

CICLISTAS, LOS OLVIDADOS

“Los derechos humanos se detienen al pie de los derechos de las máquinas. Los automóviles emiten impunemente un cóctel de muchas sustancias asesinas”, Eduardo Galeano.

*Martha Patricia Martínez Barba
Movimiento Bici Blanca*

José Abraham González, un adolescente de 13 años, circulaba por la calle Pedrera, de la colonia Las Juntas, en Tlaquepaque; iba en una bici rodado 20 cuando un conductor de la ruta 61 lo arrolló. José Abraham no estaba muerto, sólo herido. Hizo el intento de levantarse y una mujer (María Esther González) le gritó al camionero: “¡No le des! ¡Espérate!”.

En su declaración, el chofer aseguró que se dio en reversa, porque pensó que pasaba sobre una piedra¹. Los ciclistas y los peatones son los usuarios del espacio público más olvidados por las autoridades de todos los niveles. No hay inversión suficiente para garantizarles seguridad ante los vehículos motorizados.

Vivimos en una realidad contradictoria. El progreso de la ciudad se basa en una política de alto presupuesto para construir infraestructura vial que permita alcanzar la máxima capacidad para desplazarse en auto. En aras del desarrollo, las modificaciones a la vía pública la han convertido en el espacio de mayor peligro para los usuarios más vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas. La principal causa de muerte de hombres jóvenes en México, son los accidentes de tránsito.

La paradoja continúa. La mayoría de intervenciones para reducir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito se enfoca en conductores y pasajeros de automóviles particulares y poco o casi nada, en el resto de los actores de la ciudad, lo cual aumenta la desigualdad y vulnerabilidad de peatones y ciclistas.

En México 39 por ciento de las personas que fallecen por lesiones causadas en el tránsito son usuarios vulnerables, mientras que 47 por ciento son ocupantes de vehículos automotores. El caso se vuelve más alarmante al descubrir un subregistro de información sobre la seguridad vial en nuestro país. Por cada muerto en accidente de tránsito, hay 70 casos que desconocemos (OPS, 2009).

Guadalajara y el Área Metropolitana son el reflejo de la estadística nacional. En 2008, 68 por ciento de los accidentes ocurrieron a automovilistas y 31 por ciento a los usuarios vulnerables (Gobierno Federal, 2010). Las acciones del gobierno estatal se concentraron en impulsar la Ley de Diversión Responsable, bautizada coloquialmente como Ley Antiborrachos, que pretende regular el nivel de alcohol en los conductores para reducir los accidentes automovilísticos.

De rebote, la reforma debería reducir los riesgos de que peatones o ciclistas sufran un accidente con un conductor ebrio involucrado. Esto revela que el tema de seguridad vial carece de una visión de políticas integrales y de un enfoque sistémico. Acciones que incluyan redes viales eficientes, y fomentar el uso de medios de transporte más seguros y sustentables, como los desplazamientos a pie o en bicicleta.

Los usuarios de la ciudad

La forma como crece la ciudad es el efecto no planeado de una urbanización enfocada a la expansión periférica. Este crecimiento desmesurado y desigual va acompañado de políticas de infraestructura vial orientadas al uso del vehículo particular.

Actualmente en Guadalajara y el Área Metropolitana existen alrededor de 4 millones de habitantes y 1.6 millones de vehículos en circulación, a estos se suman cada día 380 nuevos vehículos².

Los autos conducen 2 millones 739 mil 170 viajes diarios; esto representa 28.3 por ciento del total de viajes. La mayoría de desplazamientos se realizan a pie, 37.4 por ciento; el resto es en transporte público 27.2 por ciento; y en bici, 2.2 por ciento (Gobierno del Estado de Jalisco, 2008).

Los costos externos de incentivar al grupo de los vehículos particulares se reflejan en implicaciones ambientales: 68 por ciento de la contaminación atmosférica se atribuye a los autos (CEJ, 2009).

El problema ambiental es parte y consecuencia del modelo de crecimiento urbano que disloca la relación natural entre espacio de trabajo, esparcimiento y vivienda obligando a los habitantes a depender del auto para sus largos desplazamientos. En la Zona Metropolitana de Guadalajara existen 710 autos por cada kilómetro cuadrado, lo cual equivale a un auto por cada 2.7 habitantes (CEJ, 2009). De acuerdo a estimaciones de consultores en movilidad, el escenario previsible es que en los próximos diez años aumente al doble el número de autos.

