

¿EXISTEN LOS DERECHOS DEL PEATÓN EN MÉXICO?

Guillermo VARGAS URIBE
Juan Carlos CARRILLO AMEZCUA*

SUMARIO: I. *Introducción*. II. *Antecedentes*. III. *Metodología*.
IV. *Gráficas*. V. *Conclusiones*. VI. *Bibliografía*.

I. INTRODUCCIÓN

El *Diccionario de la lengua española*¹ indica que la lengua castellana tomó del francés el vocablo *piéton*, formado a partir de *pied* (pie), del latín *pes, pedis*, que se registró a principios del siglo XIV con una connotación del soldado de infantería. El sentido moderno de la palabra es de mediados del siglo XVI, y la lengua española forjó el adjetivo “peatonal” para designar las vías donde solamente pueden circular los peatones.

De acuerdo con la ONU y el Banco Mundial,² en el mundo existen más de 500 millones de personas con alguna discapacidad. En México, según el XII Censo General de Población y Vivienda 2000³ con datos actualizados en 2003, existen más de un millón 700 mil personas con algún grado de discapacidad.⁴ De ahí la importancia de integrarlas y ofrecerles condiciones de vida que propicien el desarrollo de sus potenciales.

* Del Centro de Investigación y Desarrollo del Estado de Michoacán. Calzada Juárez # 1446. Colonia Villa Universidad. C.P. 58060. Tel/Fax (443) 3167127 y 3268012. Morelia, Michoacán. (guillermovargasuribe@gmail.com; jucaam20014@gmail.com).

¹ *Diccionario de la lengua española*, disponible en http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=peat%C3%B3n

² Banco Mundial, *Informe sobre desarrollo mundial 1993*, Washington, 1993.

³ Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, *XII Censo General de Población y Vivienda*, 2000, disponible en <http://www.inegi.gob.mx>

⁴ Policía Nacional del Perú, *Accidentes de tránsito nacional, según causa: 1990-2000*. [Sitio en Internet] Estadísticas Dirección de Transporte Terrestre-Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú, 2002, disponible en <http://www.mtc.gob.pe/estadisticas/archivos>.

En el ámbito internacional se han tomado medidas tendientes a impulsar y garantizar los derechos humanos de las personas con discapacidad, a través de documentos firmados por diferentes países. En 1971 se aprobó la Declaración de los Derechos del Retrasado Mental; en 1975, la Declaración de los Derechos de los Impedidos; en 1991, los Principios para la Protección de los Enfermos Mentales y el Mejoramiento de la Atención de la Salud Mental, entre otros.

Acorde con los documentos internacionales mencionados, y para fomentar una sociedad incluyente y democrática, en México se crearon lineamientos para atender las necesidades de estas personas. Ejemplo de ello es la Ley General de las Personas con Discapacidad, que plantea acciones de vinculación entre los gobiernos federal, estatal y municipal, y la sociedad, a fin de mejorar las condiciones de vida, ofrecer las mismas oportunidades, abatir el trato discriminatorio, abrir espacios de educación y desarrollo profesional, por mencionar sólo algunos aspectos.

La libertad, la justicia y la paz en el mundo deben basarse en el reconocimiento de la dignidad individual y de los derechos iguales y particulares de todos los seres humanos, por lo que las diferencias que nos caracterizan no resultan un motivo suficiente para que nuestra sociedad se conforme sobre una base de discriminación, menosprecio y olvido, principalmente de los grupos vulnerables, como lo son las personas discapacitadas.

Es necesario impulsar una reforma integral en materia de los derechos del peatón y los discapacitados, con la cual se diseñe una ley para personas con discapacidad en el estado de Michoacán, a fin de establecer un ordenamiento más actualizado y acorde con los principios que la Organización de las Naciones Unidas ha reconocido a través de las Normas Uniformes sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad.

En México, alrededor del 2% de la población padece algún tipo de discapacidad, y sin embargo continúa siendo un sector que se encuentra al final de la lista de los grupos prioritarios, tanto para el gobierno federal como el local. Asimismo, la ignorancia, la indiferencia y el miedo son factores sociales que históricamente han aislado al peatón y las personas con discapacidad y han fomentado su subdesarrollo. Sin embargo, esto es sólo un reflejo de la estrecha relación existente entre las limitaciones que experimentan estas personas, la estructura de su entorno y la actitud de la población en general. De acuerdo con datos del Instituto Nacional

de Estadística, Geografía e Informática,⁵ en el estado de Michoacán viven aproximadamente 50,000 personas discapacitadas, principalmente en las cabeceras municipales, lo cual es un indicador de que la población de esta entidad requiere la implementación de organismos y políticas públicas que ofrezcan verdaderamente oportunidades de desarrollo bajo igualdad de circunstancias al peatón y a la población con capacidades diferentes.

