



La motorización de las ciudades y su impacto sobre el caminar

Dra. Ruth Pérez López
Profesora-investigadora
UAM-Lerma
ruthzin@gmail.com

Experiencia del caminar: reflexiones basadas en datos empíricos, 2014



Etnografía + Encuesta





Delegación Gustavo A. Madero



Delegación Álvaro Obregón



Ecatepec, Estado de México



Delegación Cuauhtémoc



Delegación Benito Juárez



Delegación Miguel Hidalgo

Experiencia del caminar en una ciudad motorizada

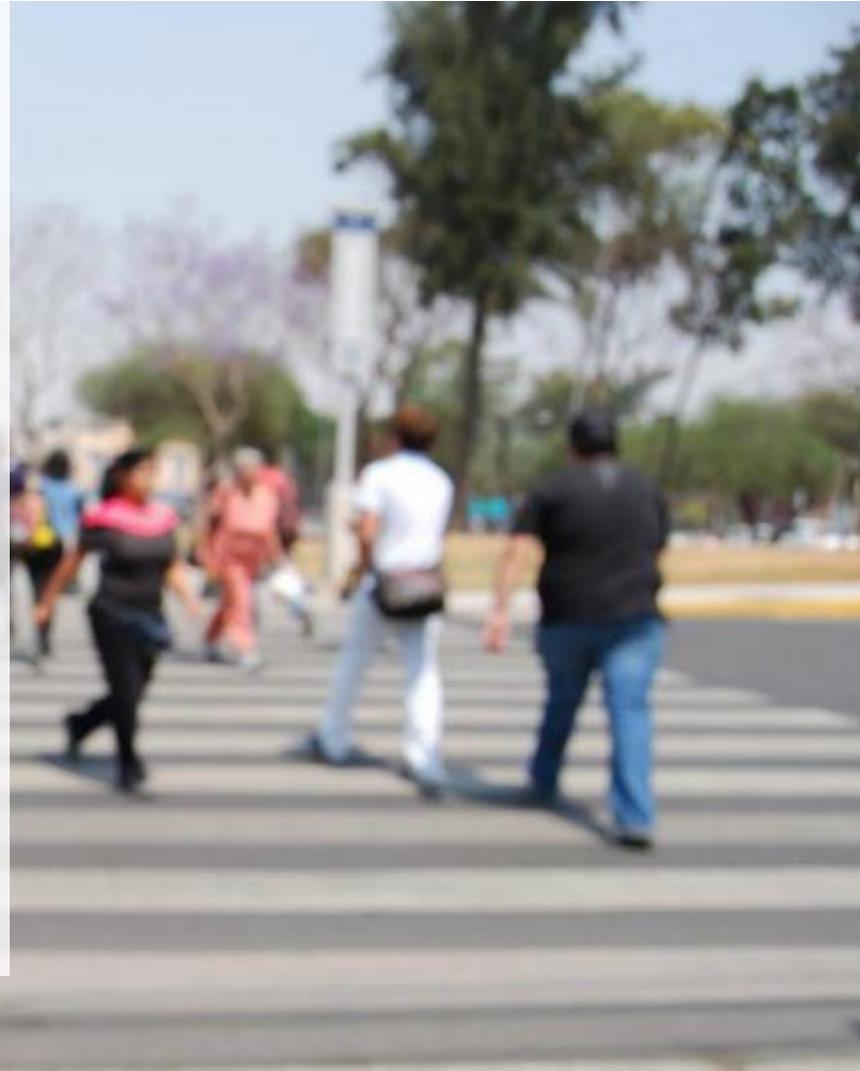
- En una ciudad diseñada **para facilitar el uso del automóvil/transporte motorizado** ¿cuál es la experiencia que tienen las personas del caminar?
- ¿Cómo se **adaptan** los peatones al entorno, cómo se **ajustan a las reglas y normas** establecidas para la circulación vehicular?

Analizar la formas en que los peatones se enfrentan a un **entorno hostil** y adverso y se **adaptan a él** desarrollando diferentes estrategias que les permiten desafiar los **obstáculos** que se presentan en su camino.

Cruce de calle

- Las dinámicas que **se observan** en un cruce son **reveladoras de un tipo de ciudad** que prioriza el transporte motorizado y que tiende a **relegar el peatón** a un plano secundario.
- Espacio público disputado, es el espacio por excelencia en donde se expresan y materializan las relaciones entre peatones (+ vulnerables) y conductores y en donde se observan las **relaciones de fuerza** entre ambos actores

Hipótesis: El comportamiento adoptado por los peatones al momento de cruzar **la calle es revelador del grado de dificultad del cruce** y nos **indica** el lugar que se le atribuye al peatón **en la ciudad.**



Comportamientos del peatón al cruzar la calle

Espera y toma de decisión: aprovechar la oportunidad

Los peatones observados (4482) esperan en promedio **25 segundos** antes de cruzar la calle

¿Qué pasa durante ese lapso de tiempo?

- Se presta atención en la circulación vehicular y no en el semáforo
- Espera no pasiva, **sino activa**: los peatones se mantienen **en estado de alerta**, esperan el **momento oportuno** para poder cruzar.



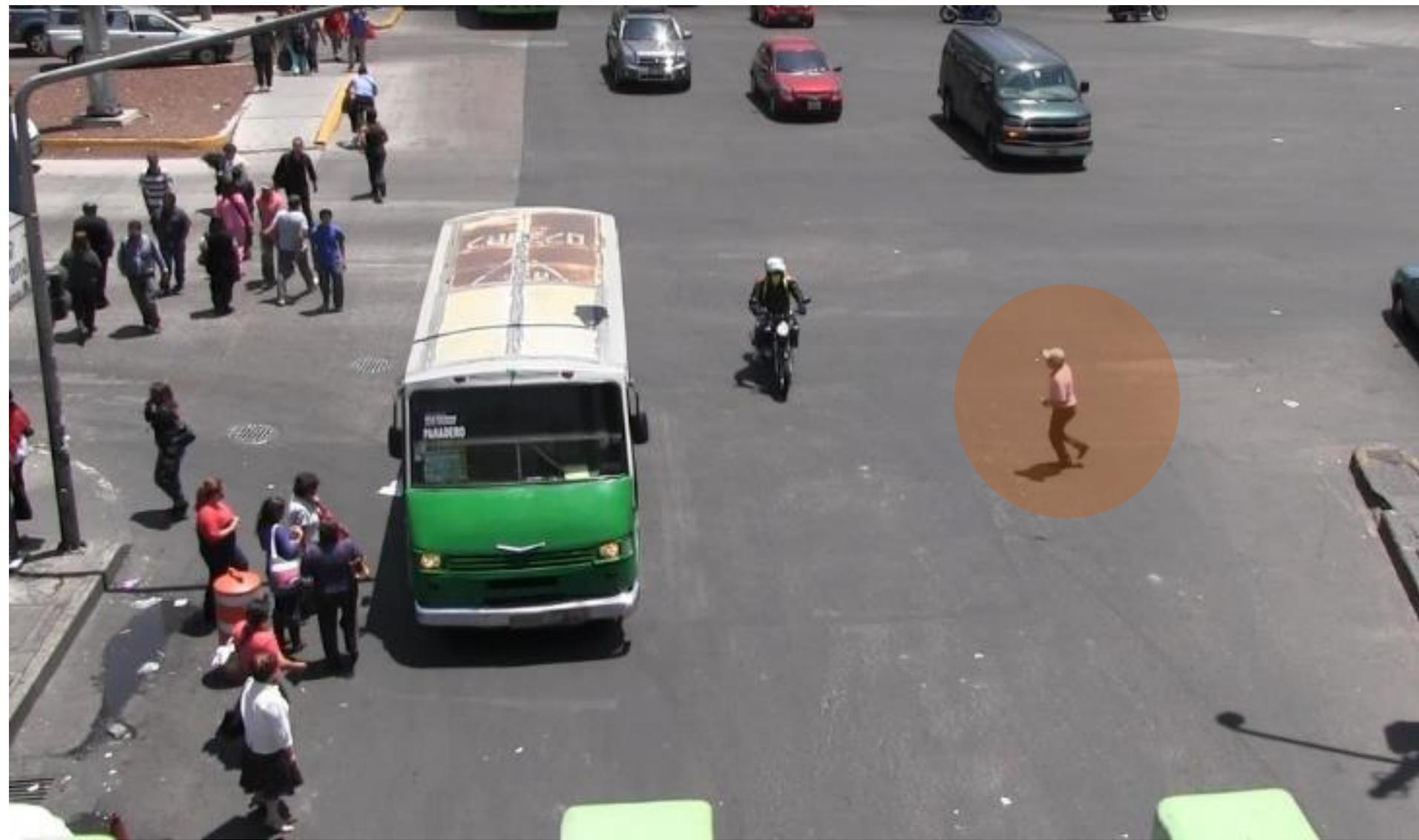
Acelerar el paso y correr

14.3% de los peatones corren para cruzar la calle















Acelerar el paso y correr

Porcentaje de peatones que cruzan corriendo

Aragón	5.2%
Ecatepec	20.4%
Hidalgo	13.3%
Mixcoac	10.5%
Reforma	11.6%
Santa Fe	90.3%
TOTAL	14.3%

- Existe una relación **entre la calidad del cruce/** cruzar corriendo:

a peor diseño e infraestructura, hay un mayor número de personas que corren.

- **El hecho de correr** es más frecuente **en cruces con pésima** o nula infraestructura peatonal.
- Comportamiento del peatón se adapta a las dificultades de su entorno.

Cruzar en grupo



- **Peatón solo = peatón vulnerable**
- **Cuando el peatón está solo:** corre, evade los coches o espera a que otros peatones se junten.
- Reforma/Santa Fe: las personas que cruzan solas se sienten más vulnerables.

Permite adquirir visibilidad y obligar a los automovilistas a que les den el paso.

Comunicar e interactuar

Protegerse entre peatones

Dos desconocidas se toman de la mano



Un hombre pone su brazo sobre otro para protegerlo

Comunicar e interactuar

Negociar el cruce: comunicación no verbal con los conductores



La prioridad de paso no es un derecho adquirido, se gana a través de negociaciones constantes para poder cruzar la calle. .

















