



CARTA MEXICANA DE LOS DERECHOS DEL PEATÓN
Emanada del 1° Congreso Nacional de Peatones de la Liga Peatonal
Mexico, 11 de agosto de 2014

¿Qué es la Liga Peatonal?

La Liga Peatonal es una red de personas, colectivos y organizaciones dedicados a la promoción y defensa del efectivo ejercicio de los derechos del peatón y de un espacio público que ponga como eje a la persona en las ciudades mexicanas.

¿Cuáles son los objetivos de la Liga Peatonal?

Construir ciudades equitativas, justas, seguras, sanas, a escala humana, con cero muertes o lesiones permanentes por accidentes viales, en las que caminar no sólo sea un acto posible y deseable, sino también un acto agradable y gratificante, base de la convivencia entre la ciudadanía.

Estrategias de la liga peatonal

La liga peatonal desarrollará dos estrategias, una con implicaciones sociales y la otra con implicaciones políticas. La primera estará enfocada a fortalecer la participación social como vía de transformación hacia proyectos de infraestructura peatonal y el disfrute del espacio público, a través de la conciencia, acción social y construcción de proyectos peatonales. La segunda tiene como objetivo influir en la construcción de políticas públicas orientadas al peatón.

Estrategia social

La Liga Peatonal aspira a ser un detonador de una cultura de equidad entre las personas y respeto mutuo entre los diversos actores en el espacio público, defendiendo la preeminencia de las personas sobre los vehículos y por tanto al peatón frente a otras formas de movilidad, así como un mecanismo de participación social para la transformación del espacio público.



Estrategia política

La Liga Peatonal pretende ser una vía de participación ciudadana para la planeación, creación y evaluación de políticas públicas de movilidad y espacio público en los tres niveles de gobierno (municipal, estatal y federal), así como un promotor de la acción pública para que se instrumenten políticas que privilegien al peatón y definan las acciones inmediatas para su protección y beneficio.

1. Acciones inmediatas que obtengan resultados favorables para la movilidad y primordialmente para la seguridad peatonal en particular y vial en general:
 - a. Test de alcoholemia a nivel nacional con lectura máxima de 35 puntos
 - b. Velocidad máxima urbana de 30 km/h en vías secundarias y 50 km/h en vías primarias optimizadas para seguridad vial y transitabilidad peatonal
 - c. Endurecimiento y aplicación real de las sanciones a conductores de vehículos automotores, sin distinciones
 - d. Campañas de difusión constantes y exitosas que pongan a las personas como eje de las políticas de movilidad y espacio público
2. Diseño, planeación y evaluación de una política pública de movilidad coordinada que:
 - a. Sea encabezada por una institución rectora que cuente con mecanismos eficaces de vinculación con las instituciones responsables de la planeación urbana, planeación de la infraestructura, autoridades de tránsito y vialidad, transporte, economía, comunicación, educación, salud, entre otros.
 - b. Cuente con un presupuesto equiparable a las prioridades que reclama una política pública de movilidad basada en las personas.



La Liga Peatonal emite el 11 de agosto de 2014 la

Carta Mexicana de los Derechos del Peatón

Premisas:

1. Peatón es el andante del espacio público urbano, pudiendo ser mujer u hombre, niñas o niños, adultos mayores, personas con discapacidad, y en general, todas las personas sin importar su género, raza, etnia, orientación sexual u otra condición, que transite sin obstáculos por el espacio público.
2. El espacio público es el espacio abierto a la ciudadanía, sin importar su credo, género, raza, etnia, condición física, sexualidad, apariencia, etcétera, en contraposición al espacio privado que puede ser administrado por particulares y con restricciones de acceso, horario, calendario o uso. El espacio público puede ser estático, relativo al disfrute pasivo; y el dinámico, cuya prioridad es la movilidad. Queda limitado el usufructo privado y puede ser usado por todas las personas, así como también puede haber permisos temporales para servicios públicos o privados, con la debida compensación a la sociedad, siempre que no interfieran con el disfrute pasivo o la movilidad. Espacios, como los centros comerciales, escalinatas, plazas, atrios y otros espacios abiertos dentro de una propiedad privada están sujetos a reglas privadas, y por lo tanto no pueden ser considerados como espacio público.
3. Prevalece la neutralidad en el derecho a la ciudad y por lo tanto la infraestructura urbana debe estar diseñada y hecha principalmente para las personas, a escala de las personas y para usarse a la velocidad de locomoción humana, antes que la velocidad de los vehículos.
4. La accesibilidad universal se contemplará en todo proyecto de infraestructura en el espacio público para el ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, la niñez y los adultos mayores. Las autoridades deben tomar las medidas necesarias que les permitan la movilidad y el disfrute del espacio público, como la remoción de barreras y el acondicionamiento de los medios públicos de transporte.



