



La Merced, Ciudad de México, mayo 2016

Manifiesto Peatonal: la ciudades que queremos y deseamos.

Sociedad civil latinoamericana por Habitat III

"La única obligación del peatón es caminar"
Jordi Borja

Compartimos este manifiesto con el objetivo de incidir en los compromisos acordados en el evento [Habitat III](#), el cual se llevará a cabo en Quito, Ecuador, del 17 al 20 de octubre del 2016. Somos organizaciones latinoamericanas en defensa de los derechos de los peatones y enfocadas en la mejora de la habitabilidad de nuestras ciudades, en el desplazamiento seguro y la convivencia pacífica de todas las personas en los espacios públicos.

Con éste deseamos difundir los elementos base para construir ciudades desde la perspectiva de los derechos humanos. Con el fin de generar espacios para las personas, caminables, dignos y que así alcancemos los [Objetivos del Desarrollo Sustentable](#) de la organización de las Naciones Unidas definidos en 2015 por líderes de todo el mundo.

Apoyamos los principios definidos en el documento [The City We Need 2.0](#) del 16 de marzo de 2016 publicado en Praga durante el evento de *World Urban Campaign*. Subrayamos sin embargo, que el "Principio 8: La ciudad que necesitamos debe ser bien planeada, caminable y amigable con el transporte público" no representa de forma completa las necesidades y deseos de los transeúntes de la ciudad y no son suficientes para generar ciudades más caminables.

Respaldamos también la [Declaración Latinoamericana de los Derechos del Peatón](#) (2009) y la [Carta Mexicana de los Derechos del Peatón](#) (2014).



Considerando que casi el 80% de la población vive actualmente en zonas urbanas^[1]. Las ciudades latinoamericanas crecen rápidamente acarreado grandes retos de organización de las actividades humanas para la satisfacción de las necesidades de sus habitantes.

Este incremento, acompañado generalmente de una planeación urbana escasa o limitada, ha generado ciudades con zonas de excesivos contrastes económicos y sociales. Hemos construido ciudades dispersas y desordenadas que convierten en un reto cada vez más difícil movilizar a los habitantes de un origen a un destino. Las largas distancias, los obstáculos y la escasa infraestructura o las fronteras físicas que ésta misma supone para la movilidad urbana se traducen en una grave saturación de los medios de transporte público y una desastrosa dependencia del uso del auto para quien lo puede pagar.

En cuanto a peatones y ciclistas consideramos que la infraestructura es escasa y peligrosa. Aún son pocas las batallas ganadas en la “revolución no motorizada” para recuperar pequeños espacios y rutas diminutas. Generalmente las ciudades latinoamericanas discriminan a estos dos actores que se mueven de la forma más sustentable sin necesidad de combustibles. En cambio, hemos abierto paso para que los vehículos individuales motorizados saturen nuestras urbes.

Mientras la inversión en mejorar nuestros sistemas de movilidad urbana sustentable es mínima, los gobiernos siguen desperdiciando recursos en ampliar las vialidades para los automóviles particulares. Recalcamos: el problema de la saturación de las calles, es decir el tráfico, el tránsito denso, el tranque, no puede resolverse con más autopistas urbanas. Como ya otros lo han señalado resulta un contrasentido resolverlo así pues la creación de vías rápidas dentro de la ciudad induce la *demanda del uso del automóvil* lo cual intensifica la saturación.

Vivimos una situación contradictoria: las ciudades latinoamericanas no están hechas para caminar a pesar de que gran parte de los desplazamientos diarios en dichas ciudades son realizados exclusivamente a pie. Además, la gran mayoría de todos los latinoamericanos



urbanos se mueven en transporte público, desplazamientos que siempre inician y terminan caminando.

El modelo urbano actual da prioridad a los desplazamientos en automóvil. Esto ha intensificado las brechas sociales haciendo notar una marcada diferencia de clases, especialmente si tomamos en cuenta que las familias de escasos recursos invierten más tiempo y cada vez un mayor porcentaje de sus ingresos para poder desplazarse. Nuestras calles son ahora lugares inhóspitos, contaminados, ruidosos, inseguros y sobre todo excluyentes.

El deterioro de las calles y de los espacios públicos es especialmente negativo para los grupos más vulnerables de la sociedad: niños y niñas, mujeres, personas mayores y con discapacidad o movilidad reducida. El excesivo uso del automóvil y la falta de alternativas se han traducido en un ambiente hostil para el peatón. Generalmente quienes más caminan son también quienes menos recursos tienen, lo que refleja la injusticia y la falta de democracia en nuestras calles. Una ciudad desarrollada no es donde la mayoría usa el automóvil también, sino aquella donde todos se pueden mover a pie, en bici y en transporte público de forma eficiente. Ninguna ciudad en el mundo ha resuelto el problema de la movilidad con más autos.

