

Sociedad y salud

Los Derechos de los Peatones

Dr. Jesús Humberto del Real Sánchez

Para poder vivir ordenadamente la sociedad necesita reglas que regulen la convivencia, a esas reglas se les llama normas de civilidad. La norma de convivencia que regula la circulación de automóviles es la educación vial. Esta se apoya en leyes de observancia obligatoria como la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte. La ley que regula el desarrollo urbano y la planificación de vialidades es la Ley de Desarrollo Urbano.

Cada día hay más automóviles

En los últimos años el ritmo de crecimiento en el número de automóviles ha sido muy superior al ritmo de crecimiento de la población. Hace 50 años el área metropolitana de Guadalajara no llegaba al millón de habitantes y había un automóvil por cada 40 habitantes, actualmente son 5 millones y un automóvil por cada 2 habitantes; el dato exacto, sin embargo, es difícil de calcular porque existen miles de vehículos con placas de los Estados Unidos, cuyos propietarios no son precisamente turistas. Este aumento en el número de automóviles también está ocurriendo en otras poblaciones del Estado, como lo señala un transeúnte: “en Arandas hay más carros que tomas de agua”.

Escasez de nuevas vialidades

El aumento en el número de automóviles no se ha visto aparejado de un crecimiento similar de calles y avenidas. Es cierto que a medida que crece la zona metropolitana aumenta el número de calles y avenidas, pero este aumento es muy inferior al aumento de automóviles. En los últimos 10 años se ha duplicado el número de automóviles en el área metropolitana y no se ha realizado prácticamente ninguna gran obra de vialidad. La última obra importante fue la Avenida Federalismo construida en 1976.

El crecimiento vertical y los cotos

La construcción de grandes edificios y numerosos cotos viene a complicar más los problemas de vialidad en el área metropolitana. La construcción de edificios de 20 pisos o más, que serán ocupados por miles de personas, creará un consiguiente aumento en el número de automóviles.

Como forma más segura de vivir, se ha propagado, también, la construcción de pequeños fraccionamientos con vialidades y zonas de recreación exclusivas para quienes viven en esos conjuntos habitacionales llamados cotos, que al igual que los que habitan los grandes edificios verticales, van a aumentar en forma importante el número de automóviles. Quienes viven en los cotos no permiten que otros utilicen sus vialidades o hagan uso de sus zonas de recreación, pero ellos deben utilizar las vialidades existentes, creando congestiónamiento.

Cada día se necesita más tiempo

Una de las consecuencias del congestionamiento de las vialidades es que cada día se necesita más tiempo para trasladarse de un sitio a otro. Algunos calculan que este aumento

ha sido de más del 50% en los últimos 10 años. Esto no es exclusivo de Guadalajara, ...La Ciudad de México y Monterrey no están mejor. Se estima un promedio de dos horas y 15 minutos para ir y venir al trabajo en la Capital del País, una hora y 30 minutos en la Sultana del Norte y una hora y 20 minutos en la Perla Tapatía

La falta de educación vial

La falta de educación vial es evidente en muchos de los conductores de vehículos, especialmente los del transporte público. Desgraciadamente mucha gente que pudiese considerarse educada, y a veces hasta culta, no tiene educación vial, como lo demuestra un hecho que todos podemos observar, a la hora de la salida de clases de la mayoría de los colegios y escuelas privadas: una gran cantidad de carros, muchos de los cuales son de los más caros y lujosos, estacionados en doble y hasta en triple fila, cuyos padres están esperando a sus hijos.

Autoridades y agentes de tránsito

A falta de educación vial y voluntad para cumplir con los ordenamientos legales, como sería respetar los señalamientos y reglas de tránsito y un mínimo de respeto y consideración por parte de los conductores hacia los peatones, especialmente hacia los discapacitados, ancianos y niños, hay que agregar el poco respeto del que gozan en general los agentes de tránsito. No tengo duda de que existen muchos agentes honestos que cumplen honradamente sus obligaciones, pero también existen pruebas de que algunos agentes dedican buena parte de su tiempo a estar vigilando que alguien cometa una falta para luego extorsionarlo. Las autoridades de la Secretaria de Vialidad tampoco están en mejor posición que los agentes de tránsito, justa o injustamente esa secretaría ha sido señalada como una de las más problemáticas, para no decir cosas peores, pero al igual que lo expresado en relación con los agentes de tránsito, debe de haber muchos funcionarios honestos.