5. Para proteger la integridad física de las personas por encima de reducir los tiempos de traslado en vehículos automotores deben disminuirse los límites de velocidad urbana. En vialidad primaria la velocidad será 50 km/h máxima, en vialidad secundaria 30 km/h y en Calles de tránsito mixto, en centros históricos, centros de barrio y sitios donde se concentre gente la velocidad máxima será 20 km/h y los conductores de vehículos deberán estar atentos al cuidado y protección de los peatones, sin ejercer presión alguna. La ciudad tiene a la persona como eje, y reconoce a todas las personas como iguales.
6. Las banquetas deben permitir el paso franco de cuando menos dos sillas de ruedas caminando lado a lado, descontando el espacio del mobiliario urbano y vegetación. Cuando las banquetas no tengan el espacio suficiente, es válido utilizar parte del arroyo para el peatón o que éste pueda compartir la vía con vehículos automotores, a baja velocidad, con criterios de tránsito mixto.
7. Los puentes o túneles peatonales son infraestructura para el automóvil y a la medida de éste, ya que le facilita su flujo continuo e impone un esfuerzo adicional a los peatones; no es infraestructura para las personas ni a escala de las personas. En vías semaforizadas en zona urbana, los cruces peatonales a desnivel son inaceptables y nadie debe ser juzgado ni discriminado por evitar o rechazar su uso, y buscar opciones de cruce a nivel. La ciudad tiene obligación de ofrecer al peatón alternativas seguras para el cruce de calles a nivel. Únicamente para cruzar vías rápidas de acceso controlado será tolerable tener pasos a desnivel, con elevador, cuyo costo es mínimo en proporción al costo de la infraestructura que se está librando. La ciudad debe dotar alternativas seguras para cruzar las calles a nivel.
8. La infraestructura vehicular no semaforizada (vías rápidas) representa barreras físicas; por ello, dentro de las ciudades será mínima y en todo caso se orientará a la conectividad de las carreteras principales y no a dar fluidez a todo tipo de vías. La infraestructura que permita cruzar estas vías a peatones será 100% accesible, con elevadores y no con rampas que alarguen la trayectoria. Cuando no sea posible dotar de puentes con elevadores, tampoco deberán existir las vías sin semáforos ya que los primeros representan un costo relativamente menor.
9. La ciudad debe adoptar el criterio “Visión Cero” para el diseño de calles y velocidades, el cual significa una visión de que los muertos en incidentes viales son evitables y una fecha para que ello suceda. Hay que abandonar la perspectiva de acostumbrarnos a vivir con la mortalidad vial.



10. La ciudad debe basarse en las necesidades de las personas, más que en la adaptación de éstas a la ciudad. Un comportamiento social inesperado, como cruces no previstos en medio de una cuadra son espejo de la necesidad de cruzar en medio de la cuadra y no un acto indebido del peatón. Por lo tanto, donde ocurran cruces no previstos de peatones, de manera regular, se muestra la necesidad de habilitar cruces seguros.
11. La señalización de la vía es para todas las personas. En cruces semaforizados debe haber indicadores para los peatones en todas las direcciones y donde haya vueltas deben existir las condiciones para el cruce seguro de los usuarios de la vía, con prioridad peatonal y eliminar la tolerancia de la "vuelta continua" por ser ésta una causa de accidentes.
12. Las calles, sin pretexto alguno, deben ser accesibles para todos los usuarios de la vía y donde esto no ocurra, se deberán aplicar las medidas necesarias para construir calles accesibles a todas las personas, considerando la continuidad para sillas de ruedas o carriolas, señales sonoras en los semáforos y guías táctiles.
13. Ninguna persona tiene por qué morir por un error en las calles. Las calles deben estar pensadas y diseñadas con tolerancia e integración de todas las personas, incluidos los más vulnerables y los distraídos. La existencia del automóvil en la sociedad actual no puede estar asociada a una tasa de mortalidad y debemos hacer todo lo que esté a nuestro alcance para reducir los riesgos de accidente y la gravedad de los mismos.
14. Los peatones tienen, como personas, la obligación de convivir con respeto con las demás personas. La condición de peatón no genera nuevas obligaciones sino que son una extensión de las obligaciones que como individuos tenemos para con los demás, y bajo esta base de respeto se procurará una convivencia tanto entre los peatones como con los no peatones.