Del presupuesto de 6 mil millones de pesos para obras públicas durante 2010 en los municipios metropolitanos de Guadalajara, 4 mil millones fueron destinados a la construcción de 74 nodos y puentes para acelerar el tránsito automovilista. Es decir, 83 de cada 100 pesos se destinaron para beneficio de los usuarios de coche particular³. La tendencia apuesta a atender el rezago de infraestructura vial y al modelo de movilidad

motorizado e individual. El ejemplo más claro está en la reciente propuesta del gobierno estatal para construir la Vía Expres, un viaducto elevado de 23 kilómetros y de cuota, que cruzará entre oriente poniente de la ciudad, y el cual requiere una inversión de 6 mil 500 millones de pesos.

El informe sobre seguridad vial

El año pasado la Organización Panamericana de la Salud (OPS) publicó el “Informe sobre el estado de la seguridad vial en la Región de las Américas”. Revela que cada año fallecen alrededor de 130 mil personas, más de 1.2 millones sufrieron traumatismos, y cientos de miles resultaron discapacitados. En América Latina y el Caribe los peatones son el grupo más vulnerable, y también suelen ser los más pobres. En Estados Unidos y Canadá son los ocupantes de vehículos motorizados.

Entre los propósitos de dicho documento está mostrar la situación de seguridad vial y señalar las deficiencias para ayudar a los países a definir sus prioridades de intervención.

Las recomendaciones insisten en ubicar el tema de seguridad vial como una prioridad de salud pública; incluir a las organizaciones de la sociedad civil con interés en el tema como socios con visión compartida y formadores de opinión pública; promover el avance de leyes integrales; y favorecer el registro de información necesaria para documentar lo que está ocurriendo con los usuarios más vulnerables de la ciudad.

Movilidad a pie y en bicicleta un derecho humano emergente

Jorge Medina conducía su auto por el acotamiento del Periférico rumbo al norte. Cuenta que sintió un golpe contra el cristal del parabrisas y se asustó, pero no se detuvo a revisar por qué se fracturó el vidrio.

Llegó al cruce de Periférico con camino a San Isidro, se estacionó e hizo las primeras llamadas de una mentira mal armada. Jorge se apresuró a recoger sus cosas del auto, y mientras eso ocurría una patrulla de la policía local llegó al lugar; él se adelantó a contarles que le robaron su auto y casualmente lo encontró en ese lugar.

Su mentira no cuadró con el brazo derecho de alguien, atorado en la llanta de lado del copiloto, ni con los cristales rotos, aún clavados en su cabello.

Jorge Gabriel Medina, de 24 años de edad, había atropellado al ciclista Francisco Javier Acosta de 17. En su última declaración ante el Ministerio Público dijo que sólo sintió un golpe contra el cristal del parabrisas y no vio al ciclista circular⁴.

El derecho a la seguridad de peatones y ciclistas depende de lo fortuito. Guadalajara y el Área Metropolitana carece de las condiciones mínimas que garanticen circular de manera segura y, con ello, olvida el más inalienable de todos los derechos: la vida. Hoy día

la agenda de los gobiernos municipales en el tema de seguridad vial contempla acciones mínimas y aisladas. También desarticuladas de las pocas y adormiladas propuestas de otros niveles de gobierno.

El problema comienza por la falta de reconocimiento en el marco legal. La Ley de Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco, sólo define a la bicicleta como un vehículo de autopropulsión, pero no se le atribuye ninguna obligación ni derechos⁵. Tenemos una Ley únicamente centrada en el uso del automóvil y su relación con la ciudad y sus habitantes.

En este contexto, el derecho a la ciudad no sólo se trata de una garantía que defienda el espacio físico de los habitantes, sino de las condiciones para que la gente pueda alcanzar un desarrollo humano de calidad y esto aplica al sector de ciclistas urbanos. “El derecho a la ciudad es en este sentido la concreción de los derechos humanos en los territorios globalizados” (Un-Habitat, 2008).

