

Movilidad urbana y seguridad vial: condiciones de accesibilidad en las calles contemporáneas.

Daniel Arturo Guerrero Hernández

Daniel Rolando Martí Capitanachi

Introducción

La accesibilidad universal se define como la característica que deben tener “los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible” (Corporación Ciudad Accesible, 2013), y su concepción ha ido profundizándose con el paso de los años. Anteriormente, la accesibilidad se entendía como la libertad de acceder a cualquier sitio de carácter público, natural o construido, sin la existencia obstaculización física alguna (Incluyeme.com, s.f.), así como el derecho de los habitantes de una ciudad a gozar permanente de todos los servicios públicos que ésta pudiera ofrecerles. (Cuadernos Geográficos, 2013).



Figura 1. Aceras con criterios de accesibilidad universal para el uso equitativo de la calle en el Centro Histórico de Puebla. Fuente: Autoría propia, junio de 2020.

Actualmente, los criterios de accesibilidad universal se consideran factores de diseño imprescindibles en todos los espacios arquitectónicos y urbanos, sin embargo, continúan ausentes en la mayoría de los espacios

construidos a micro (vivienda) y macro (ciudad) escala para el habitar humano. Al caminar por las aceras de las calles de la ciudad es fácil percibir los problemas que éstas presentan: secciones ridículamente pequeñas, mobiliario urbano obstruyendo la circulación peatonal, escalones con peraltes inadecuados, rampas con pendientes exageradas y ausencia de pasamanos, guías táctiles y otros dispositivos de este tipo.

Estas deficiencias dificultan el tránsito cotidiano por la ciudad a las personas que padecen alguna discapacidad o condición física que límite temporal o permanentemente sus habilidades motrices y les impida desplazarse con normalidad en el medio físico construido. Este sector poblacional, conformado por adultos mayores, niños, personas con obesidad o capacidades diferentes, mujeres embarazadas, lesionados, etc., se sitúa en condiciones de vulnerabilidad y en evidente desventaja respecto a los demás estratos poblacionales (Cuadernos Geográficos, 2013), y parece ser omitido durante los procesos de diseño del espacio urbano.

Pese a la existencia de un sinfín de manuales de diseño y construcción, que especifican de manera clara y concisa las normas técnicas, criterios y requerimientos mínimos a cumplir en el diseño de calles y demás espacios públicos de la ciudad, la falta de condiciones de accesibilidad universal en el espacio urbano continúa siendo una problemática de movilidad peatonal para muchas ciudades contemporáneas, principalmente para las de los países en vías de desarrollo.



Figura 2. Manifestación contra el uso del vehículo motorizado y reclamo por la calle en Nottingham en el año de 1998. Fuente: <http://digitaljournalist.eu/OnTheRoad/rts-nottingham-3-events/>

Las causas de esta problemática urbana podrían, de alguna manera, aproximarse a la pobre concepción de la calle el contexto urbano y al tan proclamado *urbanismo para el automóvil*.

La calle en el contexto urbano contemporáneo

La palabra calle tiene su origen etimológico en el latín “callis”, cuyo significado es “sendero”, y ha sido objeto de numerosas definiciones. Para Anderson (1981), la calle es un camino relativamente ancho, delimitado por dos filas de casas y compuesto generalmente por elementos como aceras y calzadas. Por su parte, Rapoport (1987) la define como un espacio lineal presente en todos los asentamientos, delimitado por las construcciones que lo rodean y usado para diversas actividades, entre las que destaca el tránsito. Jacobs (1961) señala que tanto las calles como sus aceras cobran sentido y valor sentido únicamente en conjunción con elementos que las rodean. Trachana (2008) apunta que la calle representa uno de los varios estratos que componen a la ciudad y que por tanto, se encuentra estrechamente relacionada con los demás y posee una estructura y

componentes propios.

Resulta fácil apreciar que dichas definiciones reconocen a la calle como un elemento urbano complejo



Figura 3. "Jaywalking", una criminalización de las conductas peatonales. Fuente: <http://www.latimes.com/opinion//readresreact/la-ol-le-crosswalks-jaywalking-drivers-20180811-story.html>

imposible de separar de su contexto para ser interpretado como algo aparte, desconectado de su contexto. Así mismo, se asume que el tránsito es solo una de las varias actividades a realizar en la calle, enfatizando el valor de la calle como espacio público para la convivencia y no solo para el transporte. Ya desde principios de la década de los años sesentas Jacobs (1961) reflexionaba sobre la importancia del espacio urbano-calle en las ciudades norteamericanas de aquella época, y su funcionalidad más allá del mero transporte de bienes y personas, argumentando que la calle ofrece una variedad de usos diferentes a la circulación pero igualmente importantes. También cuestionaba la planificación y diseño urbano, tildándolo de ingenuo al creer que solventando los problemas de tráfico vehicular podría resolver las más grandes problemáticas urbanas, cuando en realidad estaba haciendo justamente lo contrario. Jacobs (1961) criticaba también al grupo de "los descentristas", quienes introdujeron poderosos ideales en contra las calles, afirmando que no eran un buen contexto para la vida humana, y las casas debían darle la espalda para dar hacia espacios interiores y verdes. Del mismo modo, los ideales urbanos de Le Corbusier fueron fuertemente



Figura 4: Inseguridad vial al cruzar la calle en sitios distintos a los cruces peatonales.