Derechos del Peatón:

- 1.- El peatón tiene derecho a vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente del espacio público en condiciones de seguridad adecuadas para su salud física, emocional y mental.
- 2.- El peatón tiene derecho a vivir en centros urbanos organizados a la medida de las personas y no del automóvil, y a disponer de infraestructura incluyente a pie o en bicicleta.
- 3.- El peatón tiene derecho a que la ciudad le considere el uso y disfrute de amplias zonas urbanas, con paso accesible, continuo y seguro, que no sean meras "islas de peatones", sino que se inserten coherentemente en la organización general de la ciudad.
- 4.- El peatón tiene derecho, en particular:
 - a. *A transitar con libertad, seguridad y sin obstáculos, físicos o visuales, sin distinción género, preferencias sexuales, edad, creencias religiosas, ideología, situación socioeconómica, étnica, vestimenta o cualquier otra condición de diferenciación entre las personas*
 - b. *A una señalización incluyente, no sólo enfocada a los automotores*
 - c. *A caminar con calma una vía, sin ser presionado por otros usuarios de la misma*
 - d. *A disfrutar la ciudad como peatón*
 - e. *A jugar y convivir en el espacio público*
 - f. *A que le sea transferido el espacio subutilizado de la vía o mal utilizado por otros usuarios*
 - g. *A que los servidores públicos tengan un comportamiento ejemplar en las calles, y hagan respetar la ley*
 - h. *A la iluminación del espacio público orientada hacia las personas*
 - i. *A utilizar el arroyo vehicular de manera segura, cuando las banquetas sean angostas, irregulares o insuficientes*
 - j. *A que la autoridad sancione a los infractores, de oficio y a petición de parte*
 - k. *A que haya mobiliario orientado al disfrute de la calle*



- l. A que el mobiliario urbano no entorpezca su andar o su disfrute del espacio*
- m. A cruces seguros y accesibles que sigan la línea de deseo del peatón*
- n. A cruces a nivel en todas las vías semaforizadas*
- o. A cruces mecanizados cuando sea indispensable franquear una barrera urbana*
- p. A tiempos exclusivos en los ciclos semafóricos para las intersecciones más concurridas*
- q. A que la autoridad no lo inculpe de los accidentes sin una investigación de por medio*
- r. A un rediseño vial en los puntos en los que se repitan accidentes*
- s. A un espacio público accesible, incluyente y libre de obstáculos o rejas*
- t. A participar en el diseño y decisión del espacio público y su señalización*
- u. A que el patrimonio artístico, histórico y arqueológico no sea sepultado por la infraestructura y se mantenga a la vista de todas las personas*
- v. A que las apropiaciones privadas del espacio público se sancionen severamente*
- w. A que las necesidades de la autoridad no estén por encima de los derechos del peatón, incluyendo necesidades llamadas “de seguridad nacional”*
- x. A banquetas amplias*
- y. A un marco institucional y políticas públicas del peatón*
- z. A que el disfrute del espacio público no esté condicionado a una situación de movilidad*
- aa. A que las emisiones químicas y acústicas de los vehículos automotores no sobrepasen los límites científicos considerados como soportables*
- bb. A la creación de “pulmones verdes”, incluso mediante obras de repoblación forestal urbana, favoreciendo especies nativas.*
- cc. A la prohibición de mensajes publicitarios que puedan ser causa de accidentes y a la reducción de la contaminación visual de índole comercial que no aporte nada positivo al paisaje urbano.*
- dd. A la eliminación de la contaminación visual por infraestructura y enseres, como cables, postes anchos, rejas, que puedan ser enterrados, eliminados o sustituidos.*
- ee. A la introducción de un sistema de responsabilidad objetiva o de riesgo, de modo que aquel que sea responsable de la creación de un riesgo asuma las consecuencias civiles y penales*
- ff. A sistemas eficaces de señalización concebidos para personas con discapacidad sensorial.*



gg. A medidas específicas que permitan detenerse, acceder y recorrer calles y aceras (por ejemplo: pavimentación no resbaladiza, rampas con pendientes moderadas y sin bordes, que permitan superar el desnivel con el plano de la calle, adecuación de las dimensiones al destino de las calles, medidas especiales durante el desarrollo de trabajos de construcción, protección contra el tráfico automovilístico mediante elementos urbanos, creación de puntos de parada y descanso, pasos peatonales al nivel de la calle en zonas urbanas).

hh. El mantenimiento y construcción de la infraestructura peatonal debe contar con la responsabilidad gubernamental en cuanto a limpieza, accesibilidad y buen estado, aún cuando pueda estar a cargo de particulares.

5.- El peatón tiene derecho a una movilidad libre, segura, incluyente, continua y accesible, que pueda realizarse mediante el uso integrado de los medios de transporte. En particular, tiene derecho:

- A un servicio de transporte público integrado y debidamente equipado para responder a las exigencias de toda la ciudadanía, incluyendo las personas con discapacidad.
- A la implantación de zonas seguras para todo tipo de movilidad en todo el casco urbano.
- A la disposición de áreas de aparcamiento que no afecten la movilidad de los peatones y la posibilidad de disfrute de los valores arquitectónicos.

6.- El Estado tiene la obligación de informar a la población sobre los derechos del peatón a través de los canales idóneos, tanto a la población escolarizada como a la no escolarizada.