De igual forma, se observa que la administración pública envía mensajes que van en contra de las campañas que promueven la no discriminación del peatón y las personas con discapacidad.⁶ Resulta francamente inaceptable que sólo un cargo de alta responsabilidad a nivel federal esté ocupado por una persona en silla de ruedas, y el presupuesto asignado a esta materia es inferior al que se destina para otros grupos vulnerables, como niños, adultos mayores, jóvenes, mujeres e indígenas.

Pese a que la población discapacitada asciende a casi dos millones de personas en el país, la Oficina de la Presidencia para la Promoción e Integración Social para Personas con Discapacidad recibe al año un presupuesto de siete millones de pesos, muy lejos de los cien millones asignados al Instituto Nacional para los Adultos Mayores, los ciento cincuenta y dos millones del Instituto Mexicano de la Juventud, los doscientos treinta millones que anualmente gasta el Instituto Nacional de las Mujeres, y de los tres mil millones para la Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas.⁷

A nivel local, es difícil señalar cuál es el destino de los recursos destinados a las personas con discapacidad, puesto que no se está disponible el padrón de los beneficiarios de los programas de ayudas económicas que ofrece. Tampoco es posible identificar con claridad la dirección de las políticas públicas encaminadas al mejoramiento de la sociedad con discapacidad; no existe un registro e identificación de esta población.

De esta manera, la actual política en materia de discapacidad es insuficiente en nuestro estado. No basta con otorgar becas a personas que tienen algún padecimiento físico; es necesario generar las condiciones necesarias para que las personas con discapacidad puedan ser integradas a

⁵ Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, *XII Censo General de Población y Vivienda*, 2000, disponible en <http://www.inegi.gob.mx>

⁶ Trinca, G., Johnston, I., Campbell, B., *Reducing traffic injury a global challenge*, Melbourne, 1988.

⁷ Nantulya, V., *Uncovering the social determinants of road traffic accidents*, Oxford, Oxford University Press, 2001.

la sociedad sin ninguna limitante o señalamiento, empezando por lo menos por que se puedan desplazar en condiciones dignas a través de los espacios públicos.

A pesar de los avances institucionales alcanzados, es urgente salir de la simplista política asistencialista gubernamental, ya que no se trata de brindar dádivas, sino de crear condiciones dignas para el tránsito del peatón y los discapacitados en la vía pública del estado de Michoacán.

El estado tiene la obligación de que las condiciones de libertad e igualdad del peatón y las personas con discapacidad sean reales y efectivas, así como la eliminación de las barreras que obstaculizan su paso por la vía pública. Se debe establecer una nueva forma de educación en el sector público y el privado, para que todos los ciudadanos comprendan la importancia de valorar el importante papel que desempeñan el peatón y las personas con discapacidad en el contexto del desarrollo urbano.

Sería conveniente expedir corbatines y placas automovilísticas distintivas de personas con discapacidad a fin de que tengan un mejor acceso a las zonas, rampas y espacios de estacionamiento de la vía pública, así como para que los oficiales de la vialidad ofrezcan una mayor tolerancia en caso de que hagan uso temporal de ésta.⁸ Además, se establecerían algunas especificaciones para transporte público, entre otros puntos estratégicos de la planificación urbana del municipio de Morelia, Michoacán.

En síntesis, la finalidad principal es garantizar que el peatón y las personas con discapacidad puedan tener los mismos derechos y obligaciones que los demás ciudadanos. En la medida en que verdaderamente obtengan la igualdad de derechos, también deben asumir las obligaciones correspondientes. Por ello, nuestra sociedad debe continuar trabajando para desterrar la discriminación y reconocer expresamente los derechos del peatón y las personas con discapacidad, lo cual se podría lograr con el instrumento estratégico de la educación.

