura vial existente, y que debe haber una unidad compositiva en materia del espacio público y de corredores biológicos; además de que las vialidades deben de considerar la escala humana privilegiando el espacio público peatonal y áreas verdes, propiciando así las relaciones sociales, la sustentabilidad socioambiental y la movilidad no motorizada.

Michoacán, por su parte, regula las vialidades cerradas, estableciendo no sólo sus dimensiones, sino normando que únicamente se permitirán por excepción y cuando se trate de vialidades de un desarrollo en condominio y siempre que no afecte la estructura vial principal existente de la zona en donde se ubique. La ley del estado de Hidalgo en el mismo tenor obliga a la continuidad de la traza urbana, e incluso señala que se debe de establecer una cantidad mínima de intersecciones que fomente la movilidad sustentable, caso único en el país.

Por su parte, hay varios estados que cuentan con artículos específicos que norman la existencia de desarrollos habitacionales cerrados, en todos ellos la responsabilidad de vigilancia y mantenimiento se traslada a los desarrollos, permitiendo únicamente el acceso a los residentes y a ciertas autoridades para diversos fines. El caso de Nuevo León es interesante, pues casi en contrapunto con lo señalado en otras entidades menciona que en los conjuntos cerrados no se puede dar la apertura de vías públicas, por el contrario, sólo podrán tener vías privadas.

En los casos de Colima y Nuevo León, las normativas establecen que las áreas de cesión para destinos generadas por conjuntos o desarrollos que se constituyan bajo el régimen de propiedad en condominio, deberán ubicarse al exterior del desarrollo, garantizando su libre acceso mediante vías públicas.

Algunos de los instrumentos legales señalan, como en el caso de Coahuila y Sinaloa, que cuando los desarrollos cerrados cuenten con muro o barda perimetral, ésta deberá tener elementos arquitectónicos que permitan la visibilidad del y hacia el interior del conjunto, en al menos un 13% de la longitud de los tramos de muros ciegos o bardas, situación que abona a mantener la escala humana.

Finalmente, es de destacar el caso de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa, pues se trata de la única en el país que señala que los conjuntos cerrados no podrán exceder en más de 500 metros por lado, y que su superficie total no podrá exceder las dos hectáreas.

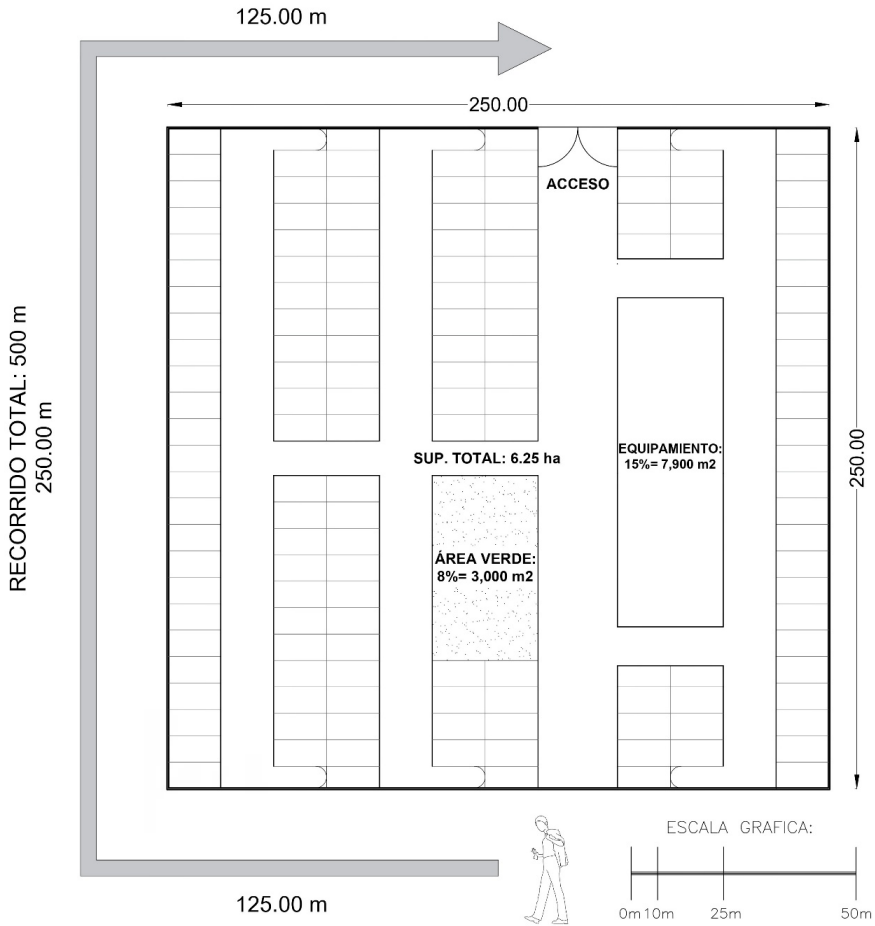
Como se puede observar, la mayoría de las normativas no reconoce como tal los desarrollos cerrados, lo que puede generar ambigüedad en la toma de decisión e incluso podría provocar prácticas arbitrarias de los desarrolladores de vivienda con consecuencias como una movilidad no sustentable o procesos de segregación socioespacial.