Esquivar o renunciar

Al negociar, el automovilista puede decidir:

1. Cederle el paso al peatón
2. No cederle el paso al peatón.

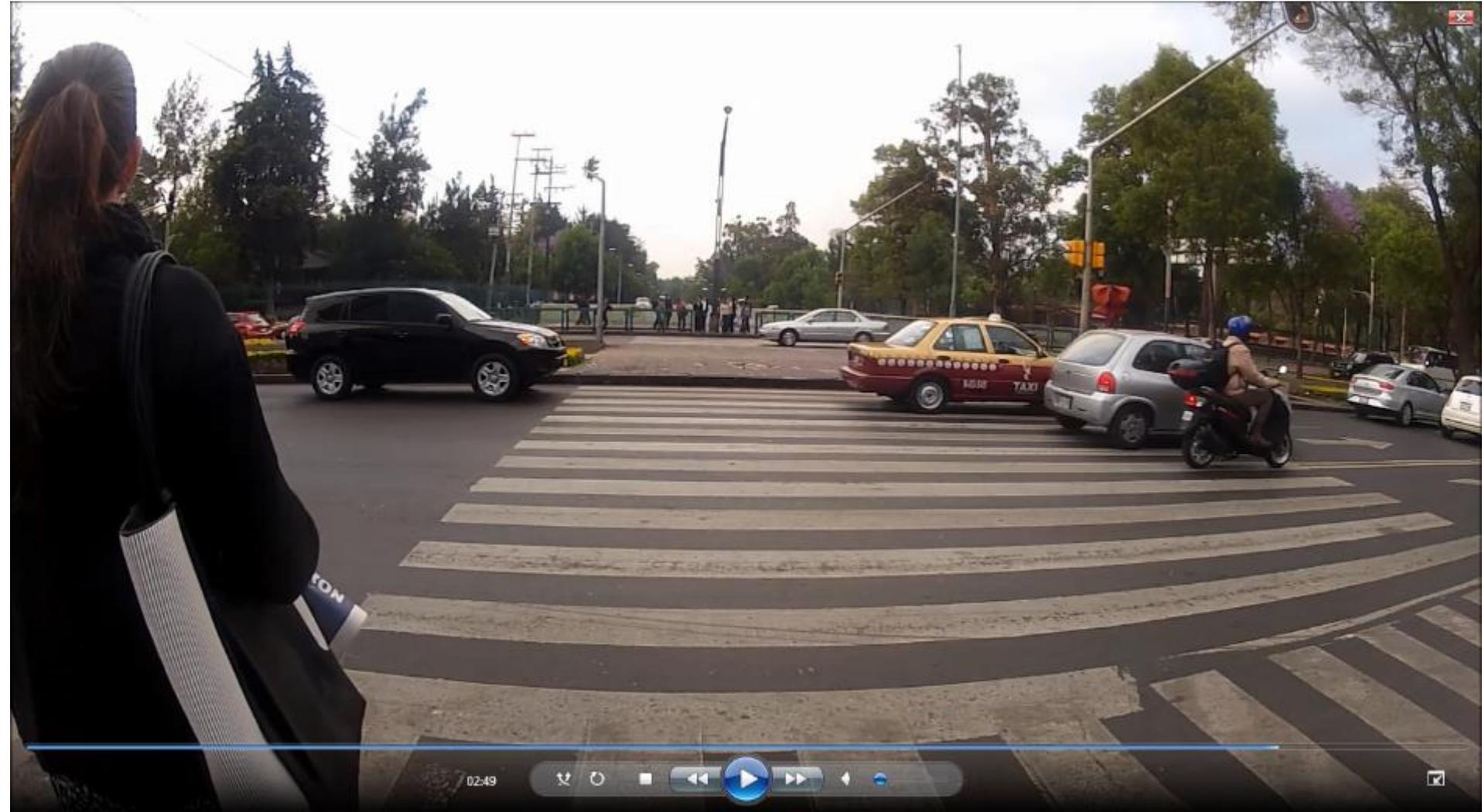
En el caso 2, el peatón se encuentra frente a dos alternativas:

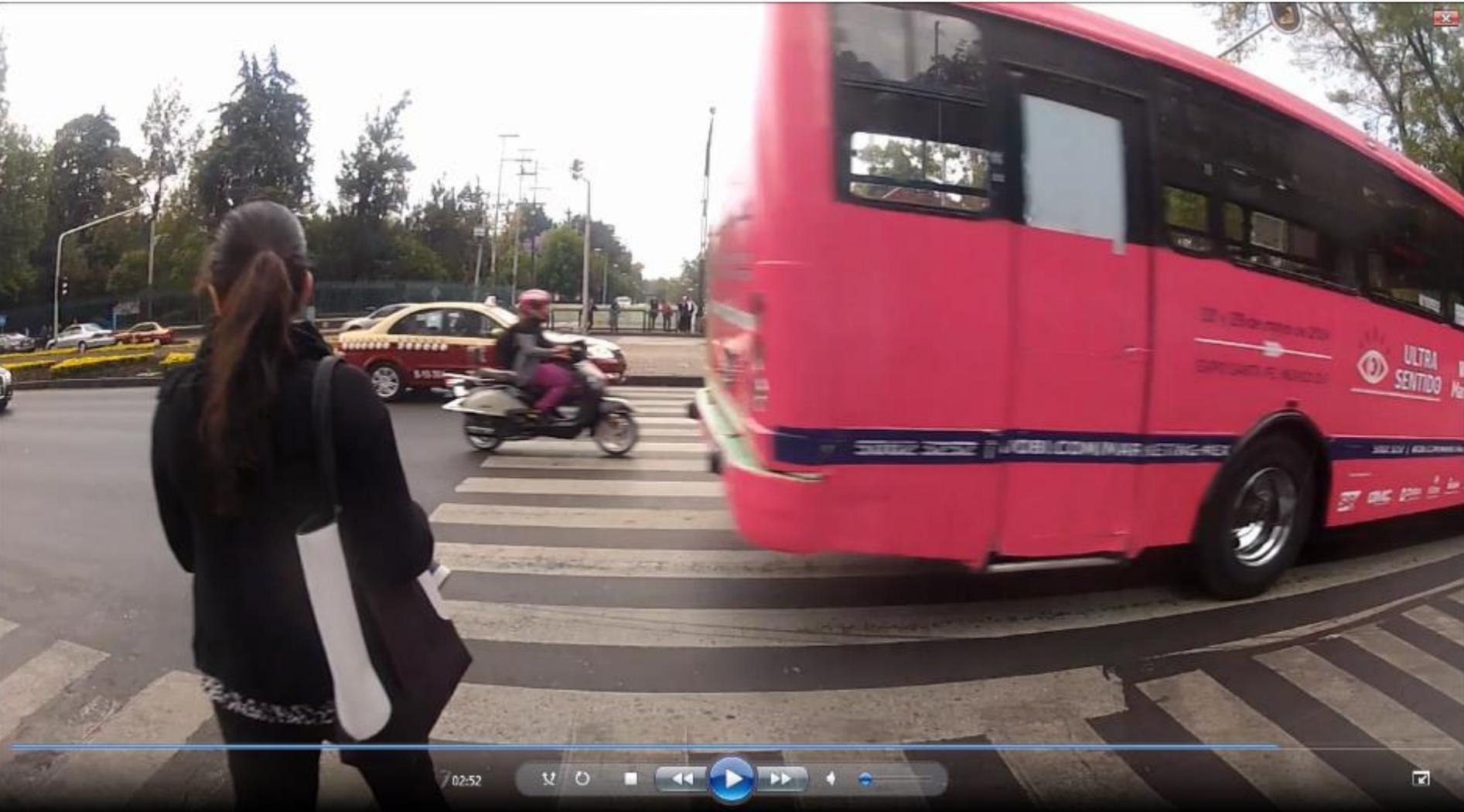
1. Esquivar el coche
2. renunciar a su objetivo.

1. Los peatones deciden cruzar entre los coches en movimiento: evalúan su velocidad y ajustan el paso para esquivarlos.

“torear coches”: “conjunto de conductas percibidas como de riesgo y que consisten en cruzar entre los coches en movimiento, zigzaguear o forzar el paso”

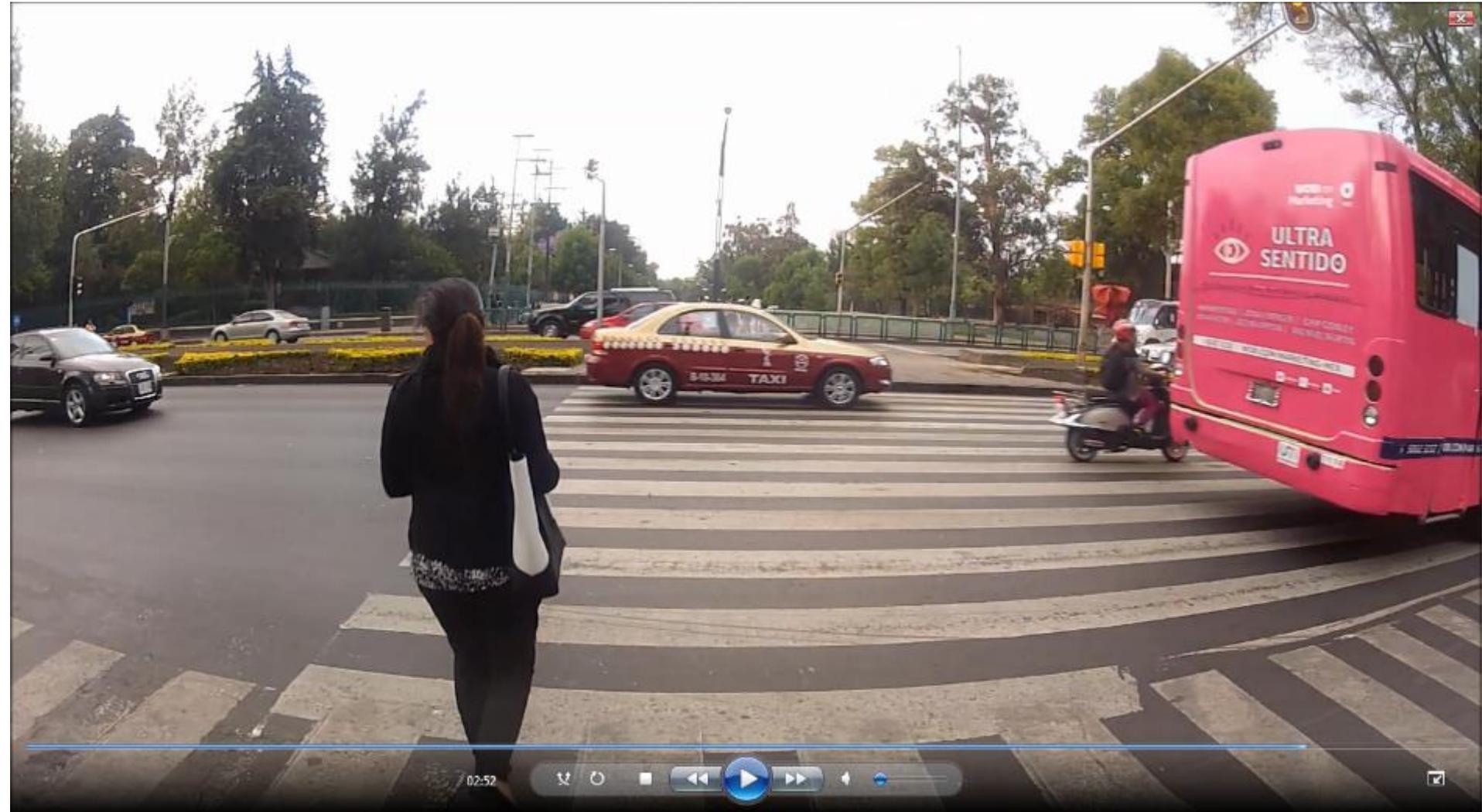
2. Prefieren renunciar y se paran o se regresan a la banqueta