Al reafirmar el compromiso de defender los derechos humanos y las libertades fundamentales, la justicia y la dignidad, el valor de la persona humana, se presentan los resultados de esta investigación. Para esclarecer las especulaciones sobre la existencia o inexistencia de los derechos del peatón en nuestro país se plantean las siguientes preguntas de la in-

⁸ González, D., *Clasificación jerarquizada de causas externas de lesiones intencionales y no intencionales* [tesis doctoral], Lima, Universidad Peruana Cayetano Heredia, 1992.

vestigación: ¿tienen los peatones derechos en México? ¿Se respeta el espacio público peatonal? ¿Están garantizados los derechos del peatón? ¿Ante quién o quiénes se hacen valer los derechos del peatón? ¿Se cumplen los derechos de las personas discapacitadas para su adecuado desplazamiento en los espacios públicos? ¿Por qué los gobiernos muestran indiferencia para la gestión de espacios públicos urbanos peatonales?

Asimismo, se plantea dentro del conjunto de hipótesis:

- Existen los derechos peatonales previstos en los ordenamientos locales y municipales, como el Reglamento de Tránsito, pero no se respeta el espacio público destinado para este fin, tales como las banquetas, camellones y áreas peatonales, que son invadidas por numerosos actores.
- Los derechos deben hacerse valer ante las autoridades locales; sin embargo, éstas son omisas o no hacen que se observen las normas previstas.
- Los derechos de las personas discapacitadas consignados en la Ley para la Protección e Integración de las Personas con Discapacidad (de competencia federal) y las que rigen para cada entidad federativa, no se cumplen por las autoridades y por los particulares.
- Las autoridades no construyen ni obligan a crear la infraestructura correspondiente para las personas discapacitadas.
- En México, tanto el gobierno federal como los estatales y municipales dan preferencia a la creación de espacios públicos para el transporte automotor, olvidándose del peatón, que por sus características y necesidades debería ser una prioridad, como ocurre en los países más avanzados.
- Se observa un deterioro del Estado de derecho en materia de las prerrogativas de los peatones y los discapacitados, lo cual se explica, en términos generales, por los factores siguientes:

1. Existe una marcada preferencia por atender a los intereses económicos basados en el modelo que privilegia a los sectores con mayores ingresos, que son los que pueden adquirir un automóvil.⁹

2. Se generan en este sentido los planes de desarrollo urbano con una orientación discriminatoria, al no considerar al peatón como parte del entorno urbano.

⁹ American Association for Automotive Medicine, 2001, *Abbreviated injury scale 1990*, Revision Update 1998, Illinois.

II. ANTECEDENTES

Las disposiciones de la Ley General de las Personas con Discapacidad son de orden público, de interés social y de observancia general en los Estados Unidos Mexicanos. Su objeto es establecer las bases que permitan la plena inclusión de las personas con discapacidad, en un marco de igualdad y de equiparación de oportunidades, en todos los ámbitos de la vida.¹⁰ De manera enunciativa y no limitativa, esta Ley reconoce los derechos humanos de las personas con discapacidad, y manda el establecimiento de las políticas públicas necesarias para su ejercicio. Esta Ley comprende aspectos tales como:

I. La asistencia social. Conjunto de acciones tendientes a modificar y mejorar las circunstancias de carácter social que impidan el desarrollo integral del individuo, así como la protección física, mental y social de personas en estado de necesidad, indefensión, desventaja física y mental, hasta lograr su incorporación a una vida plena y productiva.

II. Ayudas técnicas. Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad.

III. Educación especial. Conjunto de servicios, programas, orientación y recursos educativos especializados, puestos a disposición de las personas que padecen algún tipo de discapacidad, que favorezcan su desarrollo integral, y facilitan la adquisición de habilidades y destrezas que las capaciten para lograr los fines de la educación.

IV. Equiparación de oportunidades. Proceso de adecuaciones, ajustes y mejoras necesarias en el entorno jurídico, social, cultural y de bienes y servicios, que faciliten a las personas con cualquier forma de discapacidad una integración, convivencia y participación en igualdad de oportunidades y posibilidades con el resto de la población.

