



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**

---

---

**FACULTAD DE DERECHO**

**PROTECCIÓN AL PEATÓN EN EL REGLAMENTO  
DE TRÁNSITO METROPOLITANO**

**T E S I S**

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:  
LICENCIADO EN DERECHO**

**P R E S E N T A  
ADRIANA BARRERA REYES**

**ASESOR:**

**LIC. PEDRO NOGUERON CONSUEGRA**



**CD. UNIVERSITARIA, D. F.**

**2009**



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

# I N D I C E

	Pag.
INTRODUCCION	1
CAPITULO PRIMERO    Antecedentes de peatón.	5
1.1    Peatón en la ciudad de México.	5
1.2    Origen del "peatón".	15
CAPITULO SEGUNDO    Conceptos jurídicos .	19
2.1    Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.	25
2.1.1) Artículo 44 de la Constitución Mexicana.	25
2.1.2) Artículo 73 de la Constitución Mexicana.	25
2.1.3) Artículo 122 de la Constitución Mexicana.	26
2.2    Estatuto de Gobierno del Distrito Federal.	
2.3    Ley de Seguridad Pública del D. F.	31
2.4    Ley de Transporte y Vialidad del D. F.	36
2.5    Reglamento de Tránsito Metropolitano.	39
CAPITULO TERCERO    Consideraciones sobre el concepto "peatón".	
3.1    Importancia del peatón.	45
3.2    La(s) calle(s).	49
3.3    Reglamento de Tránsito Metropolitano.	51
3.4    Otros países.	62
3.4.1) Europa.	62
3.4.2) Estados Unidos de America.	63

CAPITULO CUARTO	Reestructura del Reglamento de Tránsito Metropolitano.	66
4.1	¿Cómo compartir?	66
4.2	Reestructura del Reglamento de Tránsito Metropolitano.	82
4.3	Propuesta de delitos y faltas administrativas.	91
4.4	Medios de comunicación:	93
	4.4.1) Prensa.	94
	4.4.2) Televisión.	101
	4.4.3) Radio.	102
4.5	Ejemplo.	106
	CONCLUSIONES	108
	BIBLIOGRAFÍA	112

## INTRODUCCIÓN

### Crear una cultura de respeto a los peatones

No fue una causa específica ni sucedió de repente, sino pensamos que fue el resultado de un proceso que empezó en temprano contacto con el campo, con la naturaleza, los animales, etc., gracias a que nuestros padres nos llevaban de vacaciones a ranchos, playas, ríos, montañas, bosques, etc., lo cual, a esa edad, no estábamos conscientes de ello, pero ahora vemos claramente que fue una gran oportunidad y privilegio para poder vivir, tocar, sentir, percibir y tener acceso a “el hábitat del ser humano”, a “nuestro hábitat”, con el cual siempre nos ha mantenido en contacto y cada vez con mayor intensidad, ya que nos ayuda a entender, admirar y mantenerme en armonía con ese maravilloso mundo, del que somos parte.

Es increíble ver como los peatones tienen que estar sobreviviendo en las calles porque los conductores no tienen la precaución y el interés de dejar pasar al peatón, mucho menos. Recuerde que los peatones tienen derecho de preferencia y es responsabilidad de los conductores garantizar su integridad física.

Se solucionará la problemática que existe en las calles: los conductores deberán dejar pasar a los peatones en los siguientes casos:

- ❖ Pasos peatonales.

- ❖ Al dar vuelta en una calle.
- ❖ Al cruzar una esquina.
- ❖ En calle que no cuenten con banquetas.
- ❖ Al meter o sacar el vehículo de la cochera.
- ❖ Permitir que el peatón termine el cruce de la calle, aún cuando el semáforo indique luz verde.

Generalmente, en el paso de peatón marcado con rayas transversales para cruzar de una acera a otra, el conductor no detiene su vehículo antes de pisar las rayas de peatones. Es muy molesto tener que rodear el auto de un conductor que no respeta las rayas de las esquinas. Sea considerado y respete el paso del peatón, por educación vial. Los peatones tienen preferencia sobre los vehículos que vayan a dar vuelta para entrar a otra vía. El conductor debe esperar hasta que el peatón termine de cruzar la acera. Cuando sale o entra de un garaje o de un estacionamiento, el conductor debe ceder el paso al peatón. Como conductor, debe esperar a que termine de cruzar el peatón, si el semáforo cambia a verde. No va a ser sencillo para notar la diferencia: se necesita la colaboración de conductores, autoridades y peatones.

Las servidores públicos, los conductores y los peatones deberán utilizar y respetar el contenido visual de los mensajes en rutas y calles y estaciones de radio en donde se dicen las reglas de peatonal y es importante el factor de distracción del conductor y del peatón, evocando emociones profundas. Deseamos que con la aplicación de esta tesis se solucione la problemática que existe en las calles. Es

increíble ver como los peatones tienen que estar sobreviviendo en las calles porque los conductores no respetan las reglas de tránsito ni tienen la precaución y el interés de pensar en el peatón, mucho menos.

Indudablemente, poca legislación afecta tanto las vidas y actividades diarias de los ciudadanos como la que reglamenta el tránsito vehicular por las vías públicas de la ciudadanía. De esta forma se fortalece la seguridad pública, al tiempo que se mejora la calidad de vida.

Andar es un derecho fundamental y universal sea cual sea nuestra capacidad o motivación y continúa siéndolo una mayor parte de nuestras vidas a pesar de que, hoy en día, en muchos países la gente camina cada vez menos. No es un ocio pero sí es un deporte y sirve para ir de un lado al otro. Conserva la salud muscular, nerviosa y emocional, dando a la vez la sensación de independencia y confianza. Cuanto más camina una persona se siente mejor, disminuyendo más tensión mental. El caminar es bueno para todos, si así lo desean, pero se ha visto que el caminar ha dejado de ser una necesidad. El caminar parece una actividad demasiado sencilla, demasiado corriente, demasiado obvia y en efecto demasiado económica como método para llegar a sitios. Hemos elegido dejar de caminar porque hemos olvidado qué fácil, placentero y beneficioso es, respondemos renunciando a la posibilidad de caminar.

Las personas que viven en comunidades tienen derecho a unas calles, plazas, edificios y sistemas de transporte público accesibles independientemente de su

edad, habilidades, género, nivel de ingresos, tradición, idioma, etnia, cultura o religión, fortaleciendo la libertad y autonomía de todos y contribuyendo a inclusión social, solidaridad y democracia. Vivimos en algunos de los entornos humanos más favorables, que como especie, jamás hayamos conocido y a pesar de ello respondemos renunciando a la posibilidad de caminar.

Como un resultado directo de nuestra inactividad estamos sufriendo niveles altos de obesidad, depresión, enfermedades del corazón, agresividad en la calle, ansiedad y aislamiento social. El andar ofrece salud, felicidad y una vía de escape. Cuanto más camina una persona, mejor se siente, se vuelve más relajada, agudizándose sus sentidos y acumulando menos tensión mental. El caminar es bueno para todos.

Las comunidades tienen derecho a un entorno urbano bien mantenido y vigilado que reduce la inseguridad personal y el temor a usar el entorno. Tomada cuantitativa y cualitativa de datos a peatones: motivaciones y motivo de los recorridos, número de viajes, partes de los viajes, tiempos y distancias recorridas, tiempo empleado en espacios públicos y nivel de satisfacción.



## **CAPITULO PRIMERO**

### **Antecedentes de peatón.**

#### **1.1 Peatón en la ciudad de México.**

Se dice que el Anahuac respondía a una auténtica característica geográfica que fue descubierta por los primeros pobladores que decidieron establecerse en este valle lacustre. El Anahuac se distinguía por una peculiaridad muy especial: al sur se apreciaba cercado de grandes montañas boscosas como el Ajusco y al norte de imponentes cerros como el Chiquihuite y el de Tres Padres. Ambas fortalezas estaban cerradas en ambos extremos por largos avistamientos nevados, mientras el rebotante Nevado de Toluca lo hacía por el poniente, los majestuosos volcanes Popocatepetl e Iztaccihuatl perpetuaban su grandeza en el extremo oriente, estos colosales monumentos geológicos son los testigos mudos de: "La Historia de la Ciudad de México".<sup>1</sup>

A primera vista, la riqueza y extraordinaria belleza natural de esta tierra sedujo a todos aquellos hombres y tribus que lograron divisarla. Este inevitable encanto hipnotizó a los hombres de Ténoch, quienes provenientes de un lugar mítico situado en tierras del hemisferio norte llamado Aztlán encontraron en un islote el cumplimiento de su profecía: un águila arriba de un nopal devorando a una serpiente, detenía sus cientos de años de largo peregrinar.

---

<sup>1</sup> Pérez Maldonado, Javier E. La ciudad más grande del mundo. México, 1988. p.1 y ss.

Esta visión tuvo lugar en 1325, año en que los aztecas o mexicas fundaron Tenochtitlán, quizás ni el sacerdote Ténoch ni el primer emperador Acamapichtli hubieran podido imaginar que este símbolo perduraría por 675 años después como el escudo nacional de una patria con casi 100 millones de habitantes. Tenochtitlán emergió de un puñado de rocas en la inmensidad de sus grandes lagos, a los que el mexica chinameó metro a metro hasta convertirla en la reina del Anáhuac y en la ciudad, que albergó el corazón y cerebro del imperio más extenso y poderoso de Mesoamérica, posteriormente. Esta empresa es incomparable en la historia del hombre y evidencia la vocación constructora de los aztecas.

La elección de este sitio fue excepcional, pues por su aislamiento natural concedía ventajas militares y económicas que revelaron la agudeza de los líderes mexicas para captar su valor estratégico, incluso para el desarrollo de una economía mixta basada en la agricultura, la caza y la pesca con la posibilidad de comunicarse por el agua.

Los mexicas crearon el suelo acumulando lodo sobre balsas de juncos, ahondar canales y construir canales y puentes literalmente sobre el agua. A ésta misma no le declararon la guerra, sino que optó por pactar con ella una tregua en donde finalmente aprendieron a coexistir. Tenochtitlán llegó a ser una verdadera ciudad con una densidad superior a los dos mil habitantes por kilómetro cuadrado. Su traza estaba formada por una red geométrica de canales en un cuadrilátero de 3 kilómetros por lado con superficie de casi mil hectáreas. En esa época Roma ocupaba únicamente 386 hectáreas más. Su centro ceremonial alcanzó

dimensiones sin precedentes: 325 metros de oriente a ponientes y 312 de norte a sur que comprenden una superficie de más de 100 mil metros cuadrados que casi duplica la de nuestra actual Plaza de la Constitución, que es una de las mayores del mundo. Ahí se edificaban 78 templos y recintos de gobierno y disponía de cuatro accesos cardinales que eran arranques de los ejes viales de la ciudad, contruidos sobre los lagos que comunicaban la isla con tierra firme.

Mucho antes de la llegada de los españoles a la ciudad de México, hace más de 500 años, Tenochtitlán era una ciudad bien conformada, con sistema de drenaje, tuberías subterráneas que alimentaban con agua potable los palacios, calles, canales, calzadas. Contemporáneas a su época, sólo cuatro ciudades europeas albergaban alrededor de 100 mil habitantes y Sevilla contaba con apenas 45 mil habitantes, que representaba entonces la más grande en España.<sup>2</sup>

En esta metrópoli se desarrolló una estructura de servicios municipales que el viejo continente llevaría al cabo hasta varios siglos después. En cuanto a la limpieza, Tenochtitlán como las más limpias y barridas que "no habría que cosa tropezar y que aunque la planta del pie fuera tan delicada, no recibiría el pie detrimento alguno en andar descalzo. Pues qué diré de la limpieza de los templos, sus gradas y patios que no sólo estaban encaladas sino muy bruñidas". En mil el número de hombres que Moctezuma empleaba en la limpieza. La sanidad estaba en una etapa mucho más avanzada que en la Europa del siglo

---

<sup>2</sup> Secretaría de Transportes y Vialidad. Cinco siglos de transportes en la ciudad de México. Gobierno del Distrito Federal. México, D. F., 30 de abril del 2008. p. 1 y ss.