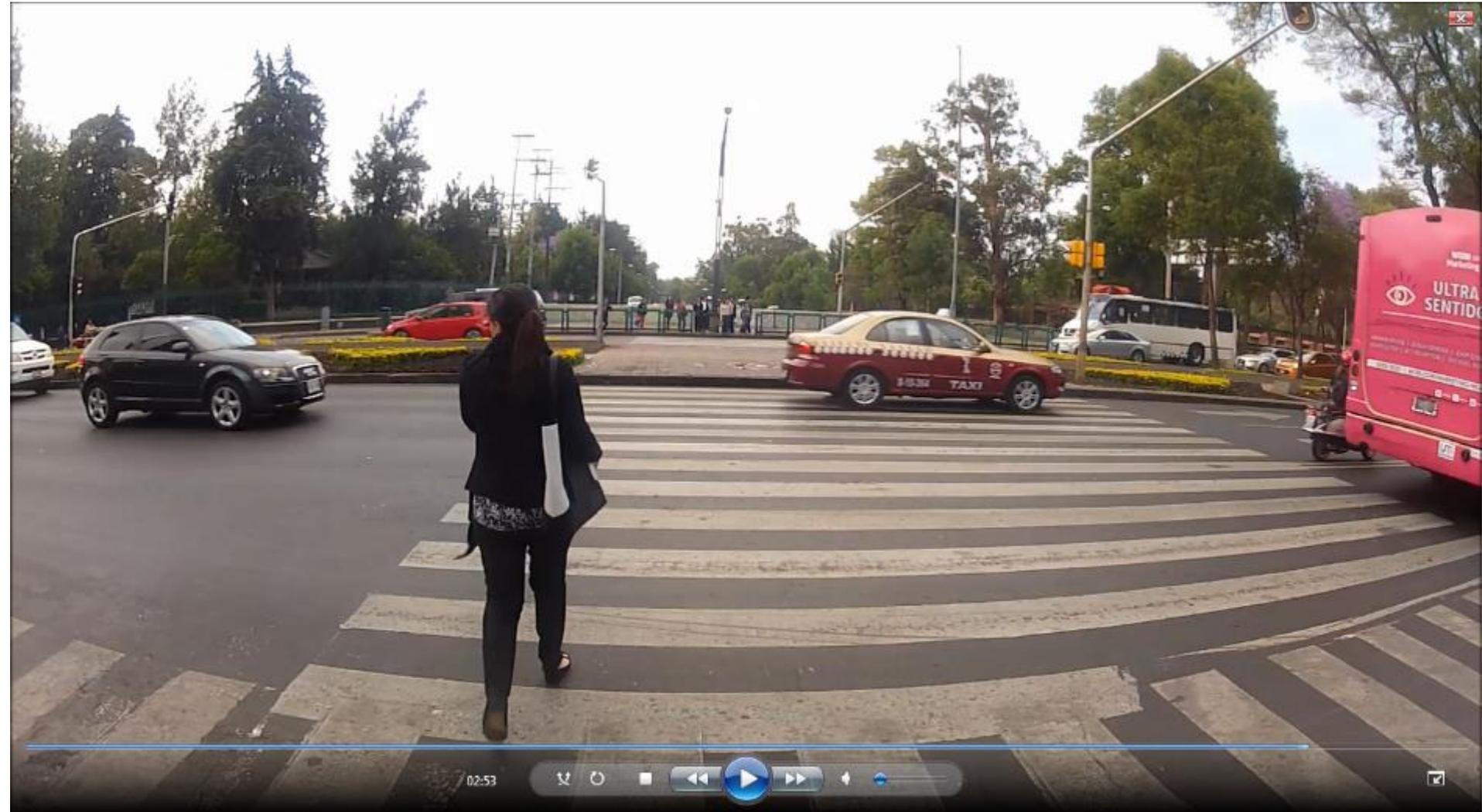


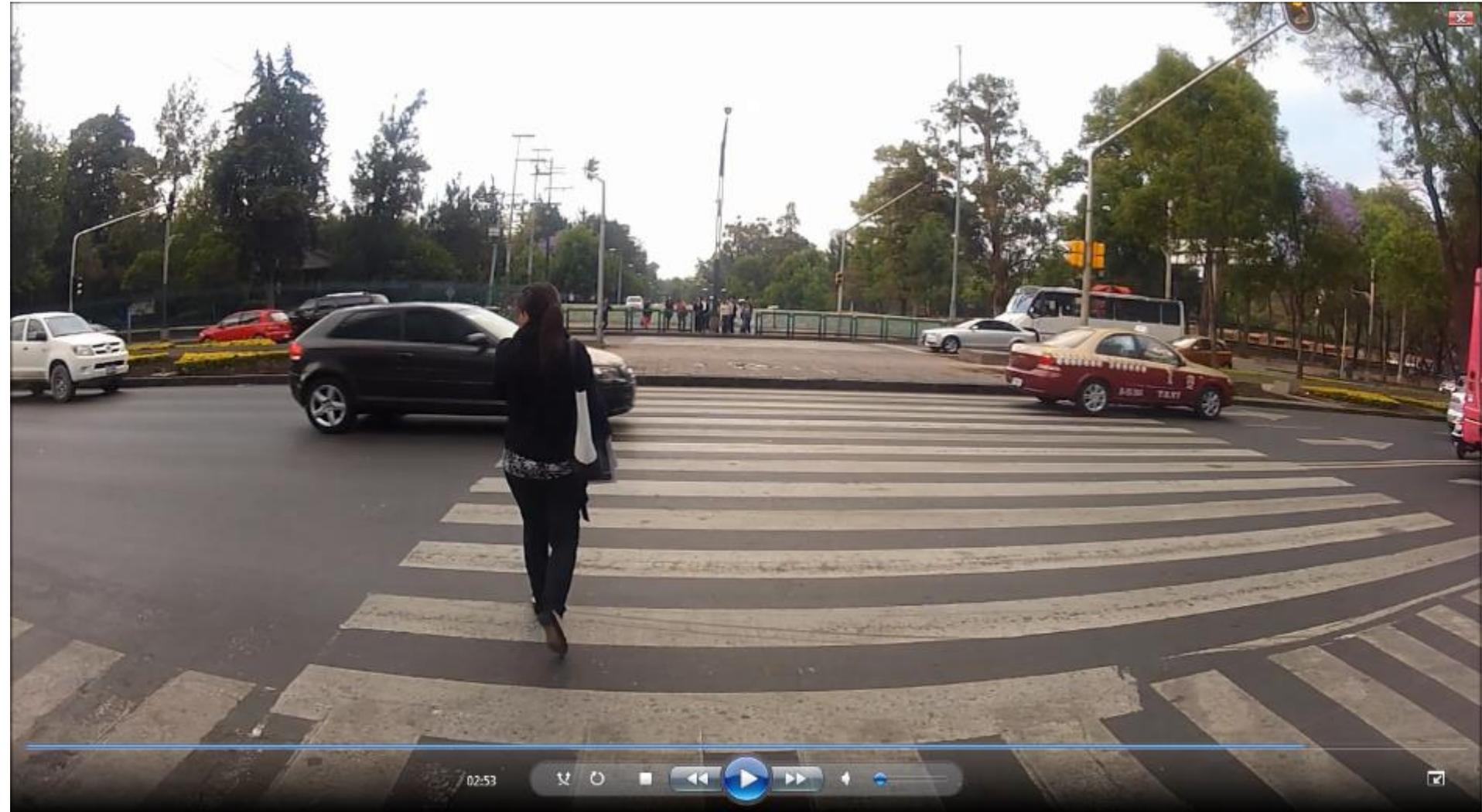


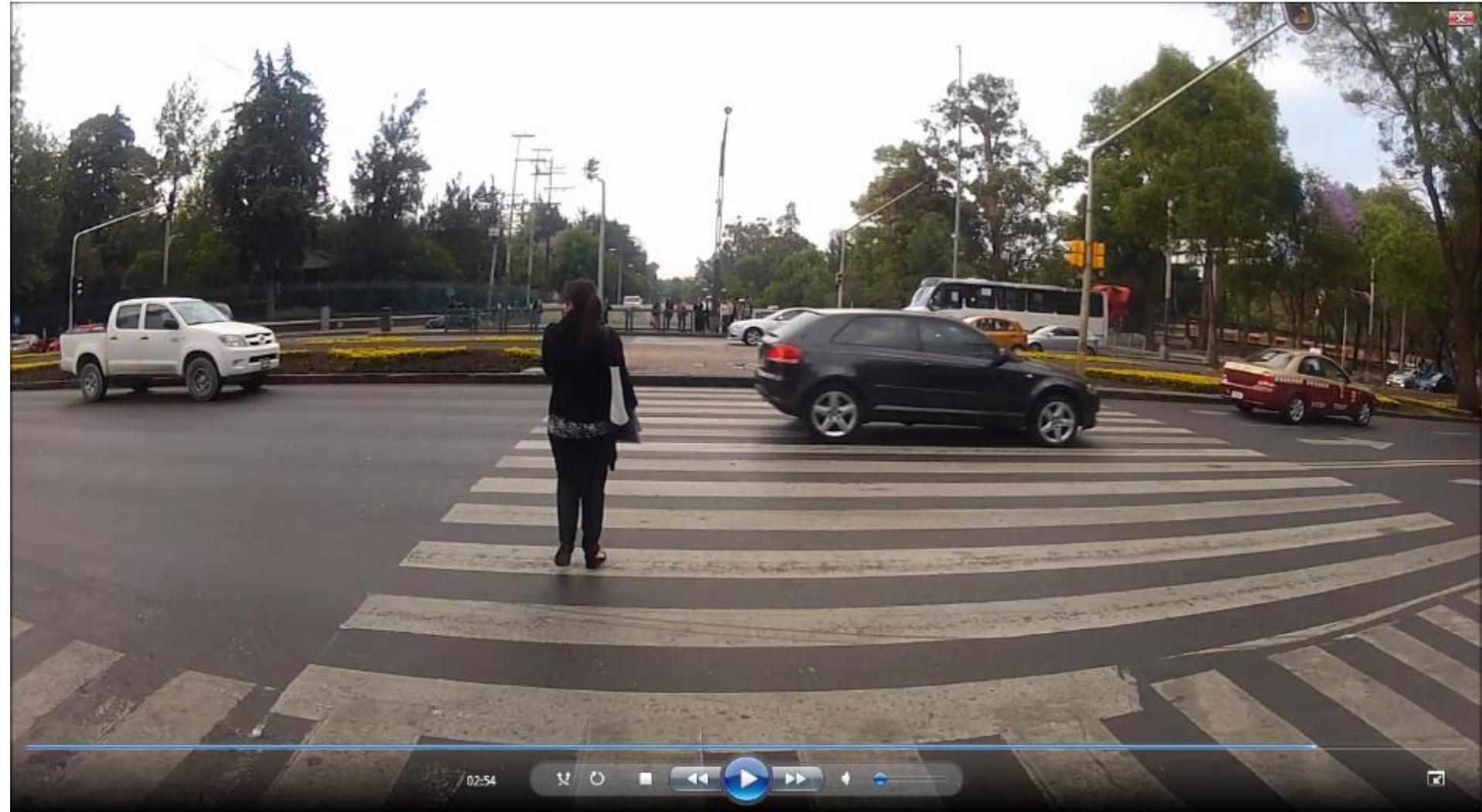
02:52

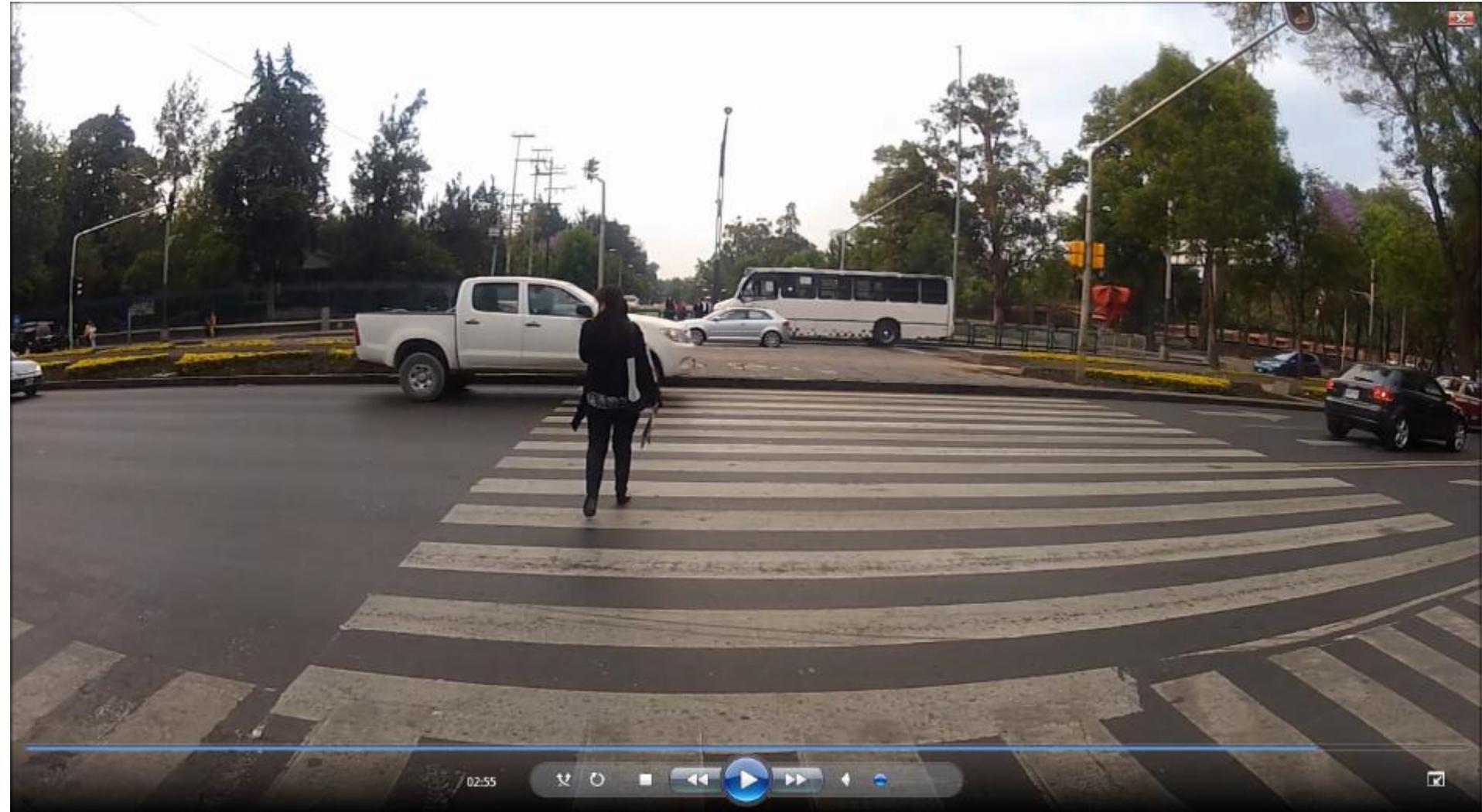


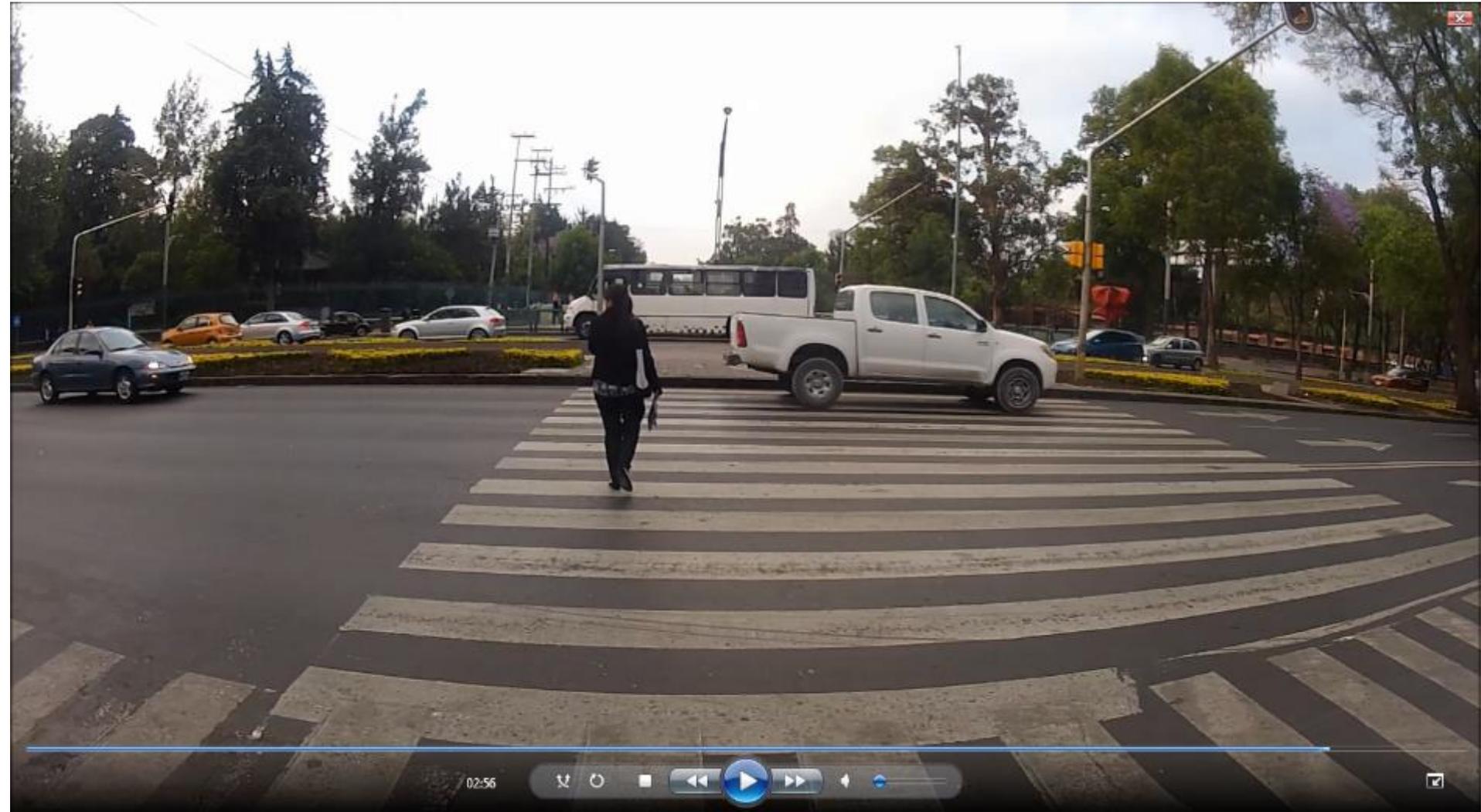


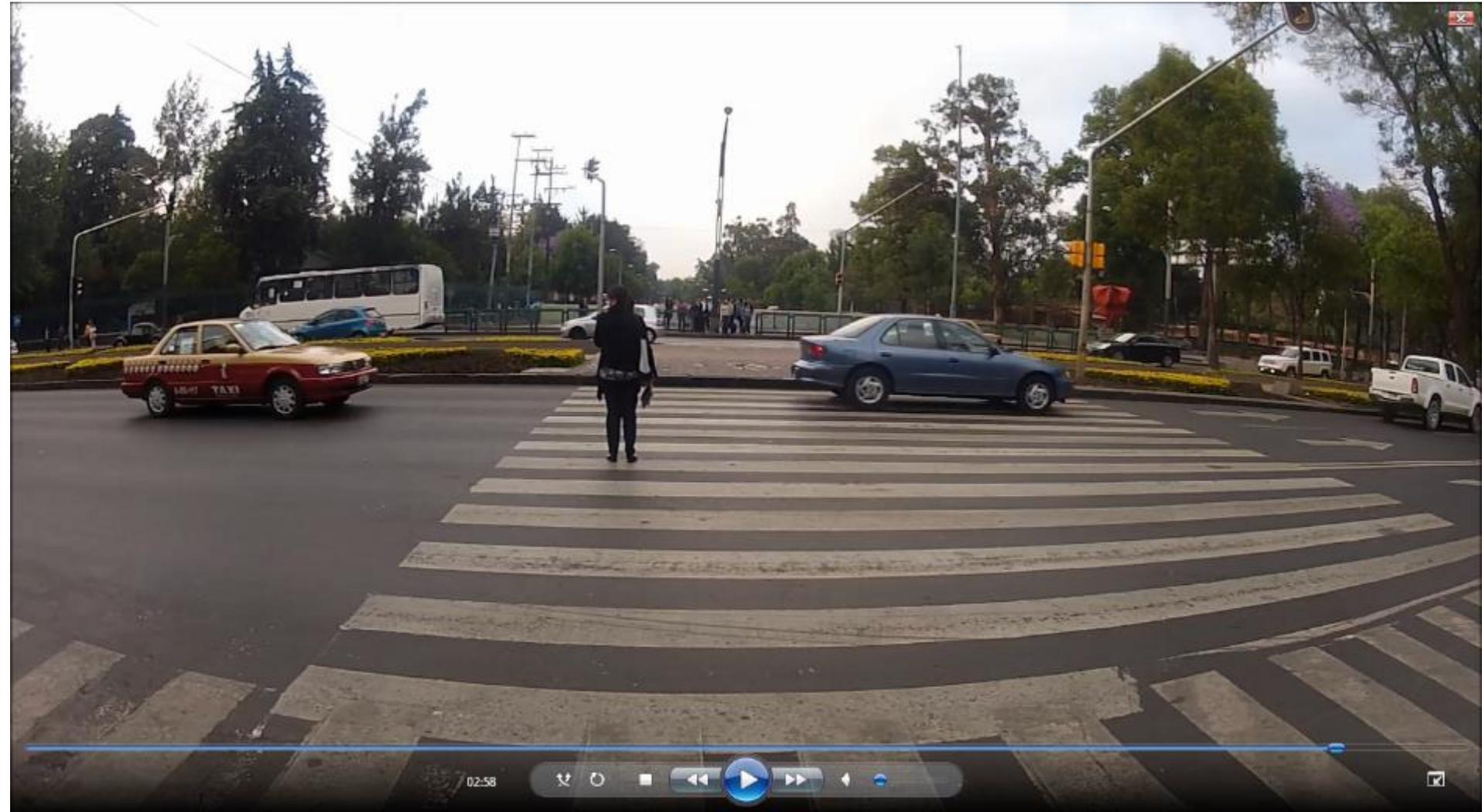


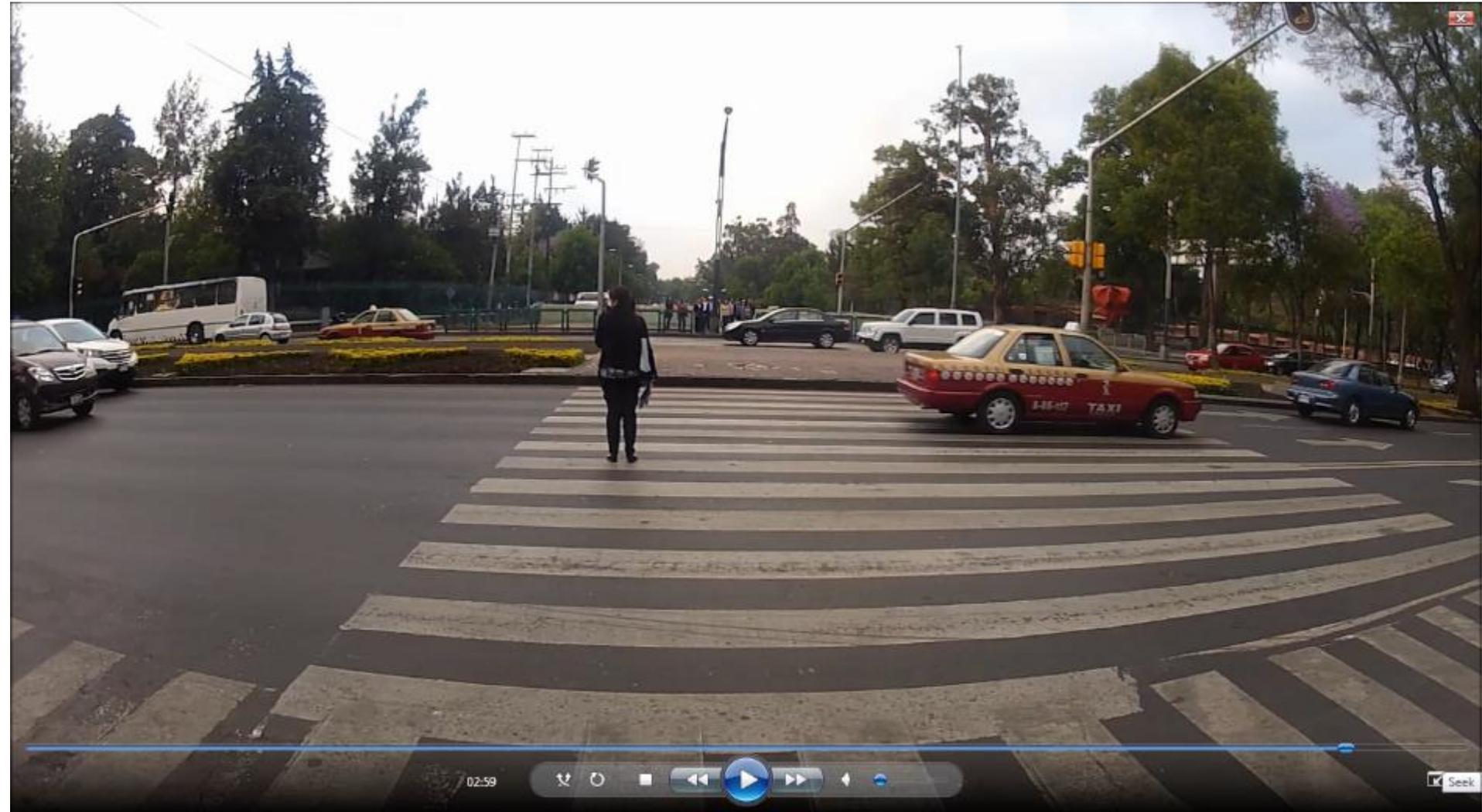


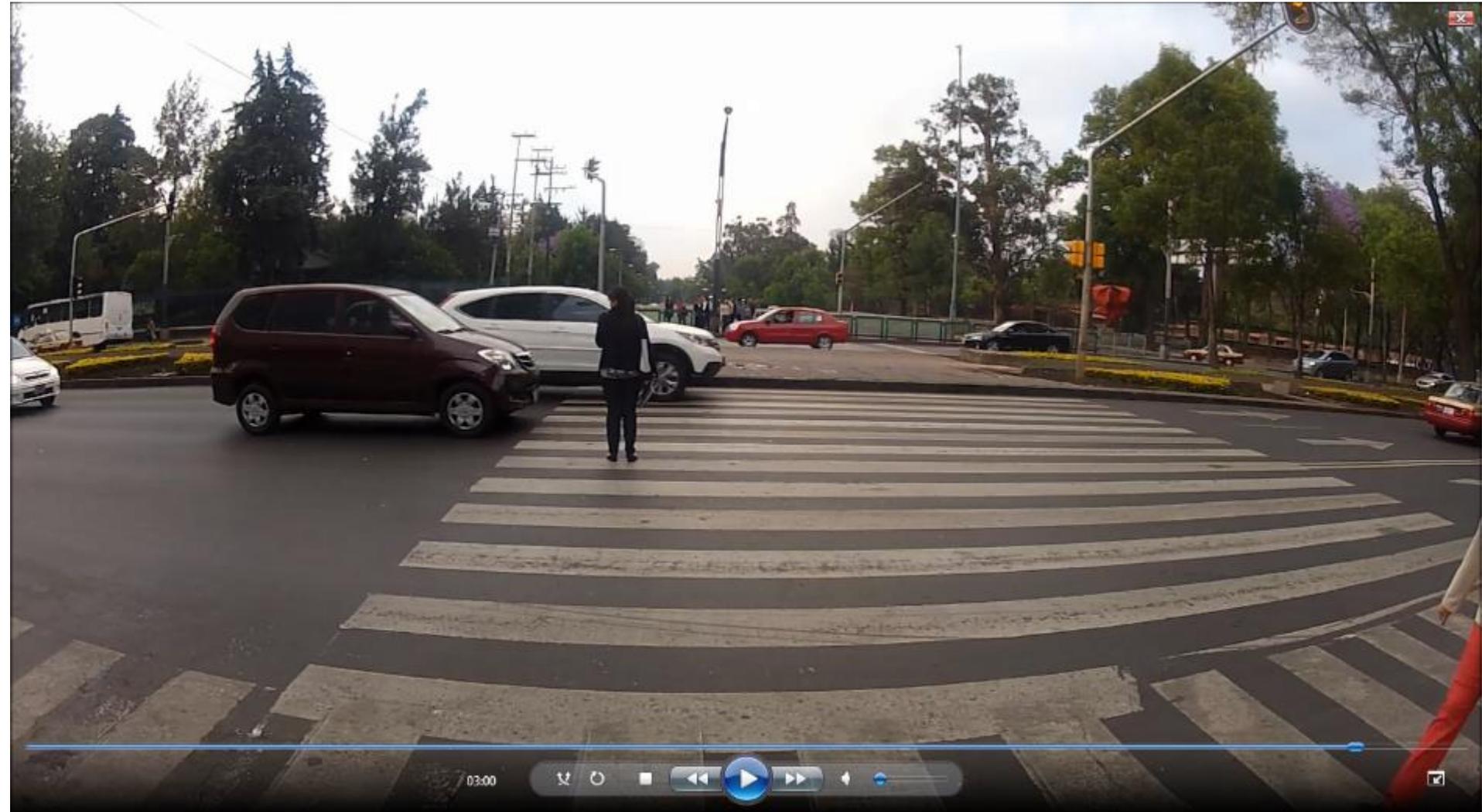


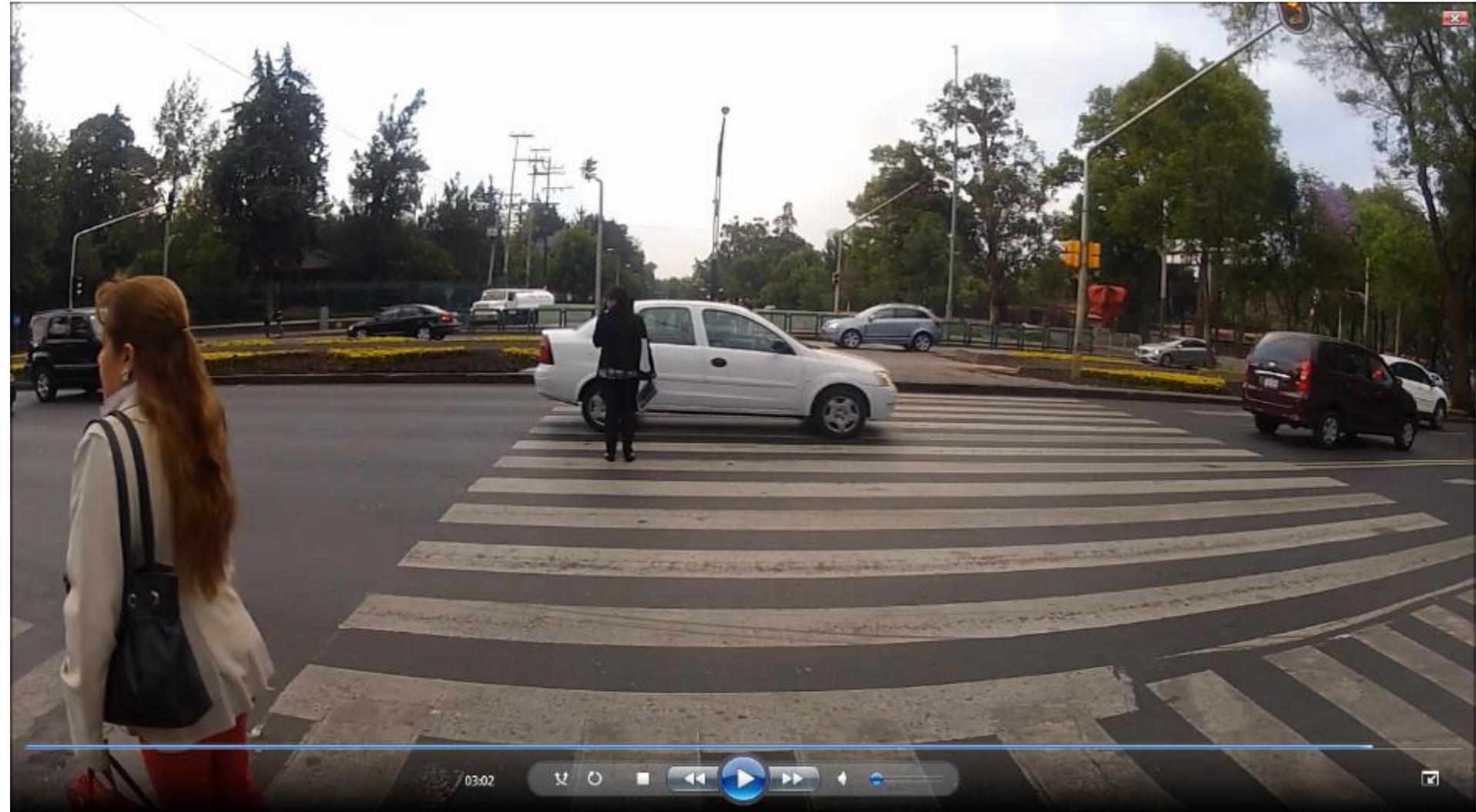


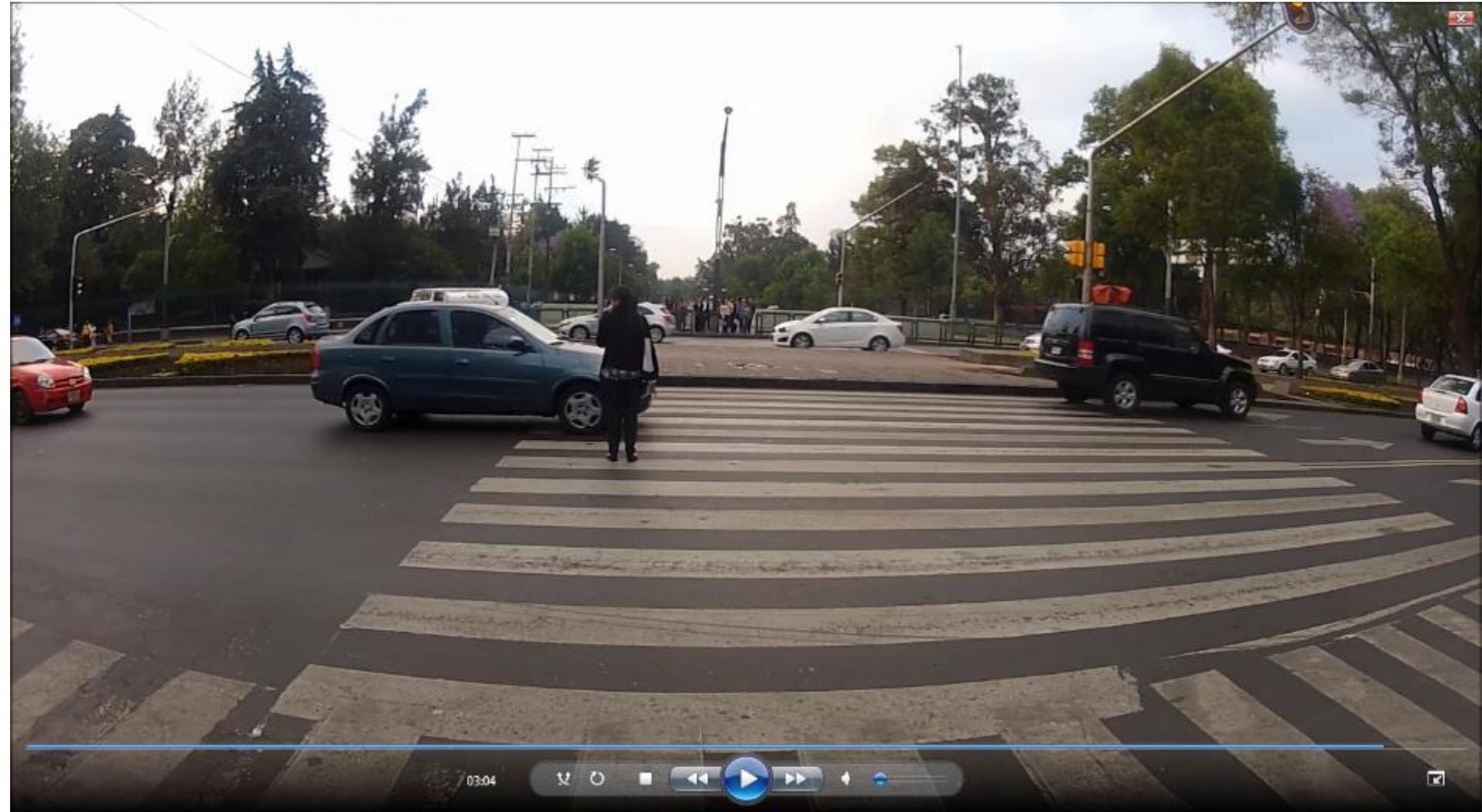


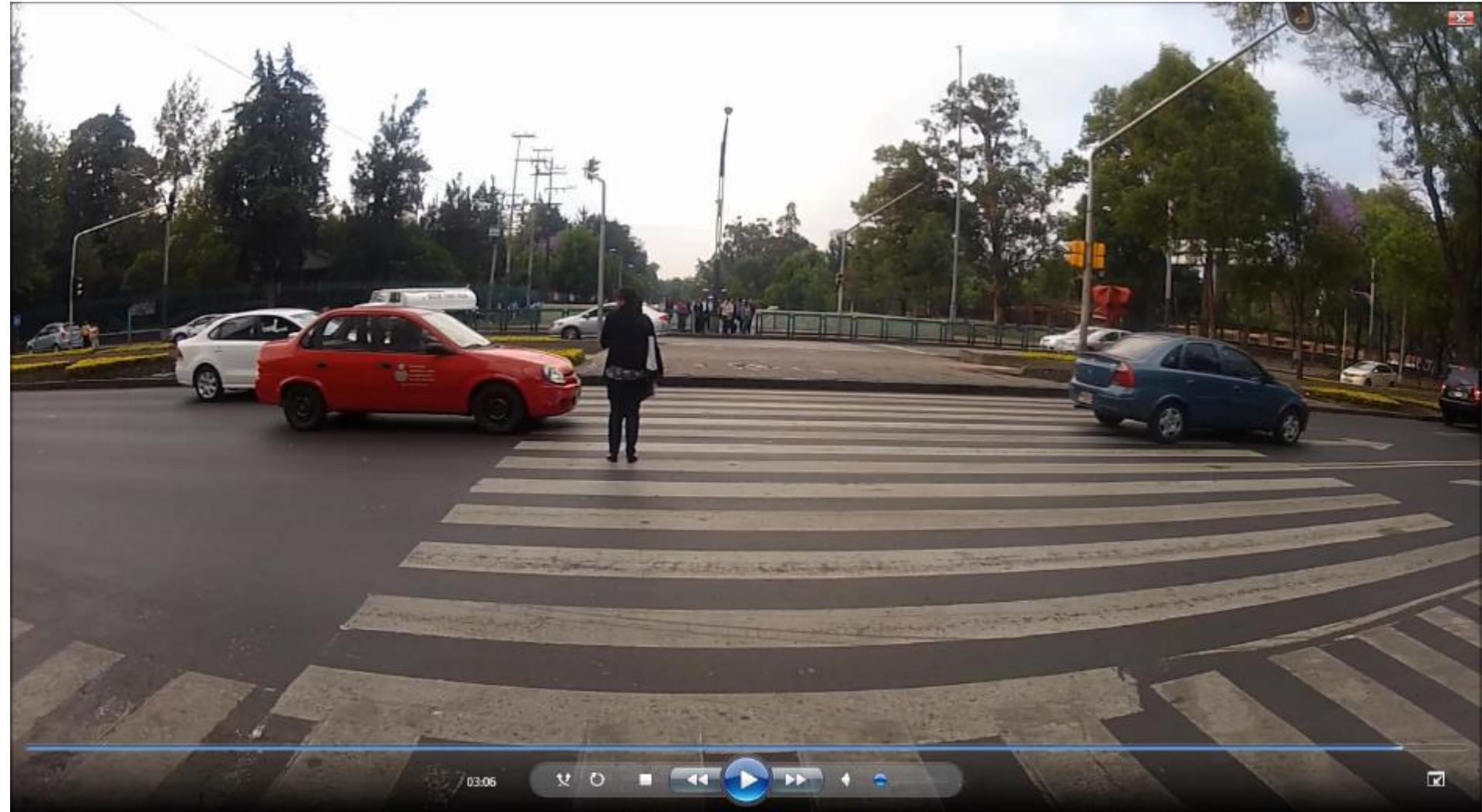


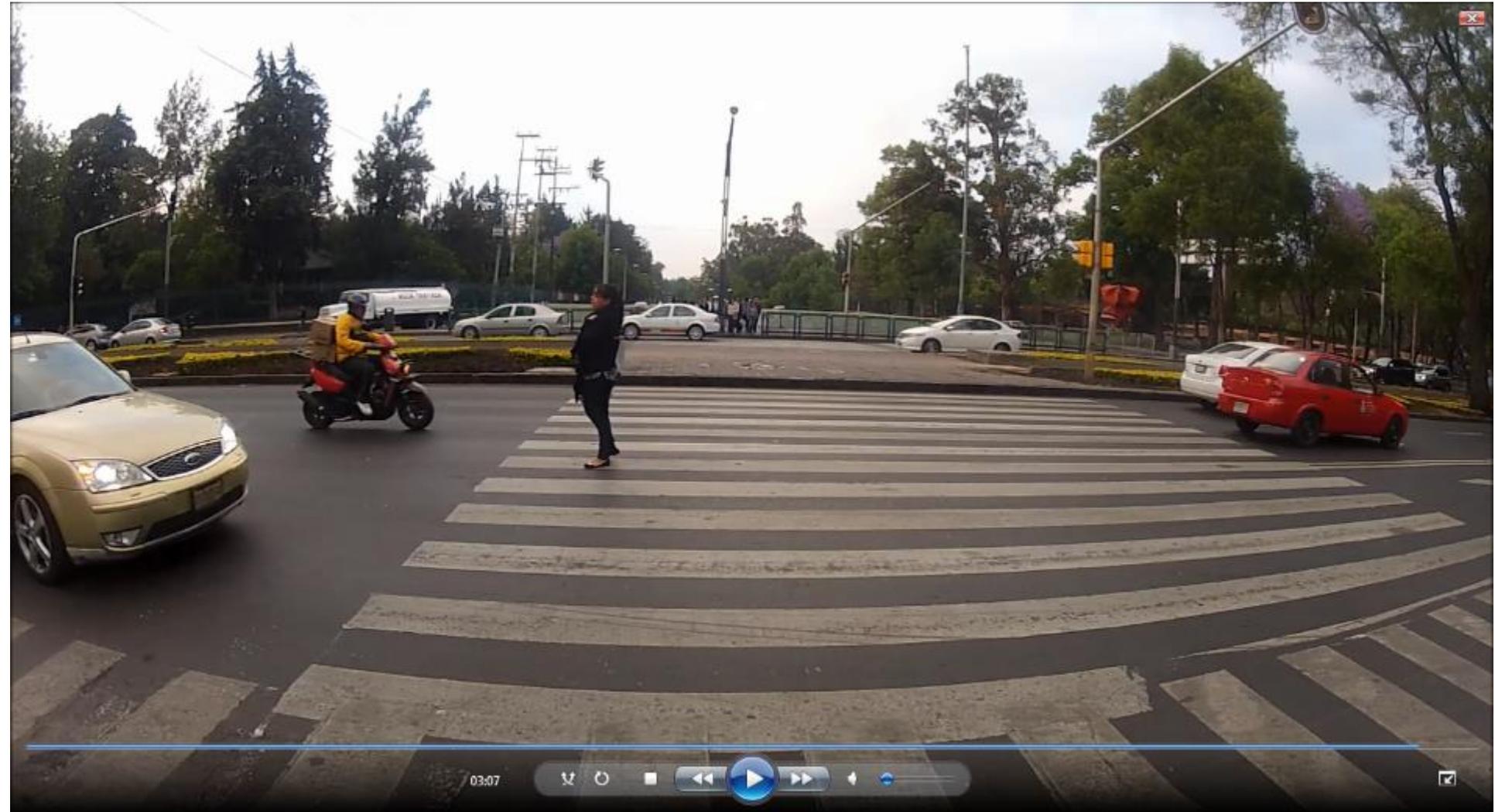


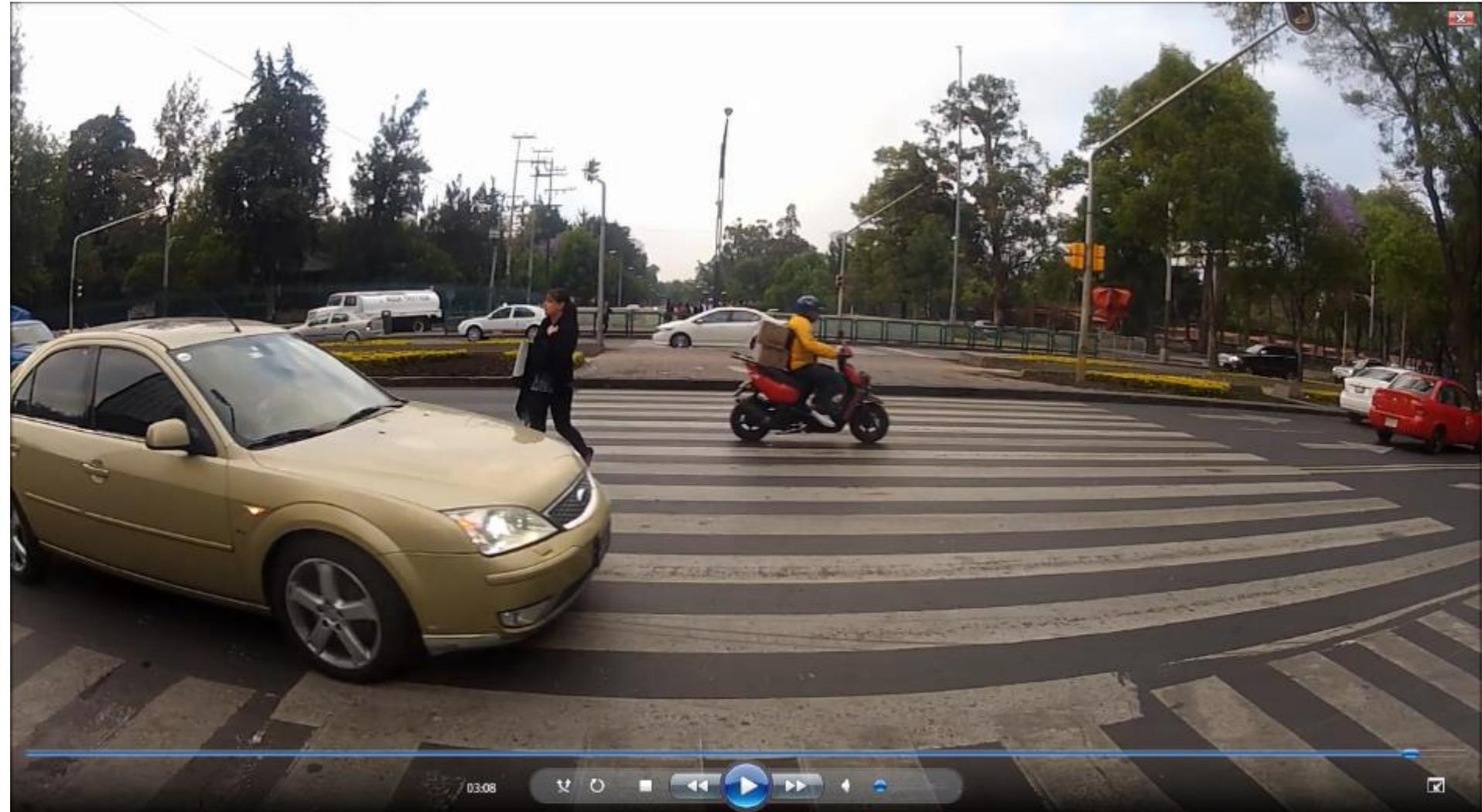




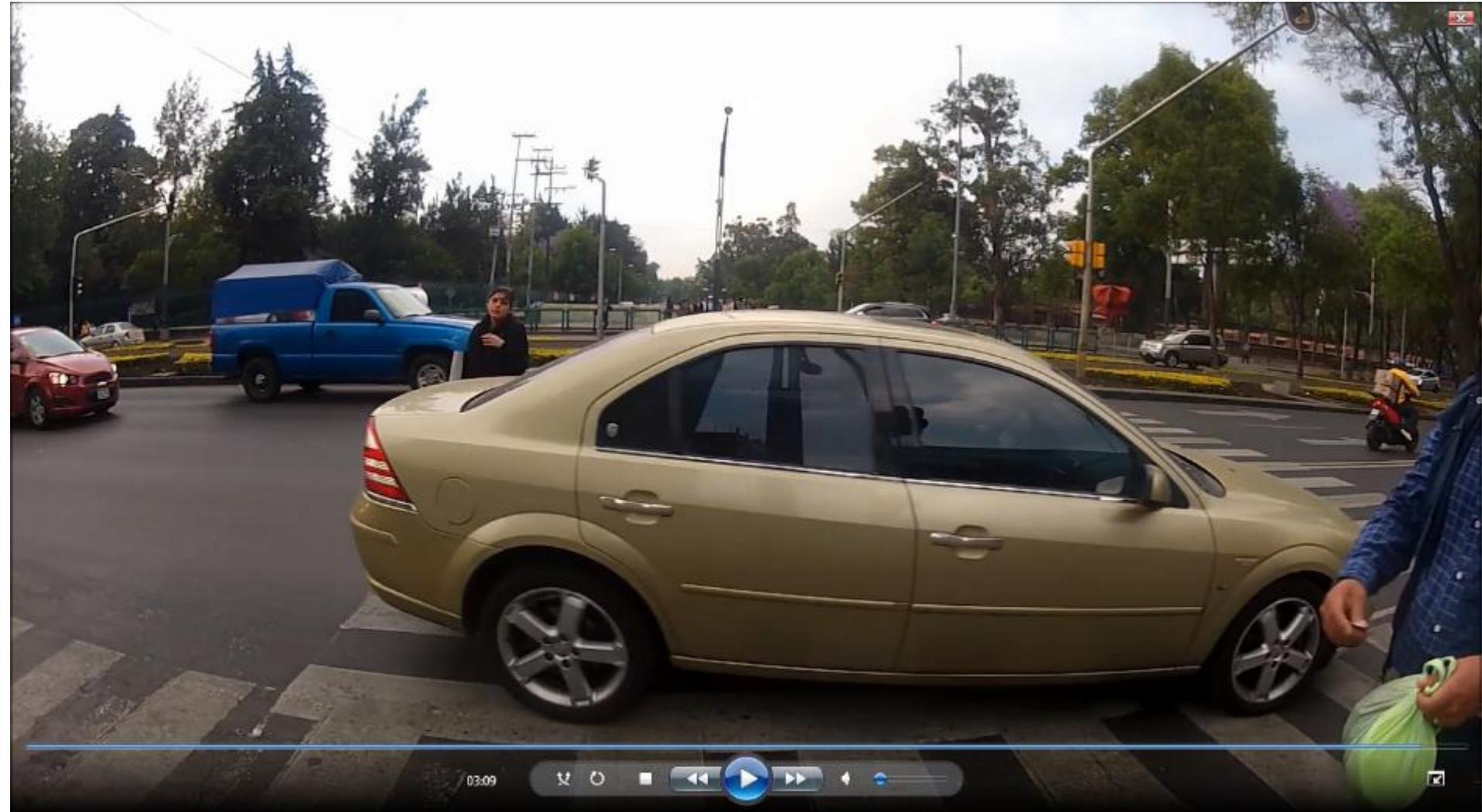


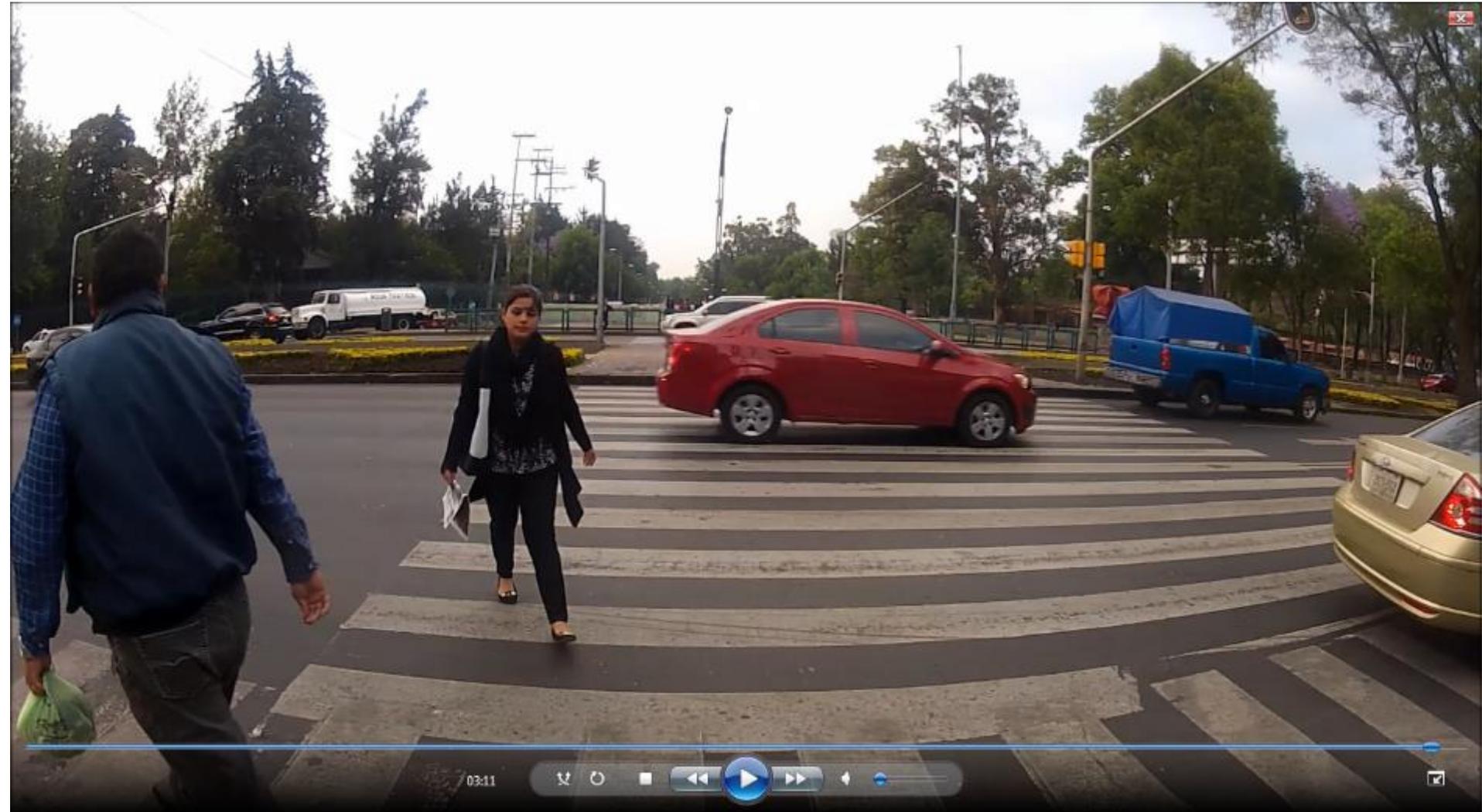


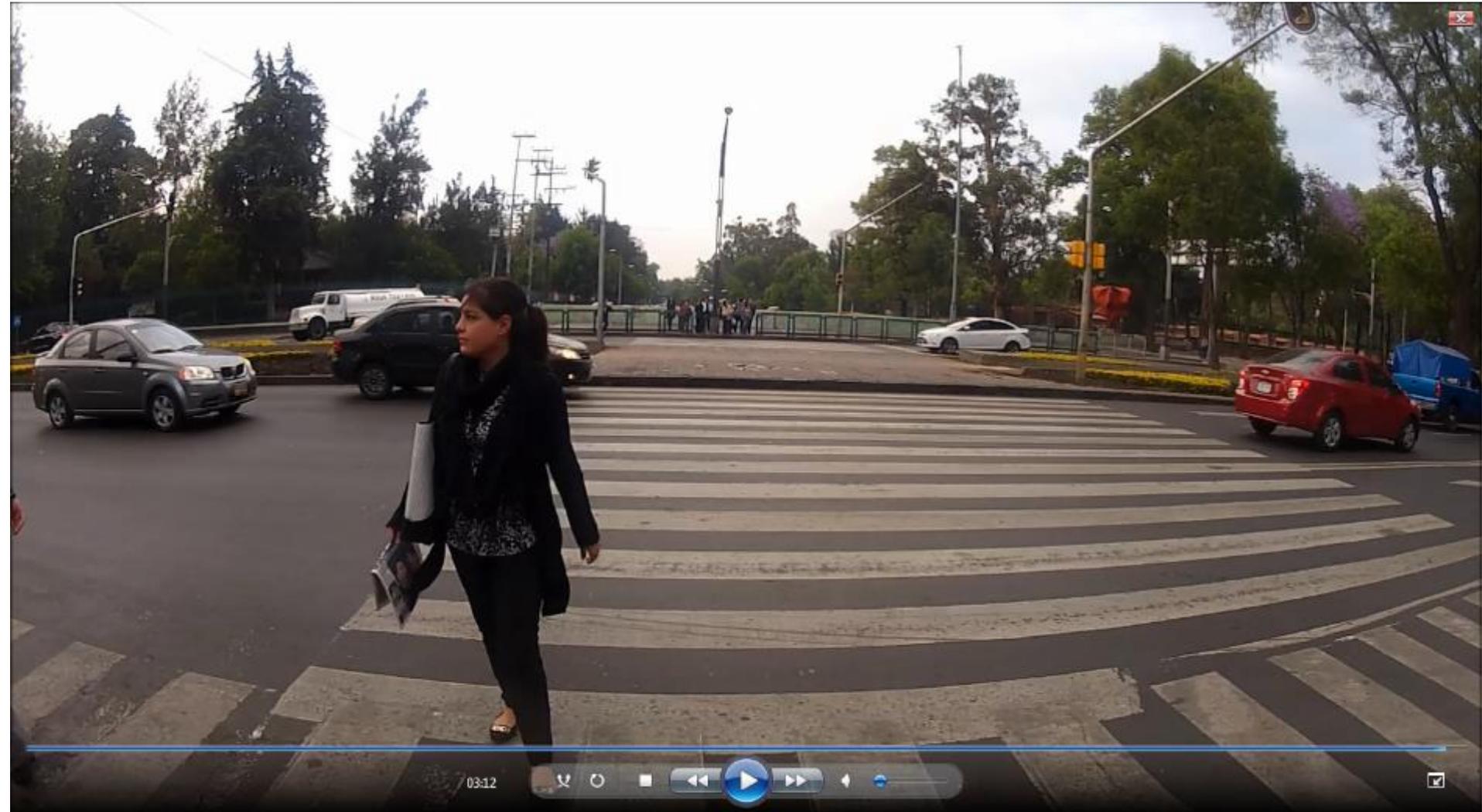


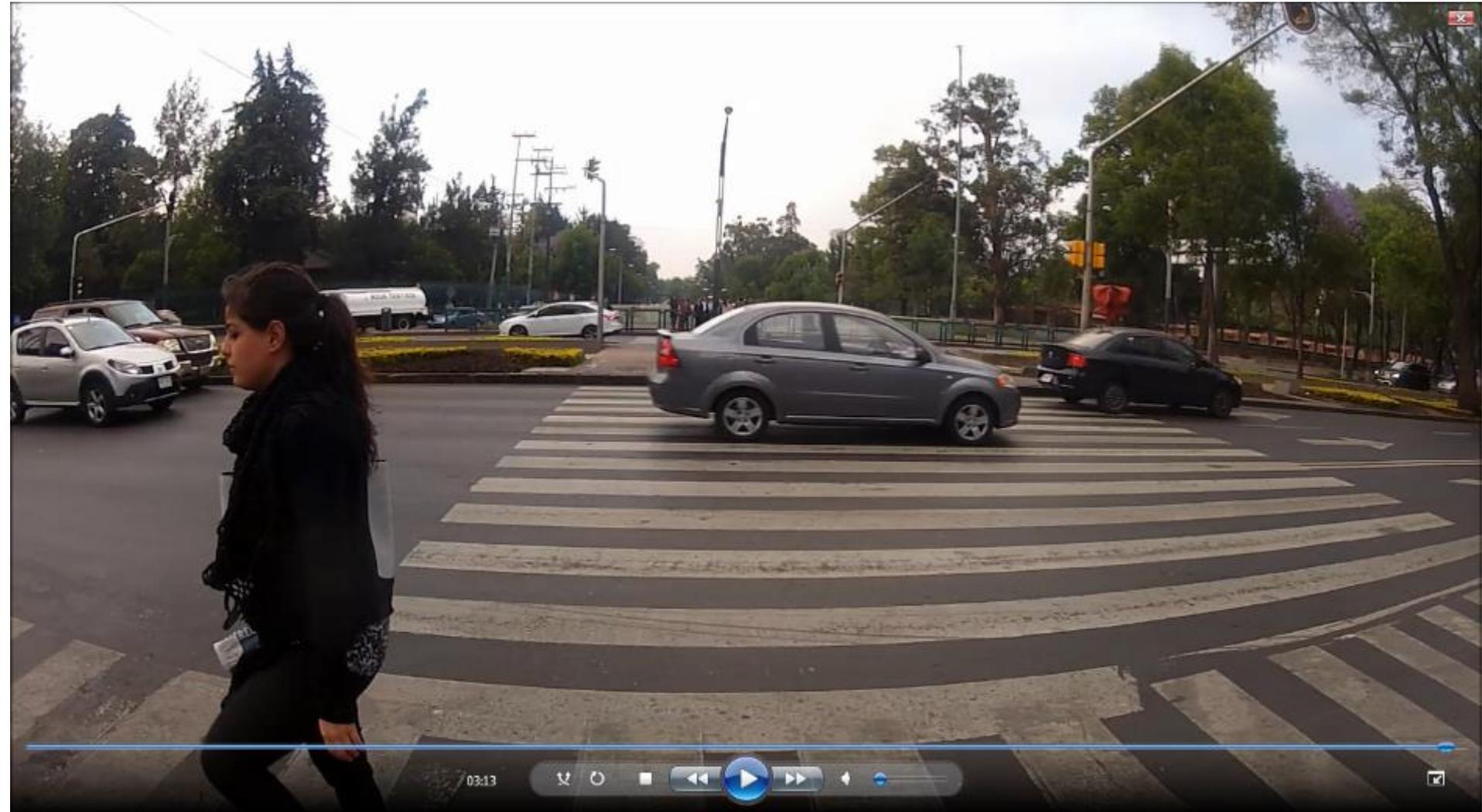












Conjunto de actitudes (estar en estado de alerta, correr, torear coches, transgredir la norma), que se podrían interpretar como “comportamientos de riesgo”, son un indicador de un entorno **muy poco favorable a la tranquilidad** y seguridad de los peatones.