Es importante diseñar, ejecutar y evaluar programas para la orientación, prevención, detección, estimulación temprana, atención integral y rehabilitación para las discapacidades; la creación de centros responsables de la ejecución de los programas señalados con anterioridad, la cual

¹⁰ Miller, T., *Alternative approaches to accident cost concepts*, U.S. Department of Transportation. Federal Highway Administration, 1984; Miller, T., Viner, J. y Rossmann, S., *The Costs of Highway Crashes*, Federal Highway Administration, Washington, 1991 [FHWA-RD-91-055].

deberá extenderse a las regiones rurales y las comunidades indígenas; la implementación de programas de educación para la salud para las personas con discapacidad.¹¹

La educación que imparta y regule el Estado debe contribuir al desarrollo integral del peatón y las personas con discapacidad, a fin de potenciar y que ejerzan plenamente sus capacidades, habilidades y aptitudes. Para tales efectos las autoridades competentes establecerán acciones, tales como: a) propiciar el respeto e integración del peatón y las personas con discapacidad; b) elaborar programas para las personas ciegas y débiles visuales, que los integren al sistema educativo nacional público o privado, creando de manera progresiva, condiciones físicas y acceso a los avances científicos y tecnológicos.¹²

Respecto a las facilidades arquitectónicas y de desarrollo urbano, el peatón y las personas con discapacidad tienen derecho al libre desplazamiento en condiciones dignas y seguras en espacios públicos. Las dependencias de la administración pública federal, estatal y municipal deberán vigilar el cumplimiento de las disposiciones que en materia de accesibilidad y desarrollo urbano establece la normatividad vigente.¹³

Los edificios públicos que sean construidos a partir del inicio de la vigencia de esta Ley, según el uso al que serán destinados, se adecuarán a las normas oficiales que expidan las autoridades competentes, para el aseguramiento de la accesibilidad a los mismos. Las empresas privadas deberán contar con facilidades arquitectónicas para el peatón y sus trabajadores con alguna discapacidad. Para facilitar la accesibilidad en la infraestructura básica, equipamiento urbano y espacios públicos, se deben incluir los siguientes lineamientos:

- I. Que sean de carácter universal y adaptados para todas las personas;
- II. Que cuenten con señalización e incluyan tecnologías para facilitar el acceso y desplazamiento, y que posibiliten a las personas el uso de ayudas técnicas, perros guía u otros apoyos, y
- III. Que la adecuación de las instalaciones públicas sea progresiva.

¹¹ Glizer, I., *Prevención de accidentes y lesiones: concepto, métodos y orientaciones para países en desarrollo*, Washington, Oficina Panamericana de la Salud, 1993; Jacobs, G. et al., *Estimating global road facilities*, London, Transport Research Laboratory [TRL Report 445], 2000.

¹² Millar, T., Pindus, N. y Douglass, J., "Medically related motor vehicle injury costs by body region and severity", *J. Trauma*, 34:270-275, 1993.

¹³ National Safety Council, *Manual on Classification of Motor Vehicle Traffic Accidents*, 5th edition, Washington, DC, 1989.

El peatón y las personas con discapacidad tienen derecho a una vivienda digna; los programas correspondientes del sector público deben incluir proyectos arquitectónicos respetuosos de sus derechos y necesidades.

En lo concerniente al transporte público y las comunicaciones, las autoridades estatales y municipales competentes deben realizar varias acciones:

I. Impulsar programas que permitan la accesibilidad, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad en los medios de transporte público al peatón y las personas con discapacidad;

II. Promover que en las licitaciones de la construcción de infraestructura pública se incluyan especificaciones técnicas y antropométricas que favorezcan al peatón y a las personas con discapacidad;

III. Garantizar que las empresas de transporte de pasajeros incluyan en sus unidades, especificaciones técnicas y antropométricas adecuadas para el cuidado del peatón y de las personas con discapacidad;

IV. Promover el diseño de programas y campañas de educación vial, cortesía urbana y respeto hacia el peatón y los discapacitados en su tránsito por la vía pública y en lugares de acceso público, y

V. Promover el otorgamiento de estímulos fiscales a las empresas concesionarias de las diversas modalidades de servicio de transporte público y de medios de comunicación, que realicen acciones que permitan el uso integral de sus servicios por el peatón y las personas discapacitadas.¹⁴

Con respecto a la seguridad jurídica, el peatón y las personas con discapacidad tendrán derecho a recibir un trato digno y apropiado en los procedimientos administrativos y judiciales en que sean parte, así como asesoría y representación jurídica en forma gratuita en dichos procedimientos, bajo los términos que establezcan las leyes respectivas.¹⁵

Por lo que respecta a la concurrencia, las autoridades competentes del estado de Michoacán y del municipio de Morelia concurrirán para determinar las políticas hacia el peatón y hacia las personas con discapacidad, así como ejecutar, dar seguimiento y evaluar sus programas y acciones,

¹⁴ González, S. y Tapia, L., *Costos de accidentes en el tránsito*, Tercer Congreso Chileno de Ingeniería de Transporte. Santiago, 1987.