XVIII. En las calzadas de la ciudad se disponía de mecanismos de servicio público para recoger ordenadamente los excrementos humanos para destinarlos a fertilizantes de suelos. En Europa, todavía no existía el concepto de alumbrado público, mientras que en Tenochtitlán se iluminaban sus calles con rajas de ocote, luminarias que como muchas otras se apagaron con la conquista para volver a convertirse en servicio municipal hasta 1777.

Tenochtitlán fue sitiada y destruida. Los monumentos fueron demolidos y con sus mismas piedras los mexicas sobrevivientes tuvieron que edificar los templos de dioses ajenos bajo la dramática e inmundicia labor de la esclavitud y sometimiento de la conquista espiritual. Toda aquella grandeza de Tenochtitlán fue abatida por la guerra de conquista, la cual comenzó en 1519 y terminó en 1521. Este conjunto urbano sufriría una batalla final de tres largos meses, realizándose en su mayoría como una auténtica batalla naval, pues aprovechando la geografía esa fue la estrategia de Hernán Cortés. Es la única ciudad en el mundo que ha presenciado una batalla naval a 300 kilómetros de las costas y a 2,200 metros de altura sobre el nivel del mar. Corrieron los ríos de sangre en lo que antes fueron aguas cristalinas: el imperio colosal y majestuoso llegaba a su fin. El gran mercado de Tlaltelolco no volvería a explotar ese bullicio ensordecedor que dejó perplejos a los conquistadores. No falleció por decaimiento, no fue ni estorbada ni reprimida en su desarrollo. Murió asesinada en la plenitud de su evolución, destruida.<sup>3</sup>

Las cuatro calzadas principales apuntaban a los cuatro puntos cardinales. La primera, calzada Iztapalapa, era la entrada principal que comunicaba con los

---

pueblos del sur. La segunda se dirigía al poniente, con dirección a Tacuba. La tercera corría hacia el norte por la actual calle de Argentina y, por la última, se iba al oriente por las actuales calles de Guatemala, hasta el embarcadero de Texcoco. En aquella época, había tres tipos de calles, además de las calzadas: las de tierra, las de agua, que constituían el medio vial de transporte más difundido y eficaz y las calles mixtas. El traslado de mercancías por los canales de la gran Tenochtitlan, de una forma más fácil, hizo que los aztecas fabricaran un medio de transporte muy eficaz: los "acallis" o canoas que, incluso, transportaban chinampas. Los acallis eran labrados en una sola pieza de un grueso tronco de roble.

Con la llegada de los españoles y el inicio de la construcción de la nueva ciudad, hacia 1522, se dio inicio al nuevo trazo urbanístico. Aunque se conservaron las cuatro parcialidades que habían establecido los aztecas, los conquistadores cambiaron sus nombres. Atzacualco cambió por San Sebastián; Zoquipan por San Pedro; Moyotla por San Juan y Cuecopan por Santa María Redonda. Una vez trazado el centro, se construyeron las primeras calles: Pino Suárez, Tacuba, Madero, Brasil, Argentina, Guatemala, Moneda, Corregidora, 5 de Febrero y 16 de Septiembre. Todas fueron pavimentadas con piedras del Río Tacubaya. San Juan de Letrán y Santa Isabel, que eran calles de agua, se siguieron utilizando para el tránsito de canoas. El transporte en el Virreinato se realizaba principalmente en caballos, mulas, coches, carretas y en los acallis.

Pronto aparecieron las carretas, la primera de ellas perteneciente a Hernán Cortés y poco después surgieron los coches y carruajes que eran tirados por caballos.

Para 1648, de entre 30 mil y 40 mil habitantes que había en la ciudad, más de la mitad poseían un vehículo de estos, lo que ocasionó serios problemas de tránsito. El problema llegó a tal grado que Felipe II prohibió importar más coches a la Nueva España. La medida ocasionó que se formara un gremio de carroceros que cobraban por el alquiler de un carro o carreta.

El Congreso de la Unión decretó la creación del Distrito Federal, tomando como centro a la Plaza de la Constitución de la ciudad de México y un radio de 8,380 metros; el día 20 de noviembre de 1824 por instrucciones del primer Presidente de México, Guadalupe Victoria, se publicó el decreto. Con una población creciente para principios del siglo XIX, en la ciudad se contaba ya con 160 mil habitantes y circulaba gran cantidad de vehículos. Con el decreto de creación del Distrito Federal, este se integró con la unión de varias ciudades o municipios importantes, así como con pueblos y villas. Se observa en uno de los planos de aquel año:

Por el norte: la porción norte de la entonces Villa de Guadalupe Hidalgo, terrenos de la hacienda de Santa Ana Aragón, pueblo del Peñón de los Baños y Ticomán. Por el oriente: la hacienda del Peñón de los baños, terrenos de la hacienda de los Reyes, pueblo de Santa Martha Acatitla y parte poniente de Ixtapalapa. Por el sur: Churubusco, parte norte de Coyoacán, pueblo de Axotla y terrenos de la hacienda de San Borja. Por el poniente: Santa María Nonoalco, zona en donde se ubica actualmente la colonia San Pedro de los Pinos, poniente de Tacubaya, Chapultepec y Tacuba, así como una porción territorial de la actual Delegación Azcapotzalco.

Sin embargo, la Guerra de Independencia ocasionó que el país cayera en una crisis política, económica y social que no cesó hasta 1850. Las vías de comunicación se vieron seriamente afectadas y se interrumpió el tráfico de productos manufacturados y bienes de consumo. Los canales se volvieron intransitables debido a la gran cantidad de basura que se tiraba en ellos y el de Chalco, que terminaba cerca del Palacio de Gobierno, se seguía empleando para la transportación de víveres a la ciudad. Subsistían las canoas y las trajineras pero los problemas en los medios de transporte repercutían en el tráfico, la minería, la hacienda pública y la agricultura.

La geometría urbana había cambiado, aparecieron las primeras glorietas y cruceros aunque la intensa actividad de autos seguía ocasionando problemas de vialidad. Para atender el problema, en 1830, se expidió el primer Reglamento de Tránsito, expedido por el gobierno de la capital. En él se establecían límites de velocidad y se pretendía tener control sobre las tarifas y el uso de los vehículos. El incremento en la demanda de transporte llegó a tal grado que surgió la inquietud de construir una vía de fierro que uniera la capital de Veracruz, en 1825. Treinta años más tarde, se empleaba una máquina de vapor de Paseo de Bucareli a Tacubaya y otra de tracción animal de Bucareli al centro de la ciudad. En enero de 1858, expidió un nuevo reglamento para la conservación de vías que establecía límites de velocidad y capacidad de transporte de los coches.

Otros cambios se dieron en el último período de gobierno de Antonio López de Santa Anna, con el decreto de 1854, que ensanchó la extensión que tuvo el Distrito Federal, comprendiendo entre sus límites las siguientes poblaciones: al

norte, hasta el pueblo de San Cristóbal Ecatepec; al N.O., Tlanepantla; al poniente los Remedios, San Bartolo y Santa Fe; al S.O., desde el límite oriente de Huisquilucan, Mixcoac, San Ángel y Coyoacán; por el sur, Tlalpan; por el S.E., Tepepan, Xochimilco e Iztapalapa; por el O., el Peñon Viejo y entre este rumbo y el N. E. y N., hasta la medianía de las aguas del lago de Texcoco.

En 1865, se inauguró el primer tramo de una nueva vía que comunicaba con Mixcoac, Tlalpan y Coyoacán pero, debido a que el ruido que producían las máquinas de vapor, afectaba a los habitantes de la ciudad, se permitió el uso exclusivamente en ésta y otras calles, de coches de tracción animal. Para 1875, la máquina de vapor fue desplazada por la mula, ya que las vías no soportaban el peso de las máquinas. Las máquinas de vapor hicieron entonces su aparición en los canales, mediante barcos de vapor y surgió la Empresa de Vapores Mexicanos. Hacia 1885, la ciudad contaba con 300 mil habitantes y el desarrollo de vías públicas dentro del perímetro de 13 mil 500 metros, sumaban 270 kilómetros. Los distintos medios de transporte también se dividían en clases sociales. Los pobres utilizaban los tranvías de mulitas, trenes de tracción animal de aproximadamente cinco metros de largo por dos de ancho, con bancas corridas a los costados para transportar a unas 30 personas. En 1904, hubo un incremento de las líneas tranviarias y también de nuevas colonias. Dado el incremento demográfico y la creciente demanda de medios de transporte, en 1905 se presentó un proyecto de tren subterráneo pero no prosperó. Unos años después, en 1908, surgió un servicio llamado "rápidos" que iban del Zócalo con dirección a



Tlalpan, Coyoacán, San Ángel, Mixcoac y Tacubaya. Su circulación tenía preferencia y cuando pasaban, todo el tránsito se detenía.

El primer automóvil de combustible que llegó a México, un Delaunay Belleville hecho a mano, procedente de Tolón, Francia. Durante la época de la Revolución, los generales fueron los primeros en disfrutar de paseos en automóviles de marcas extintas, sus chóferes se los compraban y empezaban a ruletear por la ciudad.

Hacia 1910, da inicio la etapa revolucionaria con el levantamiento contra el general Porfirio Díaz. Esta época se vio apoyada por los nuevos medios de transporte, principalmente por el ferrocarril. Los caminos y otros medios de comunicación resultaron seriamente afectados con el levantamiento ,aunque los proyectos continuaban, como la unión de Cuernavaca y la ciudad mediante transporte eléctrico. Finalmente, en agosto de 1913, se terminó la construcción de una vía eléctrica hacia Santa Fe y el Desierto de los Leones. Para entonces, circulaban en la capital del país más de dos millones de vehículos, incluyendo los que provenían de los municipios conurbados, se efectuaban más de 20 millones de viajes diarios. Los automóviles particulares ocupaban el 70% de la vialidad para circular y estacionarse, consumían el 33% de la producción de gasolina nacional, transportaban 1,8 personas por viaje. En 1976, se desarrolló el Plan Maestro del Metro, el Plan de Vialidad y el Sistema de Transporte de Superficie que preveía modificaciones a las rutas de autobuses para adecuarlas a la infraestructura de los "ejes viales" -que comenzaron a construirse en 1979- y estructurarlas en un sistema integral de transporte de superficie, en una red de

rutas directas "ortogonales" que evitarían los transbordos y posibilitarían los viajes de Norte a Sur y de Oriente a Poniente.

En 1986, se emitió un decreto presidencial para la protección y mejoramiento del medio ambiente del D. F. Con el fin de resolver los problemas de transporte de la zona metropolitana, los gobiernos federal, del estado de México y del Distrito Federal, constituyeron el 7 de febrero de 1991 el Consejo de Transporte del Área Metropolitana (COTAM), mismo que tres años después, se convirtió en la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (COMETRAVI). Con los cambios, se dio paso a la hasta hoy vigente Secretaría de Transportes y Vialidad, que además de absorber las unidades administrativas que integraban la Coordinación General del Transporte, adscribió la Dirección General de Autotransporte Urbano y la Dirección General de Control de Tránsito que pertenecía a la Secretaría de Protección y Vialidad.

Con la llegada del Ingeniero Cuauthémoc Cárdenas Solórzano al Gobierno de la ciudad, el primero elegido democráticamente, en 1997 se introdujo un servicio especializado para personas con discapacidad y personas de la tercera edad, en dos líneas con 20 autobuses y una línea con cuatro trolebuses. También se puso en operación el Programa Radar de apoyo vial con el fin de apoyar la fluidez del tránsito vehicular, auxiliar al automovilista en descomposturas mecánicas menores y orientarlo a él y al peatón en la localización de calles y avenidas, así como asistir a poblaciones vulnerables en los mismos ámbitos.