Fuente: http://www.inquirer.com/philly/news/20140513_Philadelphia_trails_other_big_cities_when_issuing_jaywalking_tickets.html criticados, ya que proponían la creación de arterias viales destinadas únicamente al tráfico rápido y la eliminación de la calle-corredor, relegando al peatón a parques ciertamente utópicos. (Holston, 2008).

A principios de la década de los años ochentas, Anderson (1981) señalaba que los espacios exteriores de la ciudad no pueden ser concebidos como un mero residuo de las edificaciones que los rodean, al tiempo que critica contundentemente la forma de hacer ciudad a una escala en la que la calle es interpretada meramente como una vía de circulación, suerponiendo los factores socio-económicos de la ciudad negando a las calles el valor que merecen y deveniendo connotaciones negativas de la calle en la percepción de la ciudadanía.

Si las calles son por excelencia los espacios públicos de mayor presencia en la ciudad (Jacobs, 1961), los escenarios perfectos para la socialización y expresión de la ciudadanía, y los pilares que sustentan el desarrollo económico de las ciudades y la base de todo sistema de movilidad urbana (SEDATU, 2018), se considera oportuno prestar un mayor grado de atención a su diseño.

Del urbanismo para el automóvil: una breve reseña

La brutal disputa existente entre el

peatón y vehículos motorizados disputa por el protagonismo en el uso de las calles comenzó a principios del siglo XX, muy poco tiempo después de la aparición de éstos últimos en el año de 1885, aunque ya desde principios del siglo XIX las calles eran compartidas por una variada multitud de usuarios, entre los que destacaban los peatones, los carros de ruedas jalados por caballos y los empujados por vendedores ambulantes (Norton, 2007).

Si bien el concepto del espacio público y el derecho a la ciudad en aquel entonces estaba lejos de concebirse como se conciben hoy día, ya se asumía que las calles eran espacios de uso común, cuyo uso no debía representar bajo ninguna circunstancia un riesgo para los demás usuarios (Norton, 2007). Y es que, desde aquella época, el problema principal en las vialidades de circulación mixta ha sido siempre el alto grado de siniestralidad presente en ellas pues, según la Organización Mundial de la Salud (2013), en la actualidad unas 270 mil personas pierden la vida a escala global anualmente en la calle, y el 22% de esta cantidad son muertes de peatones en accidentes viales.

De acuerdo con Norton (2007), la producción masiva de vehículos motorizados comenzó a disparar estrepitosamente la cantidad de autos en las calles, y las cifras de accidentes por colisión peatón-vehículo se dispararon de la misma manera, pues los peatones no estaban acostumbrados a caminar cuidándose de no ser embestidos por un vehículo que circulaba a velocidades nunca antes vistas, sin embargo, de acuerdo con Aguerrebere (2019), los empresarios dueños de las industrias de producción masiva de carros decidieron, al ver amenazados sus intereses, hacer frente a la multitud de ciudadanos protestantes de forma contundente mediante una batalla formal que pusiera al vehículo por encima del peatón en la



Figura 5. Líneas del deseo peatonal.

Fuente: <http://amqueretaro.com/queretaro/2019/09/07/alternativas-importantes-a-los-puentes-peatonales-en-la-ciudad/>

calle, legal y definitivamente. De este modo, en la década de los años veintes, tras una serie de reuniones celebradas entre empresarios y funcionarios públicos, quedaron establecidas las primeras leyes de tránsito restrictivas para los Estados Unidos, las cuales modificarían para siempre la conducta peatonal (Aguerreberre, 2019). De algún modo, estos hechos representaron un parteaguas en la historia de la movilidad urbana al sentar las bases para la criminalización de las conductas de uso peatonal del espacio urbano-calle. Desde ese momento y hasta la actualidad, son los peatones quienes deben cuidarse y respetar la libre circulación de los vehículos motorizados. El coche es el actor protagonista de la movilidad urbana en las ciudades contemporáneas, de tal suerte que en un accidente que involucre a un vehículo motorizado y a un peatón, la culpa recae casi siempre sobre éste último.

Según el portal de Pistotnik Law (s.f.), una prestigiada firma de abogados de los Estados Unidos dedicada al litigio por lesiones de diversos tipos, en un accidente vial de colisión vehículo-peatón, este último, en caso de resultar vivo, suele ser el más afectado ya que, para ser candidato a efectuar cualquier tipo de reclamo, primero debe ser encontrado inocente y la determinación

del culpable del percance vial esta influenciada, una vez más, por intereses económicos de terceros, tales como las aseguradoras vehiculares. En muchos casos, dichas empresas son las responsables de cubrir los gastos correspondientes por el siniestro de una unidad asegurada (siempre y cuando el conductor tenga su documentación en regla y no se encuentre bajo efectos de alguna sustancia prohibida) y buscan la forma de evitar pérdidas monetarias, utilizando hasta el último recurso para culpabilizar al peatón, intentando demostrar a la autoridad correspondiente que fue él quien, por un acto imprudencial, ocasionó el percance y que por tanto no es candidato a realizar ningún tipo de reclamo.