¹⁵ Krug, E., *Injury: a leading cause of the global burden of disease*, Geneva, WHO, 1999; Murray, C. y López A., *The global burden of disease*, Cambridge, Harvard University Press, 1996, vol. 1.

de acuerdo con lo previsto en la Ley. Cuando las disposiciones de la Ley comprendan materias y acciones que incidan en diversos ámbitos de competencia de la Federación, el estado de Michoacán y el municipio de Morelia, éstas se aplicarán y ejecutarán mediante convenios generales y específicos entre cualquiera de los tres niveles de gobierno que lo suscriban.

Los edificios que tienen escaleras en su acceso desde la vía pública deberán contar con un sistema de rampas para dar servicio al peatón y a las personas con discapacidad, instalándole o adecuándose en su caso pasamanos, barandales o elevadores, con las características de seguridad y diseño que disponga la autoridad.

Los ayuntamientos asumirán un programa de supresión de barreras arquitectónicas y vigilarán dentro de su respectiva competencia, el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables en la materia.

Las autoridades de tránsito y transporte del estado de Michoacán y del municipio de Morelia contribuirán a garantizar el uso adecuado de las zonas preferenciales o exclusivas para estacionamiento de vehículos de servicio público en los que se desplacen el peatón y las personas discapacitadas.

El gobierno del estado de Michoacán y del municipio de Morelia, por conducto de las autoridades de Tránsito, el Sistema Estatal para el Desarrollo Integral de la Familia y las instituciones y organismos de educación y cultura, diseñará e implementará campañas y programas permanentes de educación vial, orientados a lograr la aceptación y respeto de los derechos del peatón y las personas con discapacidad en su tránsito por las vías públicas, lugares de acceso público, centros de trabajo y demás actividades, para evitar la discriminación, la indiferencia, el abuso y la marginación social. Estos programas y campañas se difundirán ampliamente a través de la radio estatal y local, así como de otros mecanismos de comunicación existentes. Una campaña permanente de educación y cultura podría fomentar la incorporación de estos contenidos en los diversos ciclos educativos, desde el nivel preescolar al de licenciatura, a fin de desterrar la práctica nefasta de los ciudadanos inconscientes que obstruyen los pasos de las rampas en las banquetas al colocar los automóviles por donde debe pasar el peatón y los discapacitados. La continua lucha del peatón y las personas discapacitadas para ganarse el respeto de la sociedad sigue vigente. Si las propias autoridades que tienen la obligación de atender esos sectores no lo hacen, el ciudadano común refleja es-

ta actitud de indiferencia y de falta de respeto a los derechos del prójimo. Asimismo, las autoridades deben insistir para que en los lugares públicos de nueva creación se establezcan espacios apropiados para el desplazamiento del peatón y los discapacitados.

La mayoría de los atropellamientos se concentran en 20% de las vialidades, lo que convierte este tipo de accidentes en un fenómeno predecible; sin embargo, se carece de un programa de prevención viable y oportuno, capaz de disminuir sensiblemente el número y la causa de estos percances. Se conocen los puntos de mayor recurrencia de accidentes,¹⁶ horarios, edades, género y actividad ocupacional de las víctimas, el número de decesos y el tipo de vehículo que participa.¹⁷ La muerte por atropellamiento es la primera causa de orfandad y defunción entre la población en edad productiva. Los puentes peatonales no representan la mejor solución a este problema, ya que son excesivamente caros, y se convierten en obstáculos que marginan a las personas discapacitadas. Se sabe que los accidentes de tránsito no son aleatorios, sino estocásticos: 80% de ellos se concentran en 20% de las arterias de la ciudad. Se dispone de datos que permiten correlacionar la ubicación de puentes peatonales y su relación con los puntos con más cantidad de atropellamientos; en contraste, se reconoce la probabilidad de que no en todos los puntos geográficos existe una relación entre los escenarios de atropellamientos con la existencia de puentes peatonales. Se calcula que los atropellamientos representan 21.9% de los accidentes, que el día con más personas embestidas por automotores fue el sábado, y la hora de mayor frecuencia entre las 16:00 y las 16:59; que en promedio el 70% de los lesionados son hombres y, a partir de éste, 25% tiene más de 60 años de edad.