## 1.2 Origen del peatón.

¿Qué es el peatón? Préstamo, siglo XVIII, del francés pietón, derivado de pied, pie. De la familia etimológica "de pié". El peatón es peón del francés soldado de a pie. Un peatón es una persona desplazándose a pie. Alterándola, el castellano tomó del francés la voz piéton, formada a partir de pied (pie), del latín pes, pedis que se registro a principios del siglo XIV, primero, con el significado de soldado de infantería. El sentido moderna de la palabra es de mediados del siglo XVI y el español forjó el adjetivo peatonal para designar las vías donde no pueden circular los autos pero sí los transeúntes.<sup>4</sup> En las ciudades se dice de los que transitan a pie por la calle o por la vía pública. En tiempos recientes, el término se refiere principalmente a quien camina sobre una carretera, camino o acera, aunque no siempre ha sido así. También existen zonas destinadas al tráfico de peatones que no están ligadas a carreteras. Si están en zonas silvestres o montañosas, suelen llamarse senderos y los peatones comparten la vía con ciclistas y jinetes en algunos de éstos. Algunas calles son denominadas peatonales y están reservadas para uso exclusivamente pedestre. Son más frecuentes en zonas comerciales o turísticas. El acera es un espacio de la vía hechos para los peatones.

---

<sup>4</sup> National Highway Traffic Safety Administration.

**Paso de cebra**<sup>5</sup>: la travesía se caracteriza por sus rayas longitudinales (de ahí el término nombrado a partir de las líneas de la cebra) de visibilidad, paralelas alternando un color claro (generalmente blanco) y oscuro (generalmente sin pintar si la superficie es de color oscuro). Generalmente, las rayas tienen 40 ó 60 centímetros de ancho. Los peatones tienen derecho de paso en esta clase de lugar una vez que hayan puesto un pie sobre él. Entonces, el conductor tiene que parar y dejar pasar al peatón. La situación del peatón es muy desventajosa, pero también es bastante peligrosa por perder la visibilidad de los vehículos.

El usuario es el elemento central que le da la razón de ser a cualquier sistema de transporte urbano. No entenderíamos la movilidad sin el usuario, la demanda no podría entenderse sin los estilos de vida de los habitantes de un centro de población, por ello es que se aborda al usuario desde diferentes perspectivas que plantean varias realidades con problemas específicos que exigen respuestas diferenciadas para llegar a una meta única hacia un transporte más humano.

Peatón se considera a la población en general del D. F., dado que todos somos peatones en algún momento de nuestro viaje diario. La prioridad en relación al peatón, es procurar su seguridad, la cual depende no sólo del gobierno como autoridad sino de la participación permanente del usuario del transporte público y de la vialidad, en la práctica de una cultura vial que distinga a los habitantes del D.

---

<sup>5</sup> [www.monografias.com/trabajos10/prens/prens.shtml](http://www.monografias.com/trabajos10/prens/prens.shtml)

F. En este sentido, en un marco de orden y respeto, la autoridad, conductores y peatones, es necesario establecer una relación solidaria, de apoyo y de cortesía hacia el peatón pero si deberá conocer y respetar las reglas de tránsito y dispositivos de control de la vía pública.

Wdowiak dice que hay dos conceptos de peatón: transportes y un medio de vida. Se debe considerar lo que es el caminar para peatones: es una planeación y diseñador urbanos: involucra más gente y más viajes, volumen, tiempo, vulnerabilidad y recorridos que ningún otro medio de transporte. Cuando la velocidad de desplazamiento no sea mayor que 5 km. por hora, los sentidos humanos se han desarrollado enteramente para caminar. Están organizados para el máximo de información. Los conductores son una ilusión óptica. Llamaremos abstracta por contradicción a la real y figurativa al peatón.<sup>6</sup> Ciudad insatisfactoria, desordenada, carente de continuidad, coalición de intereses de la ideología; la especulación, el prestigio y poder en las renovaciones urbanas.<sup>7</sup> La época en que vivimos es un amplio caos y las revoluciones demográficos han destruidos el orden. Actualmente, el espacio público de población se encuentra en estado de intensa transformación. El ser humano ha cedido su lugar al automóvil, provocando el colapso. Esto hace que la ciudad adquiera otras escala cuya medida es la máquina capaz de recorrer grandes distancias a través de la llamadas vías rápidas. La calle deja de ser espacios donde el ser humano puede

---

<sup>6</sup> Wdowiak, Wclaw. El espacio público en la ciudad, la aglomeración urbana y el espacio urbanización. II Foro Internacional: El peatón en el uso de la ciudad. Cuadernos de Arquitectura y Conservación del Patrimonio Artístico. México, sep. – oct. 1981. p. 23.

<sup>7</sup> Idem. p. 21.

vivir. El tributo lo está pagando el futuro. Las inversiones equivocadas y las especulación que benefician a pocos y dañan a muchos se han reconocido demasiado tarde y degradan las calles estrechas.

## **CAPITULO SEGUNDO**

### **Conceptos Jurídicos**

Entendemos como imagen urbana el conjunto de elementos naturales y construcciones que como una ciudad o poblado, colonias y barrios que constituyan el marco visual de las habitantes, tales como colines, ríos, bosques, edificios, calles, plazas, parques, anuncios, sólo por mencionar algunos. En conjunto van a determinar las características del lugar e influir en las costumbres, identidad y, en general, en la cultura de la población. La imagen urbana y la fisonomía de las colonias muestran la historia de cada localidad y de su gente. Es la presencia viva de los hechos y sucesos en un tiempo determinados.

Así, muchas características urbanas poco a poco se han ido transformando y toman elementos: gran cantidad de población cruza por su territorio, amplias y chicas vialidades totalmente articuladas con las demarcaciones colindantes derivados de las instalación de zonas comerciales y de servicios, escasez de zonas manufactureras y conversión del sus pueblos tradicionales en urbanizados. Así, un sinnúmero de asentamientos irregulares dieron forma a nuevas colonias populares que derivaron en fraccionamientos y en zonas habitacionales, todo ello en el marco de conflictos en torno a la (anti) regularización territorial y a la falta de servicios públicos. Había que dar respuesta inmediata a la demanda en ascenso de servicios culturales, recreativos y deportivos, no sólo de la comunidad sino de la cantidad de visitantes.

El crecimiento desmedido de las zonas urbanas, la creación de nuevas trazas calles y vialidades, el entubamientos de los ríos convertidos en drenajes y viaductos, la tala inmoderada de los árboles (ya sea fuera o dentro de la ciudad, por que dentro, en las fiestas decembrinas, ya sea en las calles principales o en calles aledañas), las cañadas convertidas en basureros y receptoras de aguas negras y los desechos industriales, el deterioro de la ciudad y su entorno. El crecimiento y la contaminación son los dos rasgos esenciales de la ciudad de México. La gente vive de arruinar su medio ambiente.<sup>1</sup>

Actualmente, en la ciudad de México radica el 9% de los habitantes del país mientras que su territorio apenas representa el 0.8% de la superficie total de la República Mexicana. Su población asciende a 8.6 millones de habitantes y crece a un ritmo del 0.6% anual. Sin embargo, se calcula que unos cuatro millones de personas que conforman la población llamada itinerante, es decir que no residen en el D. F., llegan diariamente a trabajar o realizar diversas actividades y utilizan sus servicios públicos, principalmente el transporte.

Los viajes con origen y destino en las delegaciones del D. F. han ido disminuyendo: pasaron del 62% en 1983 al 57% en 1994, mientras que los metropolitanos han ido creciendo: pasaron del 17% al 22% en el mismo periodo. Esto se debe a que la población ha modificado sus asentamientos en los últimos 20 años, desplazándose de las delegaciones centrales a las periféricas y hacia los

---

<sup>8</sup> Castillo Juárez, Arq. Heberto. Jefe Delegacional en Coyoacán. Primer Informe de Gobierno – 2007. 1er año.



municipios conurbados del Estado de México ubicados al norte de la ciudad, alejándose así de las zonas mejor dotadas de infraestructura vial y generando con ello, nuevas demandas de transporte y vialidad.

En el D. F. circulan diariamente 3.5 millones de vehículos por la red vial de 10 mil 200 kilómetros que la integran. El 9% corresponde a vialidad primaria y está conformada por las vías de acceso controlado, los ejes viales y las arterias principales. El 91% restante, corresponde a las vialidades secundarias, cuya administración está a cargo de las delegaciones del D. F. Derivado de lo anterior, el gobierno del D. F., encabezado por Andrés Manuel López Obrador, a través de la Secretaría de Transportes y Vialidad, puso en marcha el “Programa Integral de Transporte y Vialidad (PITV) 2001 – 2006”, con el fin de garantizar la movilidad de las personas y los bienes a las regiones de la ciudad de México y facilitar la accesibilidad a su entorno urbano. Dicho programa gira en torno a 100 acciones definidas para su cumplimiento en un plazo estratégico a corto, mediano y largo plazo, que tienen como objetivo principal mantener la correspondencia con los objetivos del Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal y los programas sectoriales vinculados. Las acciones están clasificadas en cinco subprogramas: Transporte y Desarrollo Sustentable; Desarrollo Integral de los Servicios de Transporte; Desarrollo Integral de la Infraestructura, Atención Ciudadana y Fortalecimiento Institucional.

En la actual administración, se ha impulsado el desarrollo de la red vial con el fin de facilitar el transporte público y particular, mejorar los tiempos de desplazamiento y la capacidad de desahogo de la red con conexiones estratégicas

y de comunicación entre diversas zonas y vialidades en la ciudad. Dentro de ese desarrollo vial, se han llevado a cabo diversas obras de gran magnitud y beneficio para la ciudad y su zona conurbada: el segundo piso del Periférico, en su tramo San Antonio – San Jerónimo; los Puentes Carlos Lazo Av. Centenario; el Distribuidor Vial San Antonio; el Puente Vehicular Prol. San Antonio – Alta Tensión Eje 5 Poniente; el Puente Vehicular Tarango; el Corredor Centenario – 5 de Mayo; el Eje Troncal Metropolitano; el Distribuidor Vial Ing. Heberto Castillo Zaragoza – Oceanía; el Puente vehicular Fray Servando; el Puente vehicular Av. Del Taller – Lorenzo Boturini y el Puente vehicular Muyuguarda.

El 26 de septiembre de 2004 fue abierta a la circulación la avenida de Los Poetas, que cuenta con cuatro entronques y tres puentes: Carlos Pellicer, Octavio Paz y Jaime Sabines. Una de las obras con mayor impacto iniciada en la administración de Andrés Manuel López Obrador, es el segundo nivel del Periférico. La primera etapa del proyecto –el Distribuido Vial de San Antonio- se inauguró el 11 de junio de 2003 y el primer tramo de la segunda etapa, de San Antonio a Rómulo O’Farril, el 22 de agosto de 2004. También se puso en operación el distribuidor vial Heberto Castillo que forma parte del Eje Troncal Metropolitano que correrá, desde las delegaciones del sur de la ciudad, hasta los municipios mexiquenses que están al norte de la ciudad de México.

Además del distribuidor, en los primeros meses del 2004 se abrieron los tres puentes ubicados en los cruces de Francisco del Paso y Troncoso y Avenida del Taller, Lorenzo Boturini y Fray Servando Teresa de Mier. También se concluyó el puente Muyuguarda que sirve como salida adicional a los habitantes de

Xochimilco para incorporarse a Periférico. El 26 de septiembre de 2005 se presentó el programa denominado “100 Acciones para Mejorar el Tránsito Vial en la ciudad de México, 2005 – 2006” a través de acciones sencillas como realizar adecuaciones geométricas mediante el recorte de camellones, canalizaciones y retornos con el fin de eficientar los flujos vehiculares y peatonales. Contempla también establecer señalizaciones adecuadas en intersecciones conflictivas para mejorar la seguridad en aquellas que registran un alto índice de accidentes y corregir accesos a vías de acceso controlado, retornos, cruces con vías de ferrocarril y nivelación de coladeras.