- El **diseño** de los cruces peatonales y la **infraestructura** presente **no garantizan** la integridad física de los peatones y, por lo tanto, **no juegan un papel decisivo** en su seguridad.
- Las violaciones constantes al **reglamento de tránsito** ponen a los peatones en una situación **de vulnerabilidad constante**.
- **En este contexto**, que los peatones sigan las reglas de circulación no les garantiza un paso seguro:

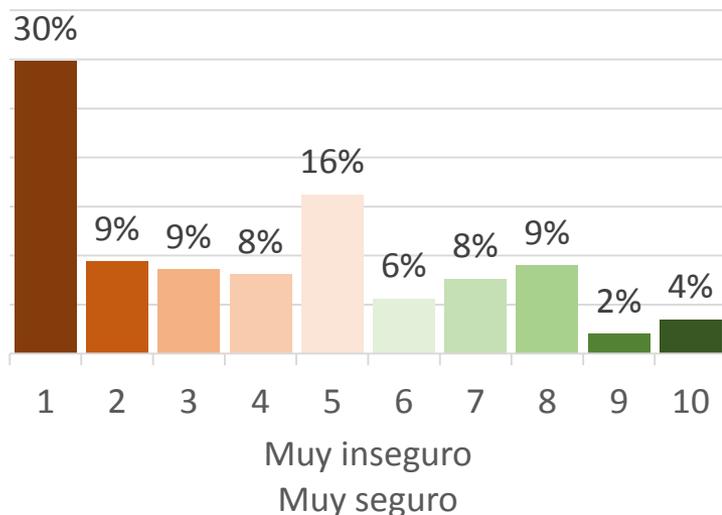
Cruzar en rojo o en verde puede exponer a los peatones a **dificultades y peligros similares**.

Por eso, los peatones no se apoyan en las normas/reglas para cruzar, sino en otros elementos (circulación vehicular).

La ciudad motorizada genera un sentimiento de inseguridad

72% de las personas **se sienten INSEGURAS** al cruzar la calle (calificación: 1 a 5).

Sentimiento de seguridad al cruzar la calle