En cuanto a los tipos de vehículos que ocasionan muertes, el 32% son autos, el 13% a son vehículos de carga, y en 22% de estos incidentes, el

¹⁶ Baker, S. y O'Neil, B., "The injury severity score: an update", *The Journal of Trauma*, 1976, 16:882-885.

¹⁷ Policía Nacional del Perú, *Accidentes de tránsito nacional, total: 1990-2000* [sitio en Internet] Estadísticas Dirección de Transporte Terrestre Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú, 2002, disponible en <http://www.mtc.gob.pe/estadisticas/archivos>; Policía Nacional del Perú, *Accidentes de tránsito nacional, según causa: 1990- 2000*. [Sitio en Internet] Estadísticas Dirección de Transporte Terrestre-Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú, 2002, disponible en <http://www.mtc.gob.pe/estadisticas/archivos>.

causante del deceso se da a la fuga. De acuerdo con un estudio del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, en México se registran más muertes debidas a atropellamientos que por crímenes violentos; por ejemplo, en el Distrito Federal ocurre un promedio de 9.4 personas atropelladas por cada 100 mil habitantes, mientras que en ciudades como Londres se reportan 1.9 muertes peatonales, en Nueva York 2.2, en Singapur 2.8, en Hong Kong 3.8, en Bogotá 4.0 y en Sudáfrica 19.4. El 62% de las víctimas atropelladas en las vialidades. De acuerdo con el Comité de Defensa del Usuario del Transporte Público, en México es más peligroso estar en la vía pública que enfrentarse a la delincuencia, y por eso se exhorta a los conductores a respetar los señalamientos de las vialidades y límites de velocidad y a no conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de otras drogas, o al experimentar un intenso cansancio.

III. METODOLOGÍA

1. *Análisis del régimen jurídico*

La Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Michoacán de Ocampo (*Periódico Oficial del Estado*, 15 de junio de 1995), prescribe en el artículo 104:

Los programas de desarrollo urbano para el mejoramiento en los centros de población, atenderán cuestiones como:

III. La dotación de servicios, equipamiento e infraestructura urbana, así como la rehabilitación de los existentes.

Esta Ley no menciona al peatón.

La Ley para la Protección e Integración de las Personas con Discapacidad en el Estado de Michoacán de Ocampo (*Periódico Oficial del Estado*, 6 de octubre de 1997) presenta planteamientos que no aluden al peatón; sólo a personas con discapacidad. Prescribe en el artículo 40:

Para esta Ley, son obstáculos viales, todos los elementos de construcción o equipamiento en la vía pública que dificulten, limiten o impidan a los discapacitados, el tránsito, la movilidad u ocupación de ella.

Art. 41. Se consideran elementos de construcción o equipamiento en la vía pública: I. Aceras, banquetas o escarpas; III. Coladeras, sumideros o

bocas de alcantarillas; V. Escaleras y puentes peatonales; VI. Rampas; VIII. Tensores para postes; IX. Buzones postales; X. Contenedores para depósitos de basura; XI. Semáforos y señalamientos de tránsito y vialidades tales como banderolas, postes y cadenas.

Art. 42. Los Ayuntamientos establecerán, en reglamentos y bandos, las normas urbanísticas y arquitectónicas para la eliminación de barreras arquitectónicas u obstáculos viales, a fin de facilitar el acceso y el desplazamiento de las personas discapacitadas. La gran mayoría de los ayuntamientos no cumplen con ésta Ley.

El Reglamento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo (*Periódico Oficial del Estado*, 31 de diciembre de 2002) señala en el artículo 2o., fracción XII. “Peatón: La persona que transita por las vías públicas del Estado”.

Art. 41. Las vías públicas del Estado se clasifican en: II. Vías secundarias: e. Calle peatonal; f. Andador.

Art. 67. Se prohíbe estacionar un vehículo en los lugares siguientes: I. Sobre las banquetas, camellones, andadores, isletas u otras vías reservadas a peatones, salvo lo previsto en otras disposiciones aplicables.

Art. 98. Las infracciones a este Reglamento sancionables con multa, son las contenidas en la siguiente tabla: V. Estacionamiento; Infracción: Sanción de 5-30 días de salario mínimo vigente en el Estado de Michoacán.

Fundamento: por estacionarse sobre o en parte de las marcas que delimitan el paso de peatones, en intersecciones u otros lugares (artículo 67, fracción I). Este reglamento frecuentemente no se cumple.