Ser ciclista en Guadalajara y el Área Metropolitana es por voluntad y riesgo propio. No existen ni las condiciones físicas ni legales que garanticen su seguridad, por lo tanto, la vida pende de la suerte. El problema se agrava cuando ser ciclista es un acto obligado, porque ante la falta de un sistema de transporte asequible, eficiente y articulado la única opción que queda es usar la bici o caminar. Esta población, que al día realiza 212 mil viajes en el Área Metropolitana (Gobierno del Estado de Jalisco, 2008), es generalmente la más pobre y, por lo tanto, la más desprotegida.

Los desafíos que plantea Guadalajara son similares a los de otras ciudades del continente. Esta realidad impulsó a organismos de la sociedad civil reunidos en el Fórum de las Culturas Barcelona 2004 y Monterrey 2007 a desarrollar la Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes, la cual se construye de las experiencias y luchas de la sociedad civil y, se pretende que sirva como un complemento a los instrumentos existentes. En ella se menciona:

Artículo 7. El derecho a la democracia participativa. Todos los seres humanos y toda comunidad tienen derecho a participar activamente en los asuntos públicos y a disfrutar de una administración democrática en todos los niveles de gobierno. Este derecho humano fundamental comprende los siguientes derechos: El derecho a la movilidad local y a la accesibilidad, pues toda persona tiene derecho a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana. Toda persona discapacitada tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas.

Tener derecho a la movilidad local significaría que acciones como cruzar por un paso de cebra y por las esquinas fuese un acto inviolable por los conductores de

automóviles, pero la Ley se sobrepone a lo que la cultura sugiere y permite la vuelta a la derecha continua y con precaución. La precaución es más responsabilidad del peatón o ciclista que quiere cruzar, que del automovilista que tiene los privilegios para conducirse sólo con el límite de la velocidad.

El diseño de políticas

El papel de los organismos de la sociedad civil en este contexto de inseguridad vial es crucial ya que desarrollan acciones de concientización sobre los accidentes de tránsito y un registro de las víctimas.

Bici Blanca es una iniciativa ciudadana que recupera la historia de los ciclistas que mueren por accidente en la vía pública. Por cada uno se instala una bicicleta pintada de blanco en el lugar donde murió y una placa a manera de epitafio. Además de un memorial, es un símbolo de denuncia en la ciudad. Se denuncia la inseguridad, desigualdad y exclusión a la que se condena a un grupo vulnerable y numeroso: los ciclistas. Y, a la vez, es una insistente demanda de políticas integrales que se reflejen en acciones como la construcción de infraestructura de vías ciclistas, la generación de indicadores que permitan evaluar continuamente a la movilidad no motorizada y la articulación de dependencias, para convertir este tema en un asunto de salud pública.

En el año 2008 la Secretaría de Vialidad y Transporte registró que en Guadalajara y el Área Metropolitana ocurrieron 146 accidentes ciclistas, sólo ocho fatales (Gobierno Federal, 2010). Sin embargo, cuando los colectivos GDL en Bici y Ciudad para Todos iniciaron la campaña de Bici Blanca, en cinco meses instalaron diez memoriales. Es decir, las estadísticas no garantizan el reflejo de la realidad, y por lo tanto, la verdad sobre la violación a los derechos de peatones y ciclistas.

El Informe de la OPS sobre el estado de la seguridad vial, aduce que los Organismos de la Sociedad Civil (OSC) realizan una valiosa contribución en materia de seguridad vial, aunque todavía muy poco en prácticas de cabildeo. “Ello demuestra la necesidad de promover y formalizar acuerdos de colaboración con los gobiernos de manera efectiva y sostenible. Para ello es necesario conocer las razones que hay detrás de las prácticas exitosas de los OSC y sistematizar sus acciones”.

El diseño de las políticas sobre seguridad vial, hasta ahora está basado sólo en las necesidades que capta la institución gubernamental a cargo. La relación con los OSC es incipiente y su incidencia se limita a denunciar de manera activa las muertes (33 entre enero y el 17 de noviembre de 2010)⁶. Esta es la fortaleza principal de Bici Blanca: el monitoreo constante del problema y garantizar un registro fiel de los fallecimientos por accidentes de tránsito.