Escenario teórico

Si tomamos en cuenta la organización de los fraccionamientos cerrados en una retícula ideal con lotes de 10×20 metros y calles de 13 metros (medidas bastante estándares de las diversas normatividades estatales) y consideramos la distancia máxima caminable propuesta por Ciocoletto (2014), tendríamos los siguientes esquemas que ayudarían a comprender el impacto de los desarrollos cerrados en la caminabilidad.

Para mantener la escala vecinal, un desarrollo cerrado no debería nunca de exceder una superficie de 6.25 hectáreas, pues dicha área obligaría a caminar a una persona que pretenda rodearlo un total de 500 metros (véase la figura 4.3).

Figura 4.3. Esquema teórico de cómo mantener la escala vecinal rodeando un desarrollo cerrado



Fuente: elaborado por el autor (2026).

En el mismo caso, si quisiéramos mantener la escala barrial, para una persona que rodeando camine hasta 800 metros, la superficie del desarrollo cerrado se podría ampliar hasta 16 hectáreas. Obviamente tenemos que considerar que estamos hablando de un escenario idealizado, puesto que si la forma del polígono se altera, lo mismo harán las distancias.

Figura 4.4. Esquema teórico de cómo mantener la escala barrial rodeando un desarrollo cerrado

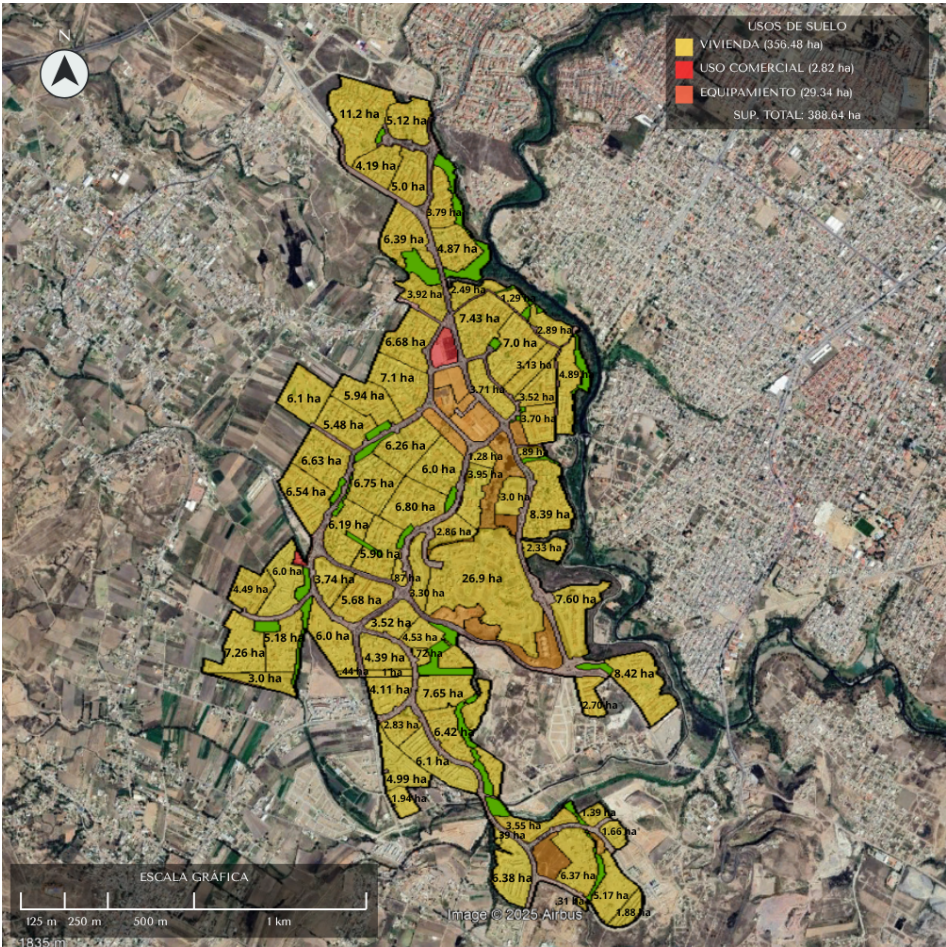
Fuente: elaborado por el autor (2026).