Principales motivos por los cuales se sienten inseguras (opción múltiple)	Porcentaje
Los vehículos no dan el paso	25.7%
Los coches van demasiado rápido	22.1%
No funciona el semáforo	8.3%
No hay semáforo	8%
Los vehículos se pasan el alto	7.3%
El semáforo no da tiempo para cruzar	6.5%
Desorden del transporte público	4.3%
No hay paso peatonal	2.5%
Vuelta continua a la derecha	1.7%
Metrobús es peligroso	1.4%
Autos se paran encima del paso peatonal	1%
Muchos autos	1%
No hay gente	1%
Asaltos	0.4%
Vallas/barandales	0.4%
Falta de visibilidad	0.4%

Ciudad motorizada: responsabiliza al peatón

¿Por qué ocurren los atropellamientos?	Porcentaje
Porque el peatón cruza por donde no debe	32%
Porque los vehículos van demasiado rápido	11%
Porque el peatón no usa los puentes peatonales	10%
Porque los vehículos no le dan la prioridad al peatón	9%
Porque el peatón se pasa el semáforo rojo	9%
Porque los conductores de vehículos no ven a los peatones	8%
Porque los vehículos no respetan los altos	8%
Falta de educación vial	2%
Peatón anda con el celular	1%
Prisa del peatón	1%
Conducir hablando por celular	1%
Otro	8%
TOTAL	100%

53%

El peatón: el principal responsable



La ciudad motorizada niega la existencia del *flâneur* (paseante)

La figura del “flâneur” hace referencia al paseante parisino del siglo XIX que **camina por la ciudad, observando y explorando** el entorno y sin **preocupación alguna.**



Paseante

VS

Peatón

El paseante se desplaza dentro del territorio urbano **libremente**, sin **trabas** ni **limitaciones**; camina **sin rumbo**, **serenamente**;

La figura del paseante es indisoluble de un tipo de ciudad que permite la convivencia, el disfrute y la contemplación.



El peatón camina a **la defensiva**, atravesando un espacio que **no invita a la convivialidad**, trasladándose por una ciudad que **fomenta la circulación** y **disuade el caminar, el pasear.**