Se ha criminalizado el cruzar una calle en cualquier lugar distinto al señalizado con un paso de cebra, así como el desuso de los puentes (anti) peatonales, aun cuando éstos impliquen mayor tiempo y esfuerzo. Se dejaron de lado las líneas de deseo peatonal los desplazamientos naturales del peatón. Esto nos deja ver que el reinado del vehículo motorizado en las calles ha influido la forma de hacer ciudad, así como en el establecimiento de los derechos y obligaciones de los peatones en la calle y, ultimamente, en la cantidad de recurso público destinado a la satisfacción de las demandas de este tipo de movilidad.

Según datos de la (SEDATU) (s.f.) en el contexto mexicano más reciente se estima que el Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo (PROTRAM), del Fondo Nacional de Infraestructura ha propiciado una inequitativa distribución de recurso público destinado a obras de infraestructura para la movilidad urbana, dando solo el 17% de las inversiones de fondos y programas federales a obras que benefician a la movilidad peatonal y el 83% restante a las dedicadas al mejoramiento de la movilidad vehicular.

Conclusión

Sin lugar a dudas, el desarrollo de las ciudades ha ido siempre de la mano de los factores socioeconómicos, ya que son estos los que determinan las necesidades de la población y la manera en que estas han de ser solventadas, sin embargo, los intereses políticos y económicos de un grupo social bastante reducido no pueden continuar impactando de una forma tan contundente en la forma de hacer ciudad, de formular las leyes que regirán la conducta de la vida en sociedad y que generen un paradigma en los sistemas de la movilidad urbana. Aunque el cambio de perspectiva respecto a la importancia de la calle y el peatón ha comenzado a devolverle a éste último el papel protagonista dentro de la movilidad urbana, quedan aún muchas cosas por hacer.

Resulta irónico que, pese a la existencia de tanta investigación al respecto, cuyo producto se presenta en forma de manuales de diseño y reglamentos que establecen clara y concisamente lo que se debería hacer, en el contexto urbano contemporáneo exista una brecha tan grande entre lo que debería hacerse y lo que se hace.

Mientras sigan interponiéndose los intereses individuales sobre los colectivos, el modelo de ciudad a escala humana que tanto anhelamos seguirá pareciendo una utopía, al menos en el futuro más próximo.

Bibliografía

Aguerreberre, I. A. (23 de Octubre de 2019). Como (des)aprendíamos a caminar la ciudad. Obtenido de Animal Político: <https://www.animalpolitico.com/zoon-peaton/como-desaprendiamos-a-caminar-la-ciudad/?fbclid=IwAR3BdqrWkNcOVxMOH4WMT2ITDjJXKnKsx9AerQhhWBc2FJXHWHn-e4rGBx0>

Anderson, S. (. (1981). Calles. Problemas

de estructura y diseño. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A.

Corporación Ciudad Accesible. (09 de Octubre de 2013). Accesibilidad Universal | Concepto y Definiciones. Obtenido de Ciudad accesible: <https://www.ciudadaccesible.cl/?p=3787>

Cuadernos Geográficos. (2013). Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. Obtenido de Redalyc: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=171/17128112016>

Holston, J. (2008). La ciudad modernista y la muerte de la calle. *Antípoda*, 257-292.

Incluyeme.com. (s.f.). ¿Qué es la accesibilidad universal? Obtenido de Incluyeme.com: <https://www.incluyeme.com/que-es-la-accesibilidad-universal-2/>

Jacobs, J. (1961). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid: Capitan Swing.

Norton, P. D. (2007). Street rivals: Jaywalking and the invention of the motor age street. *Techonology and culture*, 331-359.

Organización Mundial de la Salud. (2013). Seguridad peatonal: manual de seguridad vial para instancias decisorias y profesionales. Obtenido de OMS: https://apps.who.int/iris/bitstream/andle/10665/128043/9789243505350_spa.pdf;jsessionid=DF6A16262F41E1CC E4004EA7F8AC2A3F?sequence=1

Pistotnik Law. (s.f.). Peatones vs. accidentes de vehiculos. Obtenido de Pistotnik Law: Injury Attorneys: <https://www.pistotniklawfirm.com/peatones-vs-accidentes-de-vehiculos.html>

Rapoport, A. (1987). Pedestrian, Street use: Culture and percepción. Nueva York: Public streets for public use.

SEDATU. (25 de Abril de 2018). Manual de calles: Diseño vial para ciudades mexicanas. Obtenido de Gobierno de Mexico: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/322621/Manual_de_Calles.pdf

SEDATU. (s.f.). Calles completas. Obtenido de Plataforma Digital CECl: <http://ceci.itdp.mx/>

Trachana, A. (2008). Arquitectura y construcción de la forma urbana. Buenos Aires: Nobuko. andle/10665/128043/9789243505350_spa.pdf;jsessionid=DF6A16262F41E1CC E4004EA7F8AC2A3F?sequence=1