Ahora, esto soluciona las necesidades de una persona que quiera rodear el desarrollo, pero no necesariamente las de alguien que habite en él y que quiera acceder a un atractor localizado fuera del coto, esto porque las distancias se incrementarían hasta en un 100 por ciento.

Casos analizados

En el primer ejemplo se visualiza la parte sur del desarrollo Lomas de Angelópolis, en el municipio de Ocoyucan, en la zona metropolitana de la ciudad de Puebla; en éste se agrupan varios desarrollos cerrados, que abarcan casi 400 hectáreas de unidades en forma de clústeres.

Imagen 4.1. Desarrollos cerrados de la zona sur del desarrollo Lomas de Angelópolis de la ZM de Puebla

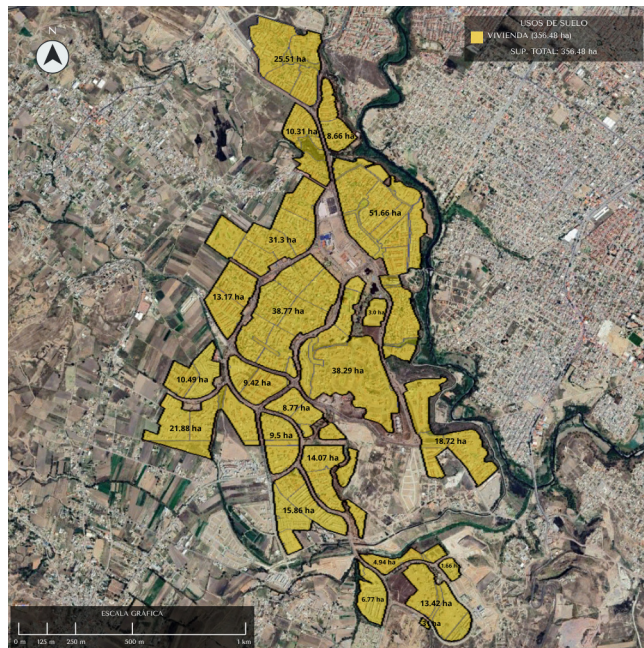


Fuente: elaborado por el autor (2026) con base en Google Maps.

El conjunto presenta varias zonas comerciales y de equipamiento, pero al interior de los cotos no hay espacios comerciales, únicamente algunas pequeñas unidades a modo de casa club en algunos de ellos. Los clústeres varían en tamaño, siendo el más grande de 26.9 hectáreas y los más pequeños abarcan una superficie de menos de una hectárea. La mediana de las superficies de los clústeres habitacionales es de 4.88 hectáreas.