La “Propuesta del Nuevo Reglamento de la Dirección General de Tránsito y Vialidad Municipal” indica en el artículo 3:

Para los efectos del presente Reglamento, se entenderá por: Peatón. Persona que transita por su propio pie en la vía pública.

Art. 25. Las personas con discapacidad gozarán de manera especial, de los derechos y preferencias de paso previstos en este Reglamento.

Este Reglamento no menciona sanciones para la invasión de los espacios destinados a peatones y discapacitados.

2. *Demostración empírica: el caso del espacio público peatonal en el sector Independencia de la ciudad de Morelia, Michoacán, México*

Para realizar la etapa correspondiente a la investigación de campo se seleccionó la colonia Felicitas del Río, así como el área contigua a la Casa de Gobierno del Estado de Michoacán, ubicada en el Periférico Paseo de la República, ambas zonas con alta densidad de habitantes, viviendas y escuelas, con un intenso flujo de tránsito vehicular. El uso predominante del suelo es habitacional, y en menor medida, mixto. Se encontraron una serie de problemas que inciden negativamente en la posibilidad del desplazamiento del peatón y de las personas con discapacidad:

1. Portones que bloquean las banquetas;
2. Publicidad que obstruye las banquetas;
3. Automóviles estacionados que obstruyen las banquetas;
4. Rampas para automóviles que estorban el paso sobre las banquetas;
5. Rampas para acceso de vehículos que obstaculizan el paso sobre las banquetas;
6. Combinación de rampas vehiculares y de escalones que obstruyen las banquetas;
7. Combinación de rampas vehiculares, de escalones, de postes y de árboles que impiden el paso peatonal;
8. Expansión de cocheras peligrosas para el peatón;
9. Falta de tramos de banqueta y otros obstáculos para el peatón;
10. Escaleras metálicas y de concreto instaladas sobre las banquetas;
11. Automóviles que impiden el paso sobre una intersección de banquetas;
12. Residuos de materiales de construcción, postes telefónicos y autos que invaden banquetas;
13. Andadores sin rampas para personas discapacitadas.

IV. GRÁFICAS

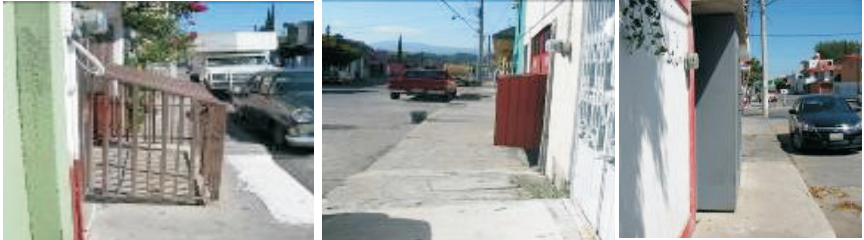


Figura 1. Portones que bloquean la banqueta.



Figura 2. Publicidad que obstruye una banqueta.

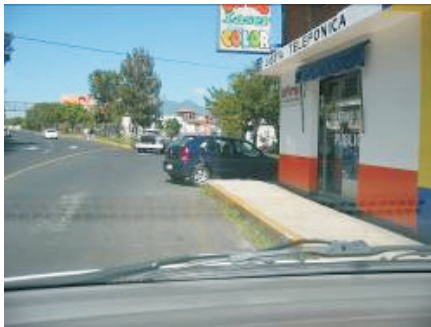


Figura 3. Automóvil estacionado que obstruye la banqueta.



Figura 4. Rampa para automóvil que estorba el paso sobre la banqueta.



Figura 5. Rampa para acceso de un vehículo que obstaculiza el paso sobre la banqueta.



Figura 6. Combinación de rampas vehiculares y de escalones que obstruyen la banqueta.



Figura 7. Combinación de rampas vehiculares, de escalones, de postes y de árboles que impiden el paso peatonal.



Figura 8. Expansión de cocheras peligrosas para el peatón.



Figura 9. Falta de tramos de banqueta y otros obstáculos para el peatón.



Figura 10. Escaleras metálica y de concreto instaladas sobre una banqueta.



Figura 11. Automóvil que impide el paso sobre una intersección de banquetas.



Figura 12. Residuos de materiales de construcción, postes telefónicos y autos que invaden banquetas.



Figura 13. Andador sin rampas para personas discapacitadas.

V. CONCLUSIONES

Se deben implementar programas permanentes de reeducación para el fomento de una nueva cultura de la vialidad en el municipio de Morelia, Michoacán.