Las calles son una representación simbólica de las decisiones políticas de la ciudad. La infraestructura y los usos del suelo deben ser garante y respaldo de los esfuerzos por reducir la desigualdad. Por lo tanto, la vía de solución a los problemas de movilidad es el reparto equitativo según el volumen y características de quien se desplaza, velando siempre por satisfacer las necesidades de aquellos que más lo necesitan de la manera más eficiente. Esto es, promover el uso de transporte público a través de la mejora y ampliación de sus servicios; pero sobre todo, incentivar la caminata y la bicicleta como medios de traslado y recreación a través de la recuperación de las calles.

Dicho de otra forma, los problemas de circulación de los automotores no se deben solventar a costa de la seguridad y comodidad de los peatones. Este modelo de desarrollo ha provocado no sólo rezago y exclusión, sino también daños a nuestra salud por la baja calidad



del aire. Además, el sobrepeso y la obesidad son reflejo de los hábitos sedentarios de la población, situación que aumenta con la dependencia al automóvil. Por último, el más trágico de los problemas: las muertes y lesiones graves por colisiones viales. Al ser una de las principales causas de muerte de niños y jóvenes representan un problema de salud pública en la mayoría de las grandes ciudades de Latinoamérica. La centralidad que se le ha dado a los vehículos motorizados en el diseño de nuestras ciudades nos está costando vidas. Es inaceptable vivir en ciudades agresivas y perjudiciales.

Este momento de crisis es una gran oportunidad para que decidamos invertir en una movilidad más sostenible y cuyos pilares deben ser la defensa y promoción de la movilidad peatonal, ciclista y el transporte público. Ya que la movilidad es un derecho que nos permite acceder a otros derechos, estamos convencidos de que al tomar el camino del acceso equitativo del espacio urbano nuestras sociedades verán mejoras palpables: en las oportunidades que ofrecen, la accesibilidad, el esparcimiento, la vivienda digna, el medio ambiente, seguridad vial que proteja la vida en las calles y en general, una mejor calidad de vida. De este modo, toda intervención de espacios públicos y todo desarrollo de infraestructura vial deben considerar al peatón como el principal actor de la calle, es la única forma de garantizar el derecho a la ciudad.

Resumiendo lo anterior, vemos los siguientes **Desafíos**:

En **Planeación urbana**

- Ciudades expandidas y dispersas.
- Zonas dispares con poca diversidad de usos.
- Ciudades con alta segregación espacial.
- Saturación y deterioro de la calidad de los sistemas de transporte público.

Respecto a la **Equidad**

- Ineficiente distribución de la calle: mayor espacio para los automóviles.
- Invisibilización, maltrato y desprotección del peatón.
- Obstáculos para caminar e infraestructura escasa. Exclusión e inaccesibilidad en las ciudades.



En **Salud**

- Contaminación del aire y sonora. Cuyo principal culpable en las ciudades son los vehículos motorizados.
- Vida sedentaria y obesidad.
- Efectos negativos en la salud mental y física.

Sobre **Seguridad**

- Muertes y lesiones graves por colisiones viales.
- Inseguridad pública.
- Pérdida de identidad y del tejido social a falta espacios públicos de calidad.

Con gran pasión y esperanza por el futuro de nuestras ciudades, exhortamos a los participantes Habitat III para que en los acuerdos y compromisos derivados de la conferencia se reflejen nuestras siguientes **Propuestas**:

- Ciudades sin carreteras urbanas, en donde la vida sea prioridad sobre la velocidad;
- Velocidades aceptables en las vías urbanas. Un máximo 50 km/hr en las avenidas principales dentro de la ciudad; 30 km/h en las calles secundarias y locales, y 20 km/h fuera de las escuelas y hospitales;
- Dentro de las ciudades el peatón nunca tendrá la culpa de una colisión vial, el reglamento de tránsito debe garantizar esto. Por lo que los peatones no necesariamente deben de cruzar por las esquinas, ni esperarse a que el semáforo se ponga en rojo para los autos. Si la infraestructura y la cultura vial de los motoristas es la adecuada un peatón podría caminar con una venda en los ojos;
- Reducción máxima del uso de vehículos motorizados dentro de las ciudades.
- Planificación con usos mixtos, estimulando distancias caminables y la diversidad. O sea vivir cerca de tu trabajo, escuela, tiendas y centros de recreación;
- Infraestructura adecuada para caminar (aceras amplias y sin obstáculos, con rampas en cada esquina para las personas con movilidad reducida y papás y mamás con carriolas, paraderos de buses dignos, bancas, iluminación, sombra de árboles, cruces seguros y calles estrechas y de tráfico calmado);