Si lo comparamos con el esquema teórico, son menores a la escala vecinal y por consecuencia a la escala barrial, por lo que no deberían de convertirse en barreras para las personas que quisieran caminar en la zona. Podríamos decir que por su tamaño conservarían la movilidad barrial e incluso la vecinal. Pero dicho análisis no puede realizarse de forma fragmentada, porque en la realidad, al estar unidos, funcionan como un gran clúster. Veamos la imagen 4.2, donde hemos sumado los desarrollos en virtud de las vialidades abiertas:

Imagen 4.2. Desarrollos cerrados de la zona sur del desarrollo Lomas de Angelópolis de la ZM de Puebla agrupados en relación con las vialidades de libre tránsito



Fuente: elaborado por el autor (2026) con base en Google Maps.

De esta forma, tenemos agrupaciones de hasta 51.66 ha. La mediana de las superficies agrupadas se incrementa a 11.83 ha; si lo comparamos con el esquema teórico, duplica la escala vecinal y queda aún por debajo de la escala barrial, por lo que comienzan a convertirse en una barrera para las personas que buscan desplazarse en la zona.

A continuación, se puede visualizar en la imagen 4.3 el mapa de la zona denominada Riviera Veracruzana, un sector integrado por conjuntos habitacionales cerrados al sur de la Zona Metropolitana de Veracruz, puntualmente en el municipio de Alvarado. Este sector contempla un aproximado de 700 hectáreas organizadas a partir de una antigua carretera convertida ahora en el boulevard Riviera Veracruzana. Podemos observar que no posee áreas verdes y muy pocos equipamientos, pero sí grandes zonas comerciales que aprovechan la plusvalía del eje vial.

Imagen 4.3. Desarrollos cerrados de la Riviera Veracruzana de la ZM de Veracruz



Fuente: elaborado por el autor (2026) con base en Google Maps.

Los conjuntos cerrados varían en tamaño, el más pequeño abarca apenas una hectárea, pero el más grande contabiliza casi 200 hectáreas. La mediana del tamaño es de 11.20 ha. Si lo comparamos con el esquema teórico, el tamaño promedio supera en dos veces la escala vecinal y son un poco más pequeños que la escala barrial, por lo que se podría decir que se convierten en una barrera para las personas que quisieran caminar en la zona.

Sin embargo, al analizarlos en virtud de su agregación (véase la imagen 4.4) observamos que las superficies se incrementan de forma drástica con una mediana de 99 ha. Incrementando en casi 16 veces la escala vecinal y en seis veces la escala barrial, por lo que se aprecia de forma más explícita que se constituyen como verdaderas barreras para la movilidad sustentable.

Imagen 4.4. Desarrollos cerrados de la Riviera Veracruzana de la ZM de Veracruz agrupados en relación con las vialidades de libre tránsito



Fuente: elaborado por el autor (2026) con base en Google Maps.

Discusión

Es importante repensar las condicionantes que las diversas normativas imponen o no a los desarrollos habitacionales cerrados, pues como se puede apreciar, el hecho de no tener lineamientos claros puede generar que algunos desarrollos individuales o sumados generen grandes superficies cerradas que son imposibles de eludir por los peatones, perdiéndose así la escala humana y promoviendo desplazamientos menos sustentables.

Es de destacar que algunos instrumentos normativos estatales han comenzado a regular los desarrollos habitacionales cerrados, por ejemplo, la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Coahuila de Zaragoza, la Ley de Asentamientos Humanos, Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial del Estado de Hidalgo o la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa, que promueven no sólo proveer de cierta cierta continuidad a la trama vial y acceso equitativo al espacio público, sino que norman incluso la superficie y dimensiones de los desarrollos cerrados y el número de intersecciones.

Conclusiones

Los desarrollos habitacionales cerrados son un producto muy apreciado en el mercado de viviendas en México, sin embargo, tienen un impacto económico significativo por la congestión vehicular que generan y atentan contra las garantías constitucionales de libre tránsito, movilidad y acceso al espacio público.