Se requiere aplicar sin excepciones la legislación existente en materia de los derechos del peatón y de las personas con cualquier forma de discapacidad, así como imponer el castigo previsto a quien infrinja esta normatividad.

Se deben hacer las adecuaciones correspondientes a la Propuesta del Nuevo Reglamento de Tránsito y Vialidad del Municipio de Morelia, Michoacán, para lograr que el documento final mencione explícitamente las sanciones previstas a quien invada los espacios públicos destinados al peatón y a las personas discapacitadas.

Es imprescindible la introducción en el cuerpo de la ley, como principios rectores de las políticas públicas en materia del peatón y los discapacitados, la no discriminación, la equidad y el trato digno.

Agradecimientos. A Guillermo Arceo Castro, por su apoyo en la toma de las fotografías que contribuyen a sustentar la parte metodológica de la presente investigación.

VI. BIBLIOGRAFÍA

- American Association for Automotive Medicine. 2001. *Abbreviated injury scale 1990*, Revision Update 1998, Illinois.
- BAKER, S. y O'NEIL, B., "The injury severity score: an update", *The Journal of Trauma*, 1976, 16:882-885.
- BANCO MUNDIAL, *Informe sobre desarrollo mundial 1993*, Washington, 1993.
- Diccionario de la lengua española*, disponible en http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=peat%C3%B3n
- GLIZER, I., *Prevención de accidentes y lesiones: concepto, métodos y orientaciones para países en desarrollo*, Washington, Oficina Panamericana de la Salud, 1993.
- GONZÁLEZ, D., *Clasificación jerarquizada de causas externas de lesiones intencionales y no intencionales* [tesis doctoral], Lima, Universidad Peruana Cayetano Heredia, 1992.
- GONZÁLEZ, S. y TAPIA, L., *Costos de accidentes en el tránsito*, Tercer Congreso Chileno de Ingeniería de Transporte, Santiago, 1987.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, GEOGRAFÍA E INFORMÁTICA, *XII Censo General de Población y Vivienda*, 2000, disponible en <http://www.inegi.gob.mx>
- JACOBS, G., Aaron-Thomas, A. y ASTROP A., *Estimating global road fatalities*, London, Transport Research Laboratory [TRL Report 445], 2000.
- KRUG, E., *Injury: a leading cause of the global burden of disease*, Geneva, WHO, 1999.
- MILLAR, T., PINDUS, N. y DOUGLASS, J., "Medically related motor vehicle injury costs by body region and severity", *J. Trauma*, 34:270-275, 1993.
- , *Alternative approaches to accident cost concepts*, U. S. Department of Transportation. Federal Highway Administration, 1984.
- y VINER, J. y ROSSMAN, S., *The Costs of Highway Crashes*, Federal Highway Administration, Washington, 1991. [FHWA-RD-91-055].
- MURRAY, C. y LÓPEZ, A., *The global burden of disease*, Cambridge, Harvard University Press, 1996, vol. 1.

- NANTULYA, V., *Uncovering the social determinants of road traffic accidents*, Oxford, Oxford University Press, 2001.
- NATIONAL SAFETY COUNCIL, *Manual on Classification of Motor Vehicle Traffic Accidents*, 5th edition, Washington D. C., 1989.
- POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ, *Accidentes de tránsito nacional, total: 1990-2000* [sitio en Internet] Estadísticas Dirección de Transporte Terrestre Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú, 2002, disponible en <http://www.mtc.gob.pe/estadisticas/archivos>.
- , *Accidentes de tránsito nacional, según clase: 1990-2000*. [Sitio en Internet] Estadísticas Dirección de Transporte Terrestre-Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú, 2002, disponible en <http://www.mtc.gob.pe/estadisticas/archivos>.
- , *Accidentes de tránsito nacional, según características: 1990-2000*. [Sitio en Internet] Estadísticas Dirección de Transporte Terrestre-Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú, 2002, disponible en <http://www.mtc.gob.pe/estadisticas/archivos>.
- , *Accidentes de tránsito nacional, según causa: 1990-2000*. [Sitio en Internet] Estadísticas Dirección de Transporte Terrestre-Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú, 2002, disponible en <http://www.mtc.gob.pe/estadisticas/archivos>.
- TRINCA, G., JOHNSTON, I., CAMPBELL, B., *Reducing traffic injury a global challenge*, Melbourne, 1988.