Las acciones implementadas por la SETRAVI para el mejoramiento del transporte y la vialidad en la ciudad de México, se complementan con una serie de cambios administrativos para eficientar los diversos servicios a cargo de la dependencia.

El 30 de diciembre del 2003 se publicó el nuevo Reglamento de Transporte que integró las disposiciones de los reglamentos de Transporte Público del D. F. para Transporte de Carga, de Transporte de Pasajeros y de Transporte Público de Taxi, e incluye una sección destinada al manejo de la publicidad en vehículos de transporte de pasajeros y carga. En esa misma fecha se publicaron las adecuaciones al Reglamento de Tránsito en el que se establece una nueva categorización de las licencias para conducir que se otorgan en el D. F.

A partir del 2003, el gobierno del D. F. inició un programa llamado Revolución Administrativa, para el cual, la SETRAVI instrumentó acciones de simplificación y reorganización de trámites, orientadas a disminuir los tiempos de respuesta al

ciudadano, combatirla corrupción y eficientar los procedimientos y mejorar la calidad del servicio, dando prioridad a los de mayor demanda. Los que han generado más impacto entre la ciudadanía son la licencia de conducir para automovilistas, altas vehiculares de autos nuevos, licencia tarjetón para operadores del transporte público y la revista vehicular.

Desde enero de 2004 se implementó la Licencia Tipo “A” con vigencia permanente. Tan sólo de enero del 2004 a septiembre del 2005, se emitieron un millón 903 mil 145 licencias. Otro de los trámites que forman parte de la Revolución Administrativa es la Licencia Tarjetón para conductores del Transporte Público con un nuevo concepto de servicio basado en el mejoramiento sustancial de la atención al usuario y garantizar un mayor control y transparencia. A partir del 2004, se hizo un replanteamiento a fondo de la revista vehicular. Se estableció como punto central la seguridad de usuarios, peatones, automovilistas y conductores. El 2 de mayo de 2005, se firmó el convenio con la Secretaría de Medio Ambiente del D. F. para establecer acciones, políticas y estrategias para el desarrollo, implementación, seguimiento y ejecución de la revisión físico-mecánica de las unidades de transporte público en los centros de verificación vehicular.<sup>2</sup>

## **2.1 Constitución Política de los Estados Unidos de México: artículo 44, 73 y 122.**

---

<sup>2</sup> Secretaría de Transportes y Vialidad. Ob. cit. p. 7.

### **2.1.1 Artículo 44 de la Constitución Mexicana.<sup>3</sup>**

Según el artículo 44 de la constitución mexicana, la ciudad de México es el Distrito Federal, sede de los poderes de la Unión y capital de los Estados Unidos Mexicanos. En 1993 que se modificó por última vez el artículo 44 de la constitución para establecer el carácter jurídico de la ciudad de México que se erige como Distrito Federal en la federación mexicana; es decir, sólo existe una población en la entidad, la ciudad de México, que a la vez es el Distrito Federal como sede de los poderes de la Unión. Tiene una superficie de 1479 kilómetros cuadrados, donde viven casi 9 millones de personas. Es uno de los ámbitos urbanos más extensos de todo el mundo, tanto por población como por extensión territorial. Según el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), el territorio del Distrito Federal se localiza en la provincia geológica de lagos y volcanes del Anáhuac. Buena parte de sus 1479 kilómetros cuadrados de superficie forman parte del valle de México y, más específicamente, de los vasos drenados de los lagos de Texcoco, Xochimilco y Chalco.

### **2.1.2 Sección III de las facultades del Congreso de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: artículo 73<sup>4</sup>: El Congreso tiene facultad:**

XXIII. Para expedir leyes que establezcan las bases de coordinación entre la Federación, el Distrito Federal, los Estados y los Municipios, en materia de

---

<sup>3</sup> Constitución Política de los Estados Unidos de Mexicanos publicada el 5 de febrero de 1917.

<sup>4</sup> Idem.

seguridad pública; así como para la organización y funcionamiento, el ingreso, selección, promoción y reconocimiento de los integrantes de las instituciones de seguridad pública en el ámbito federal;

XXIX. Para expedir leyes que establezcan las bases sobre las cuales la Federación, los estados, el Distrito Federal y los municipios, coordinarán sus acciones en materia de protección civil.

### **2.1.3 Artículo 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:<sup>5</sup> Título Quinto - Gobierno del Distrito Federal.**

Determina que el gobierno del Distrito Federal está a cargo de los poderes federales y de los órganos ejecutivo, legislativo y judicial de carácter local, en los términos señalados por el artículo. Definida por el artículo 44 de este ordenamiento la naturaleza jurídica del Distrito Federal, su gobierno está a cargo de los Poderes Federales y de los órganos Ejecutivo, Legislativo y Judicial de carácter local, en los términos de este artículo: son autoridades locales del Distrito Federal, la Asamblea Legislativa y el Jefe de gobierno del Distrito Federal. El artículo 122 es sin duda el más amplio en este proceso de cambio para mejorar la estructura del Distrito Federal y sigue vigente; determina que: "El Gobierno del Distrito Federal está a cargo de los Poderes de la Unión, los cuales lo ejercerán por sí y a través de los órganos del Distrito Federal representativos y democráticos, que establece esta Constitución".

---

<sup>5</sup> Idem.

La fracción VI del artículo de referencia determina que: "El Jefe del Distrito Federal será el titular de la Administración Pública del Distrito Federal. Ejercerá sus funciones en los términos que establezca esta Constitución, el Estatuto de Gobierno y las demás leyes aplicables...".

El Estatuto del Distrito Federal es en nuestro país un documento inédito, novedoso y complejo, tanto en su naturaleza jurídica como en su contenido. La adecuada distribución de las competencias más importantes del gobierno del Distrito Federal, entre los ámbitos local y federal, así como regular las complejas relaciones entre los Poderes de la Unión y los órganos locales de gobierno, han sido motivos esenciales para la elaboración del Estatuto del Distrito Federal y hoy mismo siguen siendo motivos importantes para la gran reforma política que se está planteando a escala del Estado Mexicano y a nivel del Distrito Federal. Se ha iniciado ahora un nuevo proceso democrático, plural y legislativo, que llevará a que en el Distrito Federal tenga una nueva vida jurídica, política e histórica.

El Jefe de Gobierno del Distrito Federal tendrá a su cargo el Ejecutivo y la administración pública en la entidad y recaerá en una sola persona, elegida por votación universal, libre, directa y secreta.

La distribución de competencias entre los Poderes de la Unión y las autoridades locales del Distrito Federal se sujetará a las siguientes disposiciones:

## **2.2 Estatuto de Gobierno del Distrito Federal.**

A. Corresponde al Congreso de la Unión:

I. Legislar en lo relativo al Distrito Federal, con excepción de las materias expresamente conferidas a la Asamblea Legislativa;

II. Expedir el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal;

C. El Estatuto de Gobierno del Distrito Federal se sujetará a las siguientes bases:

BASE PRIMERA.- Respecto a la Asamblea Legislativa:

V. La Asamblea Legislativa, en los términos del Estatuto de Gobierno, tendrá las siguientes facultades:

a) Expedir su ley orgánica, la que será enviada al Jefe de Gobierno del Distrito Federal para el solo efecto de que ordene su publicación;

g) En materia de Administración Pública local, legislar su régimen interno y de procedimientos administrativos;

h) Legislar en las ... normas el organismo protector de los derechos humanos, participación ciudadana;



- i) Normar la protección civil; justicia cívica sobre faltas de policía y buen gobierno; los servicios de seguridad prestados por empresas privadas; la prevención y la readaptación social; la salud y asistencia social y la previsión social;
- j) Legislar en materia de planeación de las ... vías públicas, tránsito ... sobre explotación, uso y aprovechamiento de los bienes del patrimonio del Distrito Federal;
- k) Regular la prestación y la concesión de los servicios público y de limpia.
- ñ) Presentar iniciativas de leyes o decretos en materias relativas al Distrito Federal, ante el Congreso de la Unión;

BASE SEGUNDA.- Respecto al Jefe de Gobierno del Distrito Federal:

II. El Jefe de Gobierno del Distrito Federal tendrá las facultades y obligaciones siguientes:

- a) Cumplir y ejecutar las leyes relativas al Distrito Federal que expida el Congreso de la Unión, en la esfera de competencia del órgano ejecutivo a su cargo o de sus dependencias.
- b) Promulgar, publicar y ejecutar las leyes que expida la Asamblea Legislativa, proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia, mediante la expedición de reglamentos, decretos y acuerdos. Asimismo, podrá hacer

observaciones a las leyes que la Asamblea Legislativa le envíe para su promulgación, en un plazo no mayor de diez días hábiles. Si el proyecto observado fuese confirmado por mayoría calificada de dos tercios de los diputados presentes, deberá ser promulgado por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal.

c) Presentar iniciativas de leyes o decretos ante la Asamblea Legislativa.

f) Las demás que le confiera esta Constitución, el Estatuto de Gobierno y las leyes.

#### BASE QUINTA.-

G. Para la eficaz coordinación de las distintas jurisdicciones locales y municipales entre sí y de éstas con la federación y el Distrito Federal en la planeación y ejecución de acciones en las zonas conurbanas limítrofes con el Distrito Federal, de acuerdo con el artículo 115, fracción VI de esta Constitución, en materia de asentamientos humanos; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte ... y seguridad pública, sus respectivos gobiernos podrán suscribir convenios para la creación de comisiones metropolitanas en las que concurren y participen con apego a sus leyes.

Las comisiones serán constituidas por acuerdo conjunto de los participantes. En el instrumento de creación se determinará la forma de integración, estructura y funciones. A través de las comisiones se establecerán:

a) Las bases para la celebración de convenios, en el seno de las comisiones, conforme a las cuales se acuerden los ámbitos territoriales y de funciones respecto a la ejecución y operación de obras, prestación de servicios públicos o realización de acciones en las materias indicadas en el primer párrafo de este apartado;

b) Las bases para establecer, coordinadamente por las partes integrantes de las comisiones, las funciones específicas en las materias referidas, así como para la aportación común de recursos materiales, humanos y financieros necesarios para su operación; y

c) Las demás reglas para la regulación conjunta y coordinada del desarrollo de las zonas conurbanas, prestación de servicios y realización de acciones que acuerden los integrantes de las comisiones.

H. Las prohibiciones y limitaciones que esta Constitución establece para los Estados se aplicarán para las autoridades del Distrito Federal.

### **2.3 Ley Orgánica de la Secretaría Seguridad Pública del Distrito Federal.<sup>6</sup>**

La presente Ley es de orden público e interés general y tiene por objeto establecer las bases para la prestación del servicio de seguridad pública en el Distrito Federal (artículo 1).

En el marco de respeto a las garantías individuales, la seguridad pública es un servicio cuya prestación corresponde en forma exclusiva al Estado y tiene por objeto (artículo 2):

- I.- Mantener el orden público;
- II.- Proteger la integridad física de las personas así como sus bienes.

Estas funciones se entienden encomendadas al Departamento y a la Procuraduría, de acuerdo a la competencia que para cada uno de los cuerpos de seguridad pública establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Para los efectos de esta ley, se entenderá por (artículo 3):

- I.- Departamento: al Departamento del Distrito Federal y por Jefe del Departamento, al titular del mismo;
- II.- Delegaciones: a las Delegaciones del Departamento del Distrito Federal;

---

<sup>6</sup> Ley Orgánica de la Secretaría Seguridad Pública del Distrito Federal de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal del 20 de mayo de 2003.

- III.- Procuraduría: a la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal y por Procurador, al titular de dicha dependencia;
- IV.- Secretaría: a la Secretaría General de Protección y Vialidad del Departamento del Distrito Federal y por Secretario, al titular de dicha dependencia;
- V.- Programa: al Programa de Seguridad Pública para el Distrito Federal;
- VI.- Policía del Distrito Federal: a la Policía Preventiva y la Policía Complementaria del Distrito Federal;
- VII.- Policía Judicial: a la Policía Judicial del Distrito Federal, y
- VIII.- Cuerpos de Seguridad Pública: a las corporaciones a que se refieren las fracciones VI y VII de este artículo.