Los desarrollos cerrados pueden mantener dimensiones compatibles con las escalas vecinal y barrial, pero si sus dimensiones y posibilidad de agrupamiento no son normadas, funcionan como barreras físicas y sociales que limitan la conectividad, incrementan las distancias de desplazamiento y motivan modos de transporte no sustentables, como el uso del auto particular.

Por ello deberían de ser normados, en su superficie máxima, quizá 10 hectáreas, y en la prohibición de que se anexasen unos a otros. Además, se debe de asegurar que las áreas de donaciones se resuelvan dentro del predio,

pero en espacios de acceso generalizado, evitando que se vuelvan de uso exclusivo para los compradores.

Existen normatividades estatales que pueden servir de referencia, por ejemplo, las de Sinaloa, Michoacán e Hidalgo, que muestran que es posible conciliar los anhelos de seguridad que buscan los compradores de viviendas o predios y el respeto a la escala humana y a la movilidad sustentable, todo ello evitando que se vulnere el derecho constitucional al libre tránsito.

Referencias

- Becerra, O., Bravo, T., Camacho, S., López, M., Navarro, V., Reyes, E. y Reyes, R. (2019). *Movilidad sostenible y procesos de urbanización*. Universidad de Guadalajara. https://www.researchgate.net/publication/371472170_Movilidad_sostenible_y_procesos_de_urbanizacion
- Cicoletto, A. (2014). *Espacios para la vida cotidiana: Auditoría de calidad urbana con perspectiva de género*. Col·lectiu Punt 6. https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/04/libro_Espacios-para-la-vida-cotidiana_ES.pdf
- Díaz Núñez, L. V., y Cireddu, A. (2019). La proximidad urbana a partir del análisis de la vida cotidiana con perspectiva de género en el barrio de Huentitán el Alto, Guadalajara (México). QUID 16. *Revista del Área de Estudios Urbanos*, (11), 281-315. <https://www.redalyc.org/journal/5596/559666676014/html/>
- Instituto Mexicano para la Competitividad (Imco). (2019, 12 de septiembre). *El costo de la congestión: vida y recursos perdidos* [Investigación]. Imco. <https://imco.org.mx/costo-la-congestion-vida-recursos-perdidos/>
- Mataix González, C. (2010). *Movilidad Urbana Sostenible: Un reto energético y ambiental*. Obra Social de Caja Madrid; Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Comunidad de Madrid. <https://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0536159.pdf>
- Santos y Ganges, L., y de las Rivas Sanz, J. L. (2017). Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad. *Ciudades*, (11), 13-32. <https://doi.org/10.24197/ciudades.11.2008.13-32>

Legisgrafía

- Código administrativo del Estado de México de 2001
- Código de Desarrollo Urbano del Estado de Michoacán de Ocampo de 2007
- Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato de 2012
- Código Territorial y Urbano para el Estado de Zacatecas y sus Municipios de 2019
- Código urbano del Estado de Querétaro de 2012
- Código Urbano para el Estado de Aguascalientes de 2022
- Código Urbano para el Estado de Jalisco de 2008
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917

- Ley de Asentamientos Humanos, Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial del Estado de Hidalgo de 2007
- Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Campeche de 2019
- Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Coahuila de Zaragoza de 2017
- Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Colima de 2022
- Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Durango de 2022
- Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nayarit de 2019
- Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León de 2017
- Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Quintana Roo de 2018
- Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Tabasco de 2021
- Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Tamaulipas de 2019
- Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Tlaxcala de 2018
- Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Yucatán de 2023
- Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal (actualizada para Ciudad de México) de 2010
- Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California Sur de 1993
- Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sonora de 2000
- Ley de Desarrollo Urbano para el Estado de Baja California de 1994
- Ley de Desarrollo Urbano Sostenible del Estado de Chihuahua de 2011
- Ley de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda para el Estado de Veracruz de 2017
- Ley de Fraccionamientos y Conjuntos Habitacionales para el Estado y los Municipios de Chiapas de 2009
- Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Puebla de 2017
- Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de San Luis Potosí de 2018
- Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa de 2018
- Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Oaxaca de 2017
- Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos de 2009
- Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de 2016
- Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de 2022
- Ley Número 790 de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Guerrero de 2018