Para evaluar la seguridad vial se requieren datos rigurosos y confiables que den cuenta de la magnitud del problema, advierte la OPS. “Observados adecuada y

regularmente, pueden dar cuenta a los gobiernos de las intervenciones necesarias y las estrategias de seguridad vial más pertinentes”.

Cuánto se invierte en seguridad vial

Un par de cifras descubren la política sobre seguridad vial. En la Región de las Américas, Costa Rica es el país que más invierte en seguridad vial: 7.38 dólares por habitante. Luego Estados Unidos 2.74 dólares por habitante. En México la inversión por cada persona es de 0.08 dólares (OPS, 2009).

En Jalisco el Presupuesto de Egresos del Poder Ejecutivo para 2010 rebasa los 71 mil millones de pesos, de los cuales para inversión pública se destinarán 6 mil millones⁷.

Esto implica que cerca del 10 por ciento del presupuesto se gasta en infraestructura. Si contamos únicamente los mil 500 millones de pesos asignados al Fondo Metropolitano, el 83 por ciento se etiquetó para obras destinadas al tráfico particular⁸; el resto es para obras diversas, no necesariamente para movilidad no motorizada.

Entre las decenas de programas operativos que tiene por obligación elaborar el Gobierno estatal se encuentran dos relacionados directamente con la seguridad vial.

El programa “Seguridad en la utilización de las vialidades por peatones y conductores”, adscrito a la Secretaría de Vialidad y Transporte, que cuenta con un presupuesto anual de 36 millones 250 mil pesos, lo que representa el 0.006 por ciento del gasto para infraestructura en 2010⁹.

El dato es más preocupante cuando se conoce el programa y se observa que el principal indicador para valorar si se están cumpliendo con los objetivos es el número de licencias de manejo expedidas por la Secretaría y la cantidad de cursos de capacitación para los aspirantes a obtener una licencia.

El otro programa está sectorizado en la Secretaría de Salud y es el realizado por el Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes del Estado de Jalisco (CEPAJ), cuyo presupuesto en 2010 asciende a 15 millones 330 mil pesos¹⁰. Sus tres objetivos en el año son realizar una campaña de prevención de accidentes, operar un Observatorio Estatal de Seguridad Vial y capacitar a los jóvenes en prevención de accidentes.

Hasta noviembre se reportó una campaña de prevención realizada y un observatorio operado, aunque no se sabe qué acciones ha realizado dicho órgano. En cuanto a la capacitación, se tenía una meta de 32 mil 084 jóvenes, pero el reporte señala que habían capacitado únicamente a 910 personas.

La campaña de prevención se llamó “Si tomas, pasa el volante”. Nada hay destinado a concientizar a los conductores de su responsabilidad ante los peatones y ciclistas.

Conclusiones

No existe un registro preciso y confiable de los accidentes que ocurren con ciclistas en la vía pública. Hoy en día, la información suele perderse por la falta de coordinación entre la diversidad de fuentes que registran las muertes, lo cual plantea un desafío de coordinación entre dependencias gubernamentales y sociedad civil. Contar con un registro fiel permitiría generar indicadores de monitoreo, dimensionar el problema de un sector numeroso y vulnerable, definir intervenciones de infraestructura necesarias y estrategias de seguridad vial. Mientras tanto, las muertes ciclistas continuarán anónimas y sin el peso estadístico que puede influir en el rediseño de políticas que garanticen el derecho a una ciudad segura, equitativa e incluyente.

Los esfuerzos en el registro de accidentes ciclistas también deberán acompañarse de reformas al marco legal, implicará modificar la Ley de Servicios de Vialidad y Transporte del Estado de Jalisco y definirla como una norma integral que priorice la seguridad de peatones y ciclistas, respecto a otros modos de transporte; y a su vez, que garantice y defina sus derechos y obligaciones.

El cambio más urgente es visibilizar el problema. Evidenciar que una de las consecuencias de una ciudad que prioriza la circulación del automóvil son las muertes de ciclistas. En esta tarea los organismos de la sociedad civil han desarrollado acciones de concientización y prevención. Sin embargo, aun falta establecer vínculos y formalizar acuerdos de colaboración con los distintos niveles de gobierno y dependencias, para mitigar los problemas de inseguridad vial, sus costos sociales, humanos y económicos.