Corresponde al Departamento y a la Procuraduría, por ser esta última la institución en que se integra el ministerio público del Distrito Federal, prestar coordinadamente el servicio de seguridad pública, en sus respectivos ámbitos de competencia. Por lo que corresponde a su ámbito de competencia, la Policía Judicial quedará sujeta a las disposiciones de esta ley, sin perjuicio de lo previsto en la Ley Orgánica de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, en su Reglamento y en el Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal (artículo 4).

La Policía del Distrito Federal estará integrada por (artículo 5):

- I.- La Policía Preventiva, con todas las unidades y agrupamientos que prevea su reglamento y

II.- La Policía Complementaria, que estará integrada por la Policía Auxiliar y las demás que determine el reglamento correspondiente.

El Programa de Seguridad Pública para el Distrito Federal es el documento que contiene las acciones que en forma planeada y coordinada deberán realizar los Cuerpos de Seguridad Pública en el corto, mediano y largo plazo. Dicho programa tendrá el carácter de prioritario y su ejecución se ajustará a la disponibilidad presupuestal anual, así como a las disposiciones y lineamientos que sobre el particular dicten los órganos competentes (artículo 11).

En sus respectivos ámbitos de competencia, corresponde al Departamento y a la Procuraduría la elaboración e implementación del Programa (artículo 12).

El Departamento y la Procuraduría informarán anualmente a la Asamblea de Representantes sobre los avances del Programa en forma específica y por separado de cualquier otro informe que legalmente deban rendir, sin perjuicio del derecho de los representantes populares a recabar información sobre casos o materias concretas en los términos de ley. Esta representación popular evaluará los avances y remitirá sus observaciones a dichas dependencias (artículo 14).

El Programa deberá elaborarse y someterse a la aprobación del Ejecutivo Federal dentro de los seis meses siguientes a la publicación del Plan Nacional de Desarrollo; se revisará anualmente y se publicará en el Diario Oficial de la Federación y en la Gaceta Oficial del Departamento. El Departamento y la

Procuraduría darán amplia difusión al Programa enfatizando la manera en que la población puede participar en el cumplimiento del mismo (artículo 15).

El servicio a la comunidad y la disciplina, así como el respeto a los derechos humanos y a la legalidad, son principios normativos que los Cuerpos de Seguridad Pública deben observar invariablemente en su actuación (artículo 16).

Los elementos de los Cuerpos de Seguridad Pública del Distrito Federal, independientemente de las obligaciones que establecen la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos y otras leyes especiales, deberán (artículo 17):

- I.- Actuar dentro del orden jurídico, respetando en todo momento la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y las leyes que de ella emanen;
- II.- Servir con fidelidad y honor a la sociedad;
- III.- Respetar y proteger los Derechos Humanos;
- IV.- Actuar con la decisión necesaria y sin demora en la protección de las personas y de sus bienes;
- V.- No discriminar en el cumplimiento de sus funciones a persona alguna en razón de su raza, religión, sexo, condición social, preferencia sexual, ideología política o por algún otro motivo;
- VI.- Desempeñar con honradez, responsabilidad y veracidad el servicio encomendado, debiendo abstenerse de todo acto de corrupción, así como de hacer uso de sus atribuciones para lucrar;

VII.- Observar un trato respetuoso en sus relaciones con las personas, a quienes procurarán auxiliar y proteger en todo momento, debiendo abstenerse de todo acto de prepotencia y de limitar injustificadamente las acciones o manifestaciones que, en ejercicio de sus derechos constitucionales y con carácter pacífico, realice la ciudadanía;

...

X.- Recurrir a medios no violentos antes de emplear la fuerza y las armas;

La profesionalización de los Cuerpos de Seguridad Pública tendrá por objeto lograr una mejor y más eficaz prestación del servicio, así como el desarrollo integral de sus elementos mediante la institucionalización de la carrera policial, ampliando así su capacidad de respuesta a los requerimientos de la sociedad. Para los efectos del párrafo anterior, cada Cuerpo de Seguridad Pública contará con un Programa General de Formación Policial que tendrá como finalidad alcanzar el desarrollo profesional, técnico, científico, físico, humanístico y cultural de los elementos de los Cuerpos de Seguridad Pública, en el marco del respeto a los derechos humanos y al Estado de Derecho (artículo 18).

## **2.4 Ley de Transporte y Vialidad del D. F.<sup>7</sup>**

En el capítulo II, de los derechos de usuarios y peatones, se dice que la Ley y los ordenamientos que de ella emanen otorgan el derecho de preferencia a los

---

<sup>7</sup> Ley de Transportes y Vialidad del Distrito Federal publicada el 26 de diciembre de 2002.



peatones y los usuarios, en el momento de transportarse o transitar por las diferentes vialidades de la ciudad de México, por lo que se establecerán las medidas necesarias con estricto apego a la normatividad aplicable. Asimismo, para que en las vialidades se implementen los mecanismos o infraestructura que garanticen su seguridad personal (art. 94).

En el ámbito de su competencia, las autoridades de la Administración Pública deberán garantizar, mediante la infraestructura e instalación de los señalamientos viales necesarios, la estancia y el tránsito seguro de los usuarios y peatones en las vialidades, la posibilidad de conectarse entre medios de transporte y vialidades, ya sea mediante corredores, andenes, semáforos, puentes, pasos a niveles o a desnivel y otros dispositivos y protecciones necesarias. Asimismo, evitará que las vialidades, su infraestructura, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a éstas sean obstaculizados o invadidos (art. 95).

La Secretaría, la Secretaría de Obras y las Delegaciones en el ámbito de su competencia, promoverán las acciones necesarias para que las vialidades peatonales existentes, los corredores, andenes y la infraestructura de conexión de los diversos medios de transporte se mantengan en buen estado con el fin de proporcionar a los usuarios y peatones el tránsito seguro por estas vialidades. (art. 100).

Los usuarios tienen derecho a que el servicio público de transporte se preste en forma regular, continua, uniforme, permanente e interrumpida y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia (art. 101).

En el capítulo IV, de la infraestructura y elementos incorporados a la vialidad, la vialidad es susceptible de incorporación de infraestructura y elementos, siempre y cuando se cumplan con la normatividad aplicable (art. 109).

La incorporación de infraestructura y elementos a las vialidades se sujetarán a las siguientes prioridades (art. 111):

- I Los necesarios para proporcionar servicios públicos a las población.
- II Los relaciones con la señalización vial.
- III Los que menos afecten, obstaculicen u obstruyen su uso adecuado.

En el capítulo VII, de la nomenclatura y señalización vial, la Secretaría y Secretaría de Desarrollo Urbano, en el ámbito de su competencia y en coordinación con la Secretaría de Obras y las Delegaciones deben garantizar que en todas las vialidad de la ciudad exista señalización vial ... con el propósito de proporcionar una mayor orientación a la población y agilizar la fluidez del peatonal (art. 118).

En coordinación con la Secretaría de Obras y las Delegaciones, responsabilidad de la Secretaría la colocación, mantenimiento y preservación de la señalización vial (art. 119).

Las señales de tránsito son aquellos dispositivos viales que a través de códigos gráficos, simbólicos, sonoros, visuales o de otro tipo, regulen la circulación de peatón y vehículos. Los dispositivos para el control del tránsito deben cumplir con cinco requisitos fundamentales:

- ❖ Satisfacer una necesidad importante.
- ❖ Llamar la atención.
- ❖ Transmitir un mensaje claro.
- ❖ Imponer respeto a los usuarios.

Las señales deben estar en el lugar apropiado a fin de ser visibles para reaccionar. Existen varios tipos de señales: horizontales, verticales y preventivas.

- ❖ Horizontales: están pintadas en el suelo, por ejemplo, las que informan de los pasos de peatones, las zonas reservadas, el sentido de la calle, los carriles destinados a un tipo de vehículos o para los que dan vuelta a la derecha o los autobuses que circulan en contrasentido.
- ❖ Verticales.
- ❖ Señales preventivas y restrictivo.

## 2.5 Reglamento de Tránsito Metropolitano.<sup>8</sup>

Lo que vamos a ver en el Reglamento de Tránsito Metropolitano son los peatones nada más y solo en sus irregularidades.

Capitulo I Disposiciones generales.

Artículo 1. El presente Reglamento tiene por objeto establecer las normas relativas al tránsito de (...) la seguridad vial.

Articulo 3. “Autoridades y promotores voluntarios llevarán a cabo en forma permanente campañas, programas y cursos de seguridad y educación vial.” Ya llevamos un año y no ha habido ni programa ni campaña.

III. “La protección a los peatones, personas con capacidades diferentes y ciclistas.” La protección a los peatones y personas con capacidades diferentes son lo mismo, o sea que debería decir: “La protección a los peatones y los ciclistas.”

V. “El uso racional del automóvil particular.” ¿El uso racional del automóvil particular? ¿Quién dice qué es el “uso racional” del auto particular?

---

<sup>8</sup> Reglamento de Transito Metropolitano publicado en la gaceta oficial del D. F., el 20 de junio del 2007.

## Capítulo II De las normas generales de circulación.

Artículo 6. “Se prohíbe a los conductores:”

III. “Detener su vehículo invadiendo los pasos peatonales marcados con rayas para cruces de las vías públicas, así como las intersecciones con las vías.” Pues los policías no se percatan de esto porque se dan cuenta y no hacen nada hacia los conductores.

Artículo 8. “Para las preferencias de paso en los cruceiros, el conductor se ajustará a la señalización establecida y a las siguientes reglas:” El artículo 8, para quienes no lo saben, es para los conductores, no para los peatones, o sea, **las preferencias de paso en los cruceiros**. O sea, todo lo que se ha dicho de que debe primero a los peatones, aquí se viene para abajo.

II. “El conductor se ajustará a la señalización establecida y a las siguientes reglas en los cruceiros regulados mediante semáforos: debe detener su vehículo en la línea de “alto”, sin invadir la zona para el cruce de los peatones cuando la luz del semáforo esté en color rojo.” En el D. F., no hay conductor que se percate de que no deben pisar las rayas amarillas.

III. “Cuando la vía en que circule carezca de señalización que regule la preferencia de paso, o los semáforos se encuentren con luces intermitentes, estará obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo

cuando la vía en que se circula sea de mayor amplitud que la otra o tenga mayor volumen de tránsito.” Ahora imagínense que no hay rayas amarillas en las esquinas pero lo mismo, de modo que los peatones dejan pasar a los conductores en las calles. También los peatones creen que los conocen y, hasta creen que los peatones que pararse en las calles en lugar de los conductores. También, los policías no se percatan de esto porque se dan cuenta y no hacen nada hacia los conductores.

IV. “Cuando los semáforos se encuentren con luces intermitentes se cruzará con precaución disminuyendo la velocidad. Tiene preferencia de paso el conductor que transite por la vía cuyo semáforo esté destellando en color ámbar, sobre el conductor que transite en una vía cuyo semáforo esté destellando en color rojo, quien deberá hacer alto total y después cruzar con precaución.” También, ¿en dónde queda el peatón?

VI. “Cuando exista la señalización de círculo rojo o en los cruceos no haya posibilidad de que los vehículos avancen hasta cruzar la vía en su totalidad, evitará continuar la marcha y obstruir la circulación de las calles transversales.” ¿Qué quiere decir esto? ¿La señalización de círculo rojo de qué? Obstruir ¿qué? La circulación de las calles transversales, ¿para qué?

VIII. “En las glorietas, el que se halle dentro de la vía circular tiene preferencia de paso sobre el que pretenda acceder a ellas.” Es normal que quien se halle dentro va a acceder en la calle y va a siga, pero ¿quién va a decir qué el peatón

tiene la preferencia? si el conductor sigue teniendo la razón por que tiene un arma: el vehículo.