Foro sobre los derechos de los peatones

En marzo del 2007 se llevo llevó a cabo en la Ciudad de México un Foro sobre los Derechos del Peatón organizado por la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, en el que se planteó la necesidad de poner en marcha un mejor sistema de transporte público. En dicho foro se señaló que vivimos en una ciudad cuyas vialidades privilegian a los automovilistas sobre los peatones y se pronunciaron por la defensa del peatón, por un desarrollo que incluya la generación de ordenamientos legales y políticas públicas que favorezcan a los peatones.

También se dijo que se necesitaba de una ley que abogue por los derechos de los peatones, como el derecho a poder cruzar la calle y el derecho a pasear y a usar la banqueta (frecuentemente ocupada por comerciantes y automóviles) y así como realizar campañas para hacer conciencia de que todos somos peatones. El presidente de la mencionada comisión anunció que con ese foro se iniciaban los trabajos que culminarán en la Ley del peatón.

Es tiempo de iniciar un debate en Jalisco

Es tiempo de iniciar un debate para llevar a cabo una reestructuración a fondo de la circulación, del transporte público y del plan de desarrollo urbano para terminar con la

elaboración de la Ley de Peatones del Estado de Jalisco. En este contexto consideramos de interés dar a conocer el modelo de la Unión Europea.

Carta Europea de los Derechos del Peatón

(Resolución del Parlamento Europeo del 12 de Octubre de 1988)

1. El peatón tiene derecho a vivir en un ambiente sano y disfrutar libremente del espacio público en condiciones de seguridad adecuadas para su salud física y psicológica.
2. El peatón tiene derecho a vivir en centros urbanos o rurales organizados a medida del hombre, no del automóvil, y a disponer de infraestructuras a las que se pueda acceder fácilmente a pie o en bicicleta.
3. Los niños, los ancianos y los minusválidos tienen derecho a que la ciudad constituya un lugar de socialización y no de empeoramiento de su situación de debilidad.
4. Los minusválidos tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les permitan toda movilidad posible, como la demolición de las barreras arquitectónicas y el acondicionamiento de los medios de transporte público.
5. El peatón tiene derecho a que se le reserven zonas urbanas lo más amplias posibles, que no sean “islas de peatones” sino que se inserten coherentemente en la organización general de la ciudad.
6. El peatón tiene derecho en particular:
 - Al respeto de las normas relativas a las emisiones químicas de los vehículos de motor considerados científicamente como soportables.
 - A la implementación generalizada del transporte público que no sea fuente de contaminación atmosférica o acústica.
 - A la limitación de la velocidad mediante una reforma estructural de las calles, cruces, de manera que los automóviles rectifiquen la velocidad y se garantice el tráfico de peatones y bicicletas.
 - A la prohibición de difundir mensajes publicitarios que fomenten el uso equivocado y peligroso del automóvil.
 - A sistemas eficaces de señalización concebidos también para quienes están privados del sentido de la vista y del oído.
 - A medidas específicas que permitan detenerse, acceder y recorrer calles y aceras (por ejemplo: pavimentación no resbaladiza, rampas que permitan superar el desnivel con el plano de la calle, adecuación de las dimensiones al destino de las calles, medidas especiales durante el desarrollo de trabajos de construcción, protección contra el tránsito automovilístico mediante elementos urbanos, creación de puntos de paradas y descanso, pasos subterráneos y puentes que faciliten el cruce).
 - A la introducción de un sistema de responsabilidad objetiva o de riesgo de modo que aquel que sea responsable de la creación de un riesgo asuma las consecuencias financieras.
7. El peatón tiene derecho a una movilidad completa y libre que pueda realizar mediante el uso integrado de los medios de transporte. En particular tiene derecho:
 - A un servicio de transporte público articulado y debidamente equipado para responder a las exigencias de todos los ciudadanos hábiles o minusválidos.
 - A la implantación de carriles para bicicletas en todo el casco urbano.
 - A la disposición de áreas de estacionamiento que no incidan en la movilidad y en la posibilidad de disfrute de los valores arquitectónicos.

8. El Estado debe procurar que el público reciba toda la información necesaria sobre los derechos del peatón a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.