Bibliografía

- Colectivo Ecologista Jalisco. “Inventario de emisiones contaminantes de los vehículos automotores en la Zona Metropolitana de Guadalajara”, Guadalajara, 2009. (disponible en <http://www.cej.org.mx/descargas/emisiones2.pdf>)
- Gobierno Del Estado De Jalisco. “Estudio de demanda multimodal de desplazamientos en la Zona Metropolitana de Guadalajara. Encuesta de origen y destino”, Guadalajara, 2008.
- Gobierno Federal. “Perfil de accidentes del Estado de Jalisco”, Ciudad de México, 2010. (disponible en http://www.cenapra.salud.gob.mx/CENAPRA_2010/estadisticas/Jalisco2.pdf)
- Instituto De Los Derechos Humanos De Catalunya. “Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes”, Barcelona, 2009. (disponible en <http://www.idhc.org/cat/documents/Biblio/DUDHE.pdf>).
- Organización Panamericana De La Salud. “Informe sobre el estado de la seguridad vial

- en la Región de las Américas”, Washington, DC, 2009. (disponible en <http://www.bvsde.paho.org/texcom/cd045364/SeguridadVialAmericas.pdf>)
- Un-Habitat. “Espacio público y derecho a la ciudad”, Bogotá, 2008.

Bibliografía y citas aclaratorias

1. Nota en el periódico Mural, sección Seguridad. “Remata camión a niño”, de Israel Piña. 29 de octubre de 2008.
2. Declaración de Diego Monraz Villaseñor, titular de la Secretaría de Vialidad y Transporte, el 22 de septiembre de 2010, en el contexto del Día Mundial Sin Auto.
3. Nota del periódico Público, sección El Tema. “Día Mundial Sin Auto 83% de gasto oficial, a obras para el auto”, de Ignacio Pérez Vega. 23 de septiembre de 2010.
4. Nota en el periódico Mural, sección Seguridad. “Pasea brazo de víctima”, de Grettel Rosales. 22 de noviembre de 2007.
5. La referencia se encuentra en el Artículo 43 de la Ley.
6. El registro se encuentra disponible en la página <http://bicicletablancagd.blogspot.com/>
7. GOBIERNO DEL ESTADO DE JALISCO. Presupuesto de Egresos del Gobierno del Estado de Jalisco para el Ejercicio Fiscal del año 2010. (disponible en [http://app.jalisco.gob.mx/PortalTransparencia.nsf/TodosWeb/034BA04A8966F5BD862573A800833195/\\$FILE/Presupuesto%202010.pdf](http://app.jalisco.gob.mx/PortalTransparencia.nsf/TodosWeb/034BA04A8966F5BD862573A800833195/$FILE/Presupuesto%202010.pdf))
8. Información obtenida del Comunicado de Prensa del Consejo Ciudadano para la Movilidad No Motorizada, el 22 de septiembre de 2010.
9. GOBIERNO DEL ESTADO DE JALISCO. Proyectos y programas operativos, 2010. (disponible en [http://www.jalisco.gob.mx/wps/portal!/ut/p/c1/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gzb2djr1AX-EwOLYAsLA8_gUAN3Q7NQQ1cDU_1wkA6zeJ8QHw9jryAjA38TH2MDIzd_H0eXIFcDIIDIG-AAjgb6fh75uan6BdnZaY6OiooAzQCPbA!!/dl2/d1/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnB3LzZfTFRMS-DNKUjIwTzRMMzAyRk9MQURSRTA4TzY!/\)](http://www.jalisco.gob.mx/wps/portal!/ut/p/c1/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gzb2djr1AX-EwOLYAsLA8_gUAN3Q7NQQ1cDU_1wkA6zeJ8QHw9jryAjA38TH2MDIzd_H0eXIFcDIIDIG-AAjgb6fh75uan6BdnZaY6OiooAzQCPbA!!/dl2/d1/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnB3LzZfTFRMS-DNKUjIwTzRMMzAyRk9MQURSRTA4TzY!/)
10. GOBIERNO DEL ESTADO DE JALISCO. Proyectos estatales, 2010. (disponible en <http://seplan.app.jalisco.gob.mx/table/panelCiudadano/resumen/275>)