IX. “Entre las 23:00 hrs. y las 5:00 hrs. del día siguiente, debe detener totalmente el vehículo frente a la indicación de alto de un semáforo y, una vez que se cerciore de que ningún vehículo o peatón se dispone a atravesar un crucero, podrá continuar la marcha aún cuando no haya cambiado la señal de alto.” Esto en cualquier lado y todo el día, no solo cuando sea la madrugada.

Artículo 9. “Los peatones y personas con capacidades diferentes tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular, para garantizar su integridad física cuando:” Los peatones y personas con capacidades diferentes son iguales. El peatón tiene derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular, entonces ¿por qué primero ponen el artículo 8 si se le va dar preferencia al peatón?

“Los peatones que no cumplan con las obligaciones de este Reglamento serán amonestados verbalmente por los agentes y orientados a conducirse de conformidad con lo establecido por las disposiciones aplicables.” Nosotros pensamos que es importante que se amoneste el peatón por que si no, lo va a hacer toda la vida.

Artículo 12: “Se prohíbe estacionar cualquier vehículo en los siguientes espacios:”

XI. "Fuera de un cajón de estacionamiento o invadiéndolo ... ." A veces dejan un auto en batería y nosotros pensamos que eso está mal por que ese lugar es del peatón, o sea, todas las banquetas son del peatón, entonces ya no es lugar a que el conductor deje su auto en batería.

El peatón tiene la obligación de acatar las reglas de circulación y a los agentes de tránsito. Además, tiene la obligación de multar a los conductores cuando éstos no acatan las reglas de circulación (y viceversa).



## CAPITULO TERCERO

### Consideraciones sobre el concepto "peatón".

#### 3.1 La importancia del peatón

La zona metropolitana de México es la urbe que presenta uno de los mayores retos en el mundo para limpiar y mejorar su calidad de vida, debido a su enorme población, su situación geográfica y la suficiencia de recursos económicos.

Los habitantes de la ciudad de México deben mejorar la convivencia y seguridad de todos en la calle, pero el peatón es el que menos respeto y derecho tiene en las calles. Rara vez sus necesidades son consideradas. Como peatones y conductores, debemos respetar los principios básicos para mantenernos vivos y mantener a salvo la vida de los demás. El centro jurídico es el auto y no la gente que transita en las calles (Adelina Ruiz, Presencia Ciudadana). Debe contener un capítulo que abarque todo lo que ver con el peatón. "Ser una prioridad: le vamos a dar al peatón ... el peso que tiene ...".<sup>23</sup> De ahí la diferencia entre nada más dibujar y crear espacios con intenciones objetivas, visibles como en una caja de cristal y no como en el método de la caja negra en el que las ideas surgen de la penumbra. Intenciones con resultados evidentes, en consecuencia, innovaciones, trascendentes y sustentables.

---

<sup>23</sup> Presidente de la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa del D. F. (ALDF), Tomás Pliego.

Los derechos del peatón son parte de la vida de Francia y Alemania y toda la Unión Europea y en Estados Unidos y Canadá, Perú y Argentina, en general. ¿Por qué nosotros no? Por que olvidamos que el ciudadano es un peatón, que hay más ciudadanos que carros. En nuestro medio, es mayor la tendencia a resolver los que tienen más dinero y los que tienen mayor trascendencia, en consecuencia.

Al llegar a la ciudad de México, se contempla una infinitud de calles, edificios y espacios que apenas contienen las montañas y volcanes nevados que circundan una dilatada cuenca. En efecto, la ciudad se construyó sobre un desecado conjunto de lagos donde hoy viven más de 20 millones de habitantes a un ritmo acelerado y contrastante que se nota en la diversidad de actividades que transcurren en sus calles: automóviles en nervioso trayecto, innumerables peatones, comedores en las esquinas y vendedores de todo tipo. En este escenario tiene cabida la pobreza de muchos de sus habitantes, pero también el refinamiento y el lujo. La rica variedad de actividades ciudadanas y la decantación cultural tiene su reflejo en la no menos copiosa serie de construcciones que van de lo agraciado a lo grotesco, la majestad que le confieren los siglos o la inquietante modernidad.

En la ciudad de México se están llevando a cabo esfuerzos por parte de grupos activistas para recuperar el uso pedestre de las nuevas construcciones, de las cuales del 20 al 30 por ciento no cuenta con aceras. Muchos urbanistas han obviado las virtudes de las calles peatonales en zonas urbanas. En numerosas calles no hay siquiera alumbrado callejero, con la excusa de que los automóviles

cuentan con su propia iluminación. En cambio, el tráfico pedestre es la opción preferida por el gobierno y población y se le dedica especial atención a la separación de vías para tráfico peatonal, junto con la existencia de desarrolladas redes de transporte público.

La rápida urbanización presenta grandes desafíos para las ciudades en expansión, especialmente en lo que se refiere a su capacidad de proporcionar un medio ambiente sostenible, seguro y saludable. El valle de México carece de sistemas que permitan estructurar ordenadamente el desarrollo urbano y tampoco ha existido un conjunto coherente de políticas públicas, proactivo y previsor de la organización urbana. En las nuevas áreas de crecimiento se han adaptado como vialidades urbanas algunas carreteras, diseñadas para traslados regionales y, en el área consolidada, el aumento de la vialidad y la motorización individual creciente, sólo se ha reflejado temporalmente en ahorros marginales de tiempo para sus usuarios. Finalmente, en uno y otros casos, han aumentado los congestionamientos y, lo peor, se ha atrofiado la capacidad de los habitantes metropolitanos para contar con una movilidad eficiente.

La organización actual de los órdenes de gobierno implicados en la planeación urbana no es la mejor para la ejecución de políticas públicas en materia de movilidad. Los organismos especializados suelen ser permeados en sus aspectos técnicos por intereses políticos coyunturales. La planeación de mediano y largo plazo termina excluida de las grandes decisiones políticas y se pierde la continuidad necesaria al primar la rentabilidad política por sobre las definiciones

técnicas. El valle de México alberga casi 20 millones de habitantes. Al igual que en todas las grandes ciudades del planeta, el crecimiento de los autos privados ha saturado progresivamente todas las vías del área metropolitana, especialmente las que se han construido con la esperanza de ser vías rápidas. Se estima también que, dentro de la cuenca atmosférica del valle de México, circulan más de 4 millones de autos. No obstante, la multiplicación creciente del número de automóviles ha deteriorado la calidad de vida de muchos los habitantes de la ciudad, ya que se han generado más y crecientes congestionamientos viales. En términos de kilómetros cuadrados, en los pasados cinco años, las vialidades primarias crecieron 16%, mientras que los vehículos se duplicaron. El tráfico vehicular en las horas de alta saturación ya cubre 15 horas del día. Entre las 7 a. m. y las 9 p. m., la velocidad de circulación es menor a los 24 km. / h. Sin duda, el problema es de saturación, ya que existe un componente cultural que fomenta el uso excesivo del automóvil particular, que se agudiza con la ineficiencia del transporte colectivo. Una ciudad es una entidad urbana con alta densidad de población en la que predominan fundamentalmente la industria y los servicios. Los habitantes del valle de México "pierden" anualmente millones de pesos debido a los congestionamientos viales, accidentes, daños a la salud y costos ambientales imputables a su movilidad, así como una disminución del valor predial, por tener que destinar parte del suelo a la construcción de vialidades. ¿Por qué pierden? Por que creen que los congestionamientos, accidentes, etc., son malos y, en realidad son buenos ya que ellos decidieron que, como su trabajo vale tanto que ni la salud es importante sino el dinero.

Cada vez se vuelven más agresivas las calles, provocándole tensiones y constantes enfrentamientos al peatón. Las calles de la ciudad de México son cada vez más compartidas por peatones y conductores. En primer lugar, deberá haber una campaña para enseñarles a los conductores que el derecho de los peatones es prioritario y siempre por encima del conductor, enseñándoles que unas rayas transversales de colores amarillas son un deber para que un peatón pueda cruzar primero y no los conductores. Aunque no haya rayas transversales amarillas en las esquinas o semáforo, el conductor sabe lo que debe hacer sobre el peatón. La seguridad de los peatones está en el conductor y debe tomar las precauciones para no arrollar a los peatones. Cuando decide manejar, usted debe saber que es responsable de una máquina letal frente a los peatones. De ahí la necesidad de replanificar la ciudad, encuazando el tráfico de tal manera que permita establecer zonas interiores donde se pueda alcanzar nuevas formas de vida agradables. No intereses ajenos sino dar su rasgo unificador mediante el respeto al peatón.

### **3.2 La(s) calle(s).**

La calle: primera y básica dentro de ese albergue institucional que es la ciudad. Es corredor hecho por los rostros de las casas y edificios. Asistimos a décadas (1950 - 2007) de un planeamiento urbano territorial carente de imágenes formalizadas de la destrucción urbana por la especulación, todos fracturando la ciudad, tornando en textos ilegibles los otrora memorables paisajes.<sup>24</sup> La ciudad es una obra perpetua de creación. Es un sistema de piezas intercambiables

---

<sup>24</sup> ROCA, Miguel Angel. Reflexiones en torno a la ciudad. p. 22.

dentro de un código – calles. Es un complejo de áreas, situaciones o fenómenos que la señalan e identifican. En ellos reconocemos el espacio y el tiempo con el organismo. Lo artístico, la naturaleza poética y urbano estriba en que son condicionadas y condicionantes como toda obra de arte, ejecutada con cierta materia y en contra de ella, a veces. Una representación será clasificar, describir y presentar su situación: el carácter dentro del tejido – la calle: función, naturaleza y forma, siendo la ciudad el dominio de los humanos.<sup>25</sup>

La mayor parte de las cosas agradables se inician al bajar del auto y, resumiendo, caminar está relacionado con varias oportunidades estrechamente presentando dos conceptos: 1) el peatón en tránsito en la ciudad y 2) las personas sentadas, acostadas, jugando en la ciudad. Disfrutando la ciudad en dos formas pero una transitando. Cuando se planea para el peatón en la ciudad, es muy importante considerar simultáneamente: caminar como una actividad necesaria y útil y como algo que tienes potencial de ser agradable y alegre.<sup>26</sup>

Tres grandes principios que debieran de ser aplicados como elementos cuando se desarrollan las políticas de planeación para peatones:

- 1) Al tráfico de peatones se le debe dar la prioridad sobre los conductores, que refleja su tamaño, importancia y su sensibilidad. Básicamente, esto es un asunto de actitud, cuidado e interés del peatón, no por los conductores ni las fuerzas economistas.

---

<sup>25</sup> Idem. p. 19.

<sup>26</sup> GEHL, Jan. Planeado para peatones. p. 24.

- 2) Otro de nuestra preocupación en del D. F. es que se han transformado en oasis para peatones y no se hace nada en otras áreas de la ciudad para que valga la pena vivir y caminar.
- 3) Invariablemente el planear incluya: peatones, bicicletas, motocicletas, transporte público y conductores.

### **3.3 El Reglamento Metropolitano de Tránsito.**

El Reglamento es el cumplimiento de normas de mejora para la prevención y problemas y disminución de accidentes de tránsito. Su finalidad es proteger a las personas y sus bienes, reduciendo la cantidad y severidad de los siniestros del tránsito; entendiéndose por tránsito a todo sujeto que circula por la vía pública.

En atención a los principios estratégicos contenidos en el Estatuto de Gobierno del D. F., la Administración Pública del D. F., a través de sus dependencias competentes, dará debida atención y seguimiento a las denuncias y propuestas de los ciudadanos del D. F., quienes en todo momento pueden coadyuvar en la consecución óptima de los objetivos que persigue este Reglamento.

La rápida urbanización presenta grandes desafíos para las ciudades en expansión, especialmente en lo que se refiere a su capacidad de proporcionar un medio ambiente sostenible, seguro y saludable. El valle de México carece de sistemas que permitan estructurar ordenadamente el desarrollo urbano y tampoco ha existido un conjunto coherente de políticas públicas, proactivo y previsor de la

organización urbana. En las nuevas áreas de crecimiento se han adaptado como vialidades urbanas algunas carreteras, diseñadas para traslados regionales y, en el área consolidada, el aumento de la vialidad y la motorización individual creciente, sólo se ha reflejado temporalmente en ahorros marginales de tiempo para sus usuarios. Finalmente, en uno y otros casos, han aumentado los congestionamientos y, lo peor, se ha atrofiado la capacidad de los habitantes metropolitanos para contar con una movilidad "eficiente".

