

Peatonalidad y caminabilidad como derechos humanos.

“El derecho a la movilidad lo entendemos como el derecho de cada persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo”. *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el D.F., ITDP.*

La **movilidad a pie** es la forma de desplazarse propia de los seres humanos; una persona que camina es la unidad de movilidad mínima y es el objetivo de la movilidad urbana, pues son las personas quienes habitan los espacios urbanos. Luego, sus desplazamientos, necesarios, justos e inevitables, no tendrían por qué implicar riesgos para la salud e incluso la vida de los peatones; y sin embargo, en nuestra realidad cotidiana, transitar por las calles de cualquier ciudad se convierte en un problema de salud, vulnera la dignidad y los derechos humanos.

La **movilidad** nos sirve para llegar a nuestros destinos, ya sean laborales, académicos, sociales, de salud, y es necesaria para tener una vida normal y con ejercicio pleno de los derechos consignados en las leyes, tanto nacional como internacionalmente. Cuando un peatón no puede desplazarse por la ciudad con seguridad y fluidez, o éstas son supeditadas a las de un automovilista, podemos decir que se ven vulnerados sus derechos, además de que esto contribuye a la desigualdad social. En este sentido, debemos recordar lo consignado en nuestra Carta Magna:

*“Artículo 1o. En los Estados Unidos Mexicanos **todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte**, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece...”*

Bajo esta óptica es que todo principio legal debe estar orientado a la protección de su unidad elemental, como lo que da sentido de existencia de las calles y del desarrollo urbano. El tejido social de una ciudad se crea con la interacción entre sus habitantes, y la calle es un escenario recurrente de la misma, por lo que la ciudad en su planeación, construcción y administración debería propiciarla y fomentar empatía y solidaridad entre las diferentes esferas sociales. Una ciudad que no propicia la interacción de sus habitantes se verá fragmentada y permitirá que se acentúen sus problemáticas. Una ciudad que en sus calles no considera en todo momento la presencia y uso por parte del peatón, es decir, el ser humano en su existencia elemental (sin ningún otro medio de transporte) estará generando espacios donde la persona simplemente no tiene cabida, o –en el mejor de los casos – su importancia quedará supeditada a la de los conductores y propietarios de inmuebles. Será una ciudad hostil para quien ya de por sí es más vulnerable económica, social o físicamente.

Con base en lo anterior, la futura propuesta de **Ley Estatal de Movilidad** deberá considerar en sus artículos centrales lo siguiente:

1. **El peatón es la unidad central de la movilidad** y cualquier construcción de infraestructura en espacios urbanos debe considerar la seguridad del mismo, sin excluirlo de su propia naturaleza ni limitarle ejercicio de sus derechos humanos y el disfrute de la ciudad.
2. El eje fundamental de esta ley debe ser **la aplicación de sanciones** a quienes resulten responsables de obstruir el paso de transeúntes o de poner en riesgo su integridad.
3. Los transeúntes merecen y necesitan **banquetas** bien planificadas y bien construidas, con acceso universal. Debe vigilarse que los dueños de predios y de vehículos las respeten y no las invadan, alteren su estructura o las destruyan.
4. Se debe abolir la vuelta continua en las esquinas durante el alto de semáforo, pues dicha práctica dificulta el cruce de peatones.
5. Se necesita un ordenamiento de las paradas de transporte público, que con

- tiempo se hagan del conocimiento de los usuarios, sean fijos y se respeten.
6. Que las esquinas consideradas para ascenso y descenso de vehículos particulares y públicos, sean las del final de las cuadras, y no las siguientes, pues esta mala práctica deriva en caos vial y riesgos para los usuarios.
 7. Se exija a los prestadores de servicios de transporte público un trato respetuoso y digno para los usuarios, especialmente a los grupos vulnerables.
 8. Corresponderá a las **autoridades**:
 - a) Proveer, colocar y darle mantenimiento a la **señalética** vial necesaria.
 - b) Al realizar y dar mantenimiento a obras públicas, vigilar que los procesos de planeación y construcción de las mismas se realicen con una perspectiva de **acceso universal**.
 - c) La difusión continua de la ley y los reglamentos relacionados entre la ciudadanía, a través de campañas de concientización continuas, extensas y versátiles.
 - d) Cumplir y hacer **cumplir las leyes** y reglamentos de manera real y contundente y en plazos establecidos, que deberán hacerse del conocimiento de toda la población por todas las vías posibles.
 - e) Fijar y **aplicar sanciones** a quienes no los cumplan dentro de los plazos establecidos para ello.
 - f) Fomentar – y en su momento exigir – la participación de la ciudadanía en los procesos señalados anteriormente, a través de comités vecinales, o cuerpos colegiados **totalmente apartidistas** con voz y voto en la toma de las decisiones que hayan de plantearse las autoridades, para que éstas tengan un fundamento científico, académico y con un fortísimo apego la ética, valorando como una prioridad su papel de afectada/propiciadora de las distintas problemáticas relacionadas con la movilidad en las ciudades.
 9. Corresponde a la **iniciativa privada**:
 - a) Conocer y respetar las leyes y reglamentos de tránsito, de construcción

y en general los relacionados con el derecho a la movilidad.

- b) Construir y conducirse respetando los lineamientos de seguridad y accesibilidad universal.

10. Corresponde a la **ciudadanía**:

- a) Conocer y respetar las leyes y reglamentos de tránsito, de construcción y en general los relacionados con el derecho a la movilidad.
- b) Conocer, respetar y hacer respetar los derechos que le asisten como transeúntes.
- c) Conocer y aprovechar los mecanismos existentes para participar con los distintos niveles de gobierno en la toma de decisiones que le afecten, y brindarle asesoría en temas específicos cuando esto sea posible.

11. Esta ley deberá tener artículos transitorios que definan plazos programáticos para avanzar en movilidad incluyente. Las mejoras de diseño y construcción accesible deberán empezar por las sedes de las instituciones y dependencias de gobierno, con la participación de la ciudadanía cuando sea pertinente, a razón de una dependencia de cada sector cada año, por lo menos.

*Cristina Ortuño, Pies, cabeza y corazón.
Roberto Romero, BCSicletos, A.C.*

La Paz, B.C.S., octubre de 2017.