La hostilidad del entorno exige de él no distraer sus sentidos

Camina en **estado de alerta**, dispuesto a esquivar los obstáculos que se presenten a él.



La ciudad motorizada niega la existencia del *flâneur* (paseante)

La ciudad que prioriza la movilidad motorizada, reprueba la actitud distraída del peatón pues **pone en riesgo su integridad física**.

Los programas y campañas de seguridad vial, buscan **erradicar** las conductas consideradas de “riesgo” **regulando** el comportamiento de los peatones y **sometiéndolos** a una serie de reglas de conducta bajo el **criterio de seguridad**.

Estos programas conllevan a una “esterilización de la vida en la calle, de los lugares y de las personas” (**Soulier, 2012**).



SSP CDMX @SSP_CDMX · 4 h

El peatón tiene la responsabilidad de mantenerse alerta al caminar. Una distracción podría ocasionar un hecho vial.

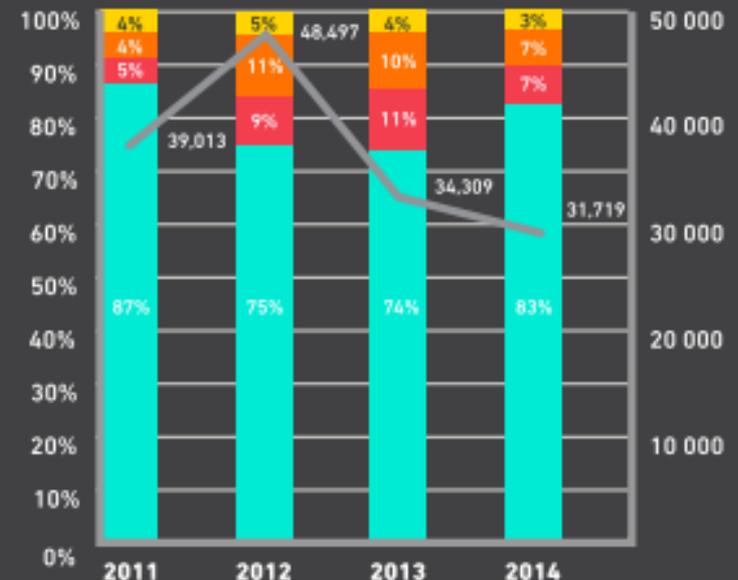
📍 UICSS CDMX SSPDFVIAI · Hiram Almeida F et 7 autres

¿Qué medidas tomar para revertir esta tendencia?

Mayor parte del presupuesto se asigna al mantenimiento y desarrollo de la infraestructura vial.



GRÁFICA 1.
MONTO Y DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL
DE FONDOS FEDERALES POR TIPO DE
INVERSIÓN EN MOVILIDAD URBANA EN
LAS 59 ZONAS METROPOLITANAS DE
MÉXICO, 2011-2014.



¿Qué medidas tomar para revertir esta tendencia?

INVERTIR PARA
GOVERNOS DIAGNÓSTICO
DE INVERSIONES EN
MOVILIDAD EN LAS ZONAS
METROPOLITANAS DE
MÉXICO,
ITDP, 2014

- Asignar recursos suficientes al Programa de Impulso a la Movilidad Urbana (PIMU) de SEDATU. Destinar desde la Cámara de Diputados al menos **200 millones de pesos al PIMU** a fin de atender los rezagos en materia de movilidad urbana y no motorizada.

La prioridad del peatón se debe de ver reflejada en la asignación y distribución **de presupuesto.**