La organización actual de los órdenes de gobierno implicados en la planeación urbana no es la mejor para la ejecución de políticas públicas en materia de movilidad. Los organismos especializados suelen ser permeados en sus aspectos técnicos, por intereses políticos coyunturales. La planeación de mediano y largo plazo termina excluida de las grandes decisiones políticas y se pierde la continuidad necesaria al primar la rentabilidad política por sobre las definiciones técnicas. El valle de México alberga casi 20 millones de habitantes. Al igual que en todas las grandes ciudades del planeta, el crecimiento de los autos privados ha saturado progresivamente todas las vías del área metropolitana, especialmente las que se han construido con la esperanza de ser vías rápidas. Se estima también que, dentro de la cuenca atmosférica del valle de México, circulan más de 4 millones de autos. No obstante, la multiplicación creciente del número de automóviles ha deteriorado la calidad de vida de muchos los habitantes de la ciudad, ya que se han generado más y crecientes congestionamientos viales. En términos de kilómetros cuadrados, en los pasados cinco años, las vialidades primarias crecieron 16%, mientras que los vehículos se duplicaron. El tráfico



vehicular en las horas de alta saturación ya cubre 15 horas del día. Entre las 7 a. m. y las 9 p. m., la velocidad de circulación es menor a los 24 Km. / h. Sin duda, el problema es de saturación, ya que existe un componente cultural que fomenta el uso excesivo del automóvil particular, que se agudiza con la ineficiencia del transporte colectivo. Una ciudad es una entidad urbana con alta densidad de población en la que predominan fundamentalmente la industria y los servicios. Los habitantes del valle de México "pierden" anualmente millones de pesos debido a los congestionamientos viales, accidentes, daños a la salud y costos ambientales imputables a su movilidad, así como una disminución del valor predial, por tener que destinar parte del suelo a la construcción de vialidades. ¿Por qué pierden? Por que creen que los congestionamientos, accidentes, etc., son malos y, en realidad son buenos ya que ellos decidieron que, como su trabajo vale tanto que ni la salud es importante sino el dinero.

Las calles de la ciudad de México son cada vez más compartidas por peatones y conductores. En primer lugar, deberá de haber una campaña para enseñarles a los conductores que el derecho de los peatones es prioritario y siempre por encima del conductor, enseñándoles que unas rayas transversales de colores amarillos son un deber para que un peatón pueda cruzar y no los conductores. Aunque no haya rayas transversales amarillos en las esquinas o semáforo, el conductor sabe lo que debe hacer sobre el peatón. La seguridad de los peatones está en el conductor y debe tomar las precauciones para no arrollar a los peatones. Cuando decide manejar, usted debe saber que es responsable de una máquina letal frente a los peatones.

No son producto del descuido, sino resultado de la imprudencia, inconsciencia y la ignorancia de los conductores. El bajo nivel de educación vial de los conductores provoca el poco respeto a la señalación. Una creciente comunidad compacta movilidad con distancia y frecuencias cada vez mayores confirma el evidente desmembramiento en sociedades llamados tradicionales para la planificación de nuestros construidos.

Para su seguridad al transitar por la ciudad, el peatón y el conductor:

---

3.3.1 Respetar las señales de tránsito.

3.3.2 El peatón tiene la obligación siempre de caminar sobre las banquetas y cruzar calles en las esquinas.

3.3.3 Una señal en movimiento o iluminada indicando "NO CAMINE" significa que el peatón no debe cruzar la calle en la dirección indicada, hasta cuando la señal lo indique. Cualquier peatón quien parcialmente cruza, debe continuar terminando de cruzar.

3.3.4 En las intersecciones que no tienen señales para peatones, estos últimos deber estar alertas y esperar por la luz verde en el semáforo.

3.3.5 El tránsito vehicular debe dar preferencia al peatón cuando no hay semáforo. Los conductores ignoran por completo que frente a un peatón en un

paso peatonal, se debe detener para ceder el paso, así se trate de una sola persona que se dispone a cruzarlo.

3.3.6 Los conductores deben fijarse siempre por los peatones cruzando las calles en las esquinas sin que haya semáforo o dando vuelta hacia la derecha.

3.3.7 Para los peatones: cuando no hay semáforo, usar los pasos de peatones.

3.3.8 El peatón tiene la preferencia sobre el cuando no hay semáforo.,

3.3.9 Al observar las líneas amarillas de un paso de peatones sirven para recordar y asegurar a los conductores que deben tener cuidado cuando hay peatones en la vía.

3.3.10 Por su uso: Un puente es diseñado para peatonal, además de otros. En algunos casos puede haber restricciones en su uso. Por ejemplo, puede ser un puente en una autopista y estar prohibido para peatones y bicicletas, o un puente peatonal. El área debajo de muchos puentes se ha convertido en refugios improvisados y albergues para la gente sin hogar. La parte inferiores de los puentes alrededor de todo el mundo son puntos frecuentes de graffiti.

3.3.11 Queda prohibido parase a charlar, merendar, traficar con armas o hacer el amor en los pasos de cebra. Los peatones pasarán rapidito y nunca dedicarán gestos despectivos o "toreros" a los conductores de los vehículos según se pasa. Los conductores, a su vez, tienen prohibido acelerar en punto muerto o meter miedo con falsas salidas a los peatones que se encuentran cruzando en esos momentos.

3.3.12 Se denomina paso a nivel a los pasos o cruces al mismo nivel de distintos medios de transporte terrestre, el término se emplea específicamente al cruce al mismo nivel de vías ... de uso peatonal.

3.3.13 La excusa de que los automóviles cuentan con su propia iluminación.

3.3.14 Cediendo el paso: hay muchas otras condiciones en las que deberá ceder el paso o reducir la velocidad para que otro vehículo pueda pasar seguramente. Ceder el paso sencillamente significa que debe reducir la velocidad o, si es necesario, detener su vehículo para permitir que otro vehículo o un peatón continúen su camino sin problemas. La ley sobre el derecho de paso no le cede a nadie el derecho de paso; solamente indica quién debe ceder el paso. Las señales de alto, las señales para ceder el paso y los semáforos controlan el paso en intersecciones muy ocupadas. Estas señales indican a los conductores quién puede continuar sin detenerse, o quién debe detenerse y ceder el paso a otros conductores, ciclistas o peatones. En aquellas intersecciones en las que no haya señales ni semáforos, debe observar y ceder el paso a cualquier vehículo que se encuentre o que se acerque a la intersección desde su derecha al mismo tiempo.

3.3.15 Pare antes de que entre o cruce una carretera desde un callejón, carretera privada, vía de acceso u otro lugar que no esté controlado por un semáforo, deténgase en el punto más cercano a la carretera a la cual va a entrar. Si hay una banqueta, deténgase **antes** de cruzar la banqueta.

3.3.16 Si debe cruzar una banqueta, como por ejemplo cuando entra o sale de un callejón o de una vía de acceso, deténgase **antes** de llegar a la banqueta y ceda el paso a peatones y ciclistas.

3.3.17 Si una intersección no tiene señalización y los peatones cruzan en el mismo carril o en el carril junto a vehículo, debe frenar y permanecer detenido antes de pasar por un cruce de peatones, ya sea que esté marcado o no.

3.3.18 Generalmente los peatones tienen el derecho de paso en todas las intersecciones. Hay un cruce de peatones en cada intersección, aunque no esté marcado con líneas.

3.3.19 Para determinar la ubicación de un cruce de peatones no marcado, imagine que la banqueta o arcén de la esquina se extiende a través de la carretera hasta llegar a la banqueta o arcén del otro lado de la carretera. Por ley, el área incluida en un cruce de peatones no marcado debe ser por lo menos seis pies de ancho, y existe, aunque no haya banqueta ni arcén.

3.3.20 Los conductores no deben bloquear el cruce de peatones cuando se detienen ante un semáforo. Tampoco puede detenerse de manera que una parte de su vehículo quede dentro del área del cruce de peatones. Cuando se bloquean estos cruces, se obliga a los peatones ir alrededor del vehículo, colocándolos en una situación peligrosa.

3.3.21 Debe **detenerse y quedar detenido** frente un cruce peatonal (marcado o no) cuando el peatón se encuentra.<sup>27</sup>

- ❖ En el carril en que circula su vehículo;
- ❖ En un carril adyacente al que circula su vehículo;
- ❖ En el carril hacia el que gira su vehículo;
- ❖ En un carril adyacente al que gira su vehículo, si hace un giro en una intersección que **no** tiene semáforo;
- ❖ A menos de un metro del carril en el que gira su vehículo, si hace un giro en una intersección que sí tiene semáforo; o
- ❖ En un cruce de escuela donde hay un guardia de tránsito y éste le hace la señal de alto.
- ❖ No necesita detenerse ante un peatón en un cruce peatonal si usted viene circulando por la mitad del camino del otro lado de una isla de seguridad del peatón.

3.3.22 Debe detenerse y quedar detenido ante peatones en la banqueta cuando ingresa o sale de un callejón, una vía de acceso o un camino privado.

3.3.23 Recuerde que hay un cruce peatonal en cada intersección independientemente de que estén marcados o no. Además, una senda para bicicletas o la parte del camino donde el vehículo se detiene o estaciona

---

<sup>23</sup> OREGON DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. *Como compartir la carretera*. Driver and Motor Vehicle Services. p. 31.

adyacente a un carril de circulación se considera parte del mismo. Estas leyes no lo eximen a usted, el conductor, del deber de ejercer el cuidado debido con respecto a los peatones.

En esta metrópolis se puede observar cada uno de estos sucesos tan comunes que ni siquiera los vemos fuera de lugar:

3.4.1 Las baqueteas desplazan de su espacio los peatones en esta ciudad: vendedores ambulantes, talleres mecánicos, aparadoras de mueblerías, restaurantes, postes, plumas metálicas, publicidad integradas, pero los peatones tienen la culpa. La invasión ilegal de la aceras es un hecho evidente en muchas zonas del D. F., que obligan a los transeúntes a circular por el arroyo vehicular, con el alto costo que significa para su integridad física. Los autos desplazaron a los peatones de su espacio urbano natural. Difícilmente se cumple que plasman el respeto que debe haber hacia los peatones.

3.4.2 Cada persona requiere de las condiciones de libertad para desplazarse a pie, con seguridad, dignidad y sin obstrucciones físicas o abstractas, pero México, frecuentemente inseguro, incomodo y denigrante por suficiencia, magnitud y continuidad, cediendo el área y la funcionalidad a los motores. Suelen los menos malos: aconsejar parches, retoquen o vaguedades, generalidades o quimeras pasaditas sin centrar su atención en aspectos específicos en los que podría empezar inmediatamente a actuarse.