- Prioridad total a las personas (cruce a nivel con preferencia de paso a los peatones);
- Espacio y tiempo para caminar al ritmo de cada individuo en sus condiciones individuales;
- Planificar las ciudades a escala humana;
- Ciudades sin puentes anti-peatonales. En ningún caso se justifica construir un “puente peatonal” dentro de la ciudad, ya que éste sólo beneficia a los vehículos motorizados mientras que los peatones tienen que triplicar su esfuerzo al cruzar;
- Toda obra pública o privada de infraestructura vial debe incluir espacios adecuados para peatones, ciclistas y transporte público;
- Se deben cuantificar las externalidades negativas de los vehículos motorizados en términos de: espacio, calidad del aire, sedentarismo, estrés, ansiedad y colisiones viales. Para de este modo monetizarlas e internalizarlas en beneficio de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público;
- Una ciudad que rescate la identidad y cultura de espacios públicos y personas que viven a su alrededor. Rescatar oficios de barrio junto con la identidad local y compartirla. Sólo el espacio público incluyente permite esto;
- Salvaguardar el derecho de recreación, socialización, juego, deporte y cultura en las calles y demás espacios públicos de la ciudad;
- Exigimos que el presupuesto público en movilidad urbana se invierta en programas e infraestructura que sigan la jerarquía internacional de la movilidad: primero los peatones, en segundo lugar los ciclistas, en tercer lugar los usuarios del transporte público, en cuarto lugar el transporte de carga y en último lugar los vehículos particulares motorizados (automóviles y motocicletas).

Al suscribir estas propuestas de forma colectiva reivindicamos principalmente el derecho a la ciudad para todos sin importar género, edad, raza, etnia, origen, orientación sexual, condición física ni apariencia o cualquier otra condición social como el nivel socioeconómico, oficio, profesión, religión o lugar de residencia.

Aspiramos también a compartir pacíficamente las calles entre diferentes actores y medios de movilidad. Observamos que el dar prioridad a los peatones es un modo de recuperar la calle. La calle entendida como espacio esencial para la vida pública, que garantiza las condiciones



para ejercer diversas actividades que fortalezcan el tejido social. Así pues, deseamos que todos puedan jugar, desplazarse, reposar, comunicarse y tomar decisiones políticas, sociales y económicas en este maravilloso espacio público llamado calle.

Los aquí firmantes **manifestamos que:**

Todos tenemos el derecho inherente de movernos, circular, por pie propio o con auxilio de herramientas. Caminar es nuestra forma más natural de desplazamiento.

Todos somos peatones y las calles son nuestro espacio esencial, el lugar de la vida pública. La calle es el espacio público por excelencia.

La ciudad es de todos, y los espacios públicos son esenciales para la vida urbana y el ejercicio de nuestra condición ciudadana. Son el ágora donde la vida social ocurre, es el espacio que sirve igual para desplazarnos, comunicarnos y conocernos, para desarrollarnos, disfrutar y jugar, crecer; donde vivimos día a día, donde nos reconocemos como parte de una misma sociedad. Por eso los espacios públicos deben ser y estar abiertos a todos. Y en ellos, los peatones tenemos la obligación de convivir con respeto y consideración a las necesidades y condiciones de las demás personas. Las reglas de convivencia y movilidad deben privilegiar las necesidades e integridad de las personas.

La ciudad debe construirse y reconstruirse para las personas, a escala humana y ser universalmente accesible.

Los espacios deben ser apropiados y reducir a su mínima expresión las barreras físicas en el espacio público. La orientación de estas medidas y toda política que privilegie estos principios deben apuntar a evitar lesiones y muertes causadas por siniestros viales.

Cada vez somos más los que vivimos en ciudades y estas deben ser el espacio que consagre y propicie el ejercicio pleno de los derechos humanos.



El derecho a la ciudad debe apuntalarse como la condición necesaria para lograr una vida digna y plena.

La ciudad es nuestra y debe estar hecha para todas y todos.

¡Peatones de toda Latinoamérica y el mundo, unámonos!

Firmantes

México: Liga Peatonal

Brasil: SampaPé!, Cidadeapé, Corrida Amiga

Perú: Peruanos de a pie

Colombia: Fundación En Los Zapatos del Peatón

Ecuador: Isabel Escobar

Venezuela: Cheo Carvajal

Argentina: Verónica Mancilla

[1] Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe 2012, ONU Habitat