- 3.4.3 Innumerables arquitectos lo demuestran con sus proyectos: la ausencia de la consideración seria, real y suficiencia del diseño de la responsabilidad ética por que no exime al quien solo pasa con riesgo e incomodidad del peatón. Un área cuyo diseño si se basó visiblemente en el peatón con calida, conocimiento, experiencia, con acierto, tino, creatividad y la sencillez, sobretodo: parque Rufino Tamayo en Monterrey.
- 3.4.4 Cultura vehicular sumamente violenta y agresiva: la máquina encima. Psicológica y sociocultural: tenemos en vistas adquirir un auto, es decir: dejar de ser peatones, lo cual trae consigo complicaciones en muchos aspectos en la ciudad de México: el económico y el social. Es una urbe estresante, llena de ciudadanos apresurados hablando por el móvil. Malos tratos, incomodidades, amenazas: cumplir con su deber: servir al ciudadano. Han reducido el espacio de circulación del peatón, en muchas ocasiones lo que lo obliga a transitar por la vialidad baja, es decir, por donde transitan los motores.
- 3.4.5 Los conductores no miran hacia la esquina sino que enfocan su atención en los vehículos que se aproximan en la calle que van a cruzar y evitar el estacionamiento ilegal sobre las banquetas.
- 3.4.6 Faltan muchas obras por que no conocemos las necesidades del peatón, no por falta de dinero:
- 3.4.7 Muchos proyectos de seguridad peatonal ponen su centro de atención en los peatones, en vez de en los conductores. Muchas ciudades han respondido a la muerte peatonales con despliegues policiales para castigar el cruce imprudente. En algunas áreas, la respuesta al alto índice de



accidentes peatonales ha sido desalentar activamente la posibilidad de caminar. La solución para evitar los altos índices de mortalidad fue prohibir a los peatones utilizar las islas centrales como refugio contra el tráfico a toda velocidad. Otras comunidades han eliminado los cruces peatonales o colocado señales prohibiendo el cruce de peatones. Estas acciones harán muy poco por desalentar a las personas que han de caminar para llegar a destino y pueden traer como consecuencia aún más muertes y lesiones peatonales, nunca menos.

3.4.8 Muchos programas de seguridad para niños se centran en entrenarlos para que ejerciten extrema precaución al cruzar la calle. Pero evaluaciones de estos programas muestran que su eficacia es en todo caso cuestionable, mientras algunos estudios muestran que los niños de menos de 7 años simplemente no tienen la habilidad necesaria para determinar cuándo los vehículos representan un peligro para ellos. Cada vez más, investigadores en las áreas de salud y seguridad están reconociendo que la construcción de un entorno más seguro es de vital importancia.

3.4.9 Conserve el buen sentido y la calma, son sus mejores aliados. Al tratar con desconocidos dialogue para conocer sus intenciones

La desidia y la falta de interés tanto del peatón y como del conductor. No es fácil, en una cultura tan arraigada al vehículo particular y al desarrollo individual, hacer un cambio cuando no es claro para el común de las personas el creciente costo social que la tendencia actual tiene. Por ejemplo: son además de los peatones, miles que ocupan transitar por las banquetas, pero sorpresas son las que se

encuentran cuando de madrugada se topan con que éstas se encuentran invadidas de maleza y fierros viejos. Pidieron a las autoridades municipales que procedan a retirar los fierros viejos y limpiar de maleza algunas banquetas que no permiten que la gente pueda caminar sobre ellas, tal es el caso de la que se ubica en la calle en donde se ubica un taller de soldadura. Dijo que era necesario que se solicitara a los encargados o propietarios de los predios tomen conciencia de las cosas y de que están entorpeciendo los lugares por donde pueden caminar personas. Asimismo, se registró un derrumbe de una casa habitación, cayendo hacia la calle desde hace más de una semana, pues es fecha que ni dueños ni nadie se preocupa por retirar los escombros. Se hace el llamado a Obras Públicas para que proceda a hacer el retiro de los escombros y dejar libre la banqueta por el bien de los peatones que tienen que tomar la calle para poder cruzar por estos lugares.

### **3.4 Otros países.**

#### **3.4.1 Europa.**

Debidos a las cambiantes necesidades políticas, económicas y tecnologías, la mayor parte de las ciudades europeas transformaron sus estructuras urbana tradicionales ara responder a las necesidades cuantitavimas de las nuevas empresas industriales y comerciales. El equilibrio entre población, dimensiones urbanas e infraestructura de servicio e instalaciones con nuevos valores. Las técnicas hicieron posible los sistemas de transportes eficientes. Las manzanas

estabas ampliamente espaciados y separadas por anchas avenidas.<sup>28</sup>

Encontramos otros países sobre los pasos de peatones que conciernen a los conductores y peatones sobre sus derechos y obligaciones: Noruega, Suiza, Italia, España, Gran Bretaña, Alemania, Holanda, Bélgica, Austria y Finlandia.<sup>29</sup>

El conductor ha de prestar especial atención al acercarse a un paso de peatones y que requieren que ceda el paso a los peatones. En casi todos los demás países, el paso de peatones no es obligatorio ni siquiera, lo hacen a un lado.

Los límites de velocidad en Europa no fueron ocurrencia de mesiánico: son resultado de años de investigación perfeccionamiento: pruebas de cálculos profesionales que conocen la distancia que recorre un auto al frenar; segmentos de velocidad que miden los trayectos en función de variables.

### **3.4.2 Estados Unidos de América.**

Como principal modelo de crecimiento se configuró el suburbio en los EE.UU. A mediados del siglo XIX, apareció el suburbio como una alternativa de crecimiento. El suburbio representó un ideal de vida, ofreciendo seguridad, un ambiente limpio, segregado y cercano a la naturaleza. En los años 30, se tomó la decisión política y económica de incrementar y privilegiar el aspecto comercial del desarrollo suburbio residencial, por el compromiso del sector público, que influenciaron en la

---

<sup>28</sup> WADOWIAK, Wclaw. Ob. cit. p. 13 y ss.

<sup>29</sup> [www.RACCAutomóvilClub](http://www.RACCAutomóvilClub).

materializaron del crecimiento del paisaje urbano y estrecho con la industria automotriz.<sup>30</sup>

El hábitat de las áreas metropolitanas norteamericanas destina un importante porcentaje de su día en las autopistas. El automóvil representó la máxima expresión de libertad individual en el siglo XX de su cultura y que posibilitó el desplazamiento por el territorio a través de la flamante red vial. Se ha convertido en el medio obligado para las tareas diarias, tales como el trabajo, recreación, compras y educación.<sup>31</sup> Un suburbio disperso que le da movilidad: las calles, boulevares y paseos se articulan y se encadenan en secuencias rotuladas por espacios y edificios públicos de significación, de tal manera que orientes y amenizes la caracterizar de función de la movilidad. Las calles se conciben como parte integral del diseño urbano y se clasifican de acuerdo a sus características de movilidad, tipologías y jerarquías que corresponden tanto a capacidad de tráfico como a su relativa ubicación dentro de la estructural urbana. Otro aspecto central en la movilidad peatonal se refiere a privilegiar mayor densidad cercana a comercios, servicios e incorporación de transporte público.<sup>32</sup>

El desplazamiento de peatones adquiere vital importancia ya que goza de estímulos para moverse en modalidad alternas. Se determina en gran medida por las distancias a recorrer en las diversas actividades diarias que realiza en su

---

<sup>30</sup> Universidad de Chile. Facultad de Arquitectura. Movilidad en los suburbios dispersos y el nuevo urbanismo en los Estados Unidos de America: ¿importación irreflexiva desde Chile? Revista de Urbanismo No. 5, enero 2002. p. 1.

<sup>31</sup> Idem. p. 3.

<sup>32</sup> Idem. p. 7.

entorno.<sup>33</sup> El catalizador de una planificación urbana es el peatón y no significa que el tráfico vehicular pase a un segundo plano.<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> Idem. p. 6.

<sup>34</sup> Idem. p. 8.

## CAPITULO CUARTO

### Reestructura del Reglamento de Tránsito para del D. F.

#### 4.1 ¿Cómo compartir?

Es necesario crear una infraestructura adecuada, cómoda y segura para todos los peatones y conductores, así como medidas y programas adecuados para regular y mejorar la manera en que se desarrolla el tránsito. Respetar los peatones es una de las muestras de civismo más elementales y muestran la cultura vial que existe en el lugar donde acostumbramos conducir. No son suficientes e inadecuados los esfuerzos del ser humanos por perfeccionar y agilizar dicho sistema circulatorio urbano por que falta el segregado peatón. El paso acelerado de la modernidad ha obligado a la estructuración de las zonas urbanas y el peatón ha sido el rezago de las áreas viales.<sup>66</sup> Y hay que señalar que hay dos tipos de áreas urbanas del peatón: las vialidades y las de recreo. Vamos solo a ver las de vialidad. Es necesario crear una infraestructura para todos, así como medidas y programas adecuados para regular y mejorar la manera en que se desarrolla el tránsito, la construcción y renovación. En una solución definitiva, se debe tomar el ser humano como eje de toda acción, donde

---

<sup>66</sup> DÍAZ SEVILLA, Lilian. *Calles, banquetas, vialidad ...y ¿el peatón?* Gaceta Universitaria; 10 de junio de 2001. p. 12.

deber ser el gestor del orden y no una serie de delimitantes represivas.<sup>67</sup> La situación del peatón es la más desfavorable. No cuenta con una armadura como lo es el auto para el conductor y tiene que desplazar enfrentando todo tipo de obstáculos. El peatón tiene muchas restricciones que un conductor no: el estado de la infraestructura que usa para transitar, el mal comportamiento de muchos conductores.

El conductor es la importación por el rápido desplazamiento.<sup>68</sup> Desgraciadamente, no tenemos cultura vial:<sup>69</sup> ni los automovilistas respetan a los peatones ni al revés, por lo que hay siempre la desventaja del conductor sobre el peatón. Los mexicanos nos enfrentamos a una falta de conciencia social de quienes invaden las rayas peatonales, se suben a la banqueta, se estacionan bloqueando el paso al transeúnte.<sup>70</sup> Es mayor la velocidad de un vehículo: va más rápido y es más fácil su desplazamiento y trazan mayor vialidades de esta manera. Pero no es posible por completo las vías de uso vehicular y que si son los usos peatonales: aun cuando son más lentos, son más fáciles. Pero no va por ahí la cuestión, sino que es indispensable que existan las vías públicas de tránsito: delimitado por medio de banquetas, líneas y señales, las cuales brindan un orden y seguridad al desplazamiento por las calles. Ninguna señal podrá proteger al peatón por que fueron diseñadas tanto

---

<sup>67</sup> APONTE A., Ing. Fernando. *El Peatón*. Situación actual y pacificación del tráfico. Fondo de Prevención Vial. Julio de 2000. p.

<sup>68</sup> MSN Autos – *El Peatón*.

<sup>69</sup> ALCARAZ, Yetlaneci. *Peatones, un capítulo ignorado*. El Universal. Viernes, 20 de julio de 2007. p. 1.

<sup>70</sup> INSTITUTO DE LA JUVENTUD DEL D. F. *Risa terapia y muévete por tu ciudad*. México, D. F., a 22 de febrero de 2008. p. 2.

para los vehículos automotores como para que fueran vistas y respetadas por el peatón.<sup>71</sup> Las normas cívicas y viales que debemos respetar para tener más seguro y un ambiente más agradable y cordial entre todas las personas que transitamos por las calles de la ciudad de México.

Culturalmente, todos tenemos en vista adquirir un auto, es decir, dejar de ser peatones, lo cual trae consigo el económico y el social. El modelo de desarrollo urbano ha generado una aspiración y presión social importante por la posesión de un vehículo particular. Pero, la otra cara de la moneda, en donde no hay interés por el ecosistema: las personas tiran basura en las calles y reclaman al gobierno por no dar mantenimiento. ¿Necesitamos traer a un dictador para que haga cumplir la ley con la fuerza? Algo más inteligente que cacerolazos o paros o bloqueos o machetes. No esperemos encenderle una velita a ver si nos manda a un mesías. Nosotros somos los que tenemos que cambiar. Vendemos petróleo crudo e importamos gasolina, pero “viva la soberanía”.<sup>72</sup> La corrupción y la indisciplina han hecho que la gente se haya insensibilizado y acostumbrado a ellas con apatía y resignación y se han perdido los principios de convivencia pacífica y de respeto por la vida.<sup>73</sup>

Las calles de la ciudad de México son cada vez más compartidas por peatones y conductores. En primer lugar, deberá de haber una campaña para enseñarles a

---

<sup>71</sup> MSN Autos. p. 1.

<sup>72</sup> Noticias en español desde Estados Unidos. IBLNEWS. Nueva York, año VIII, No. 3731. 5 de marzo de 2008. 1997 – 2006.

<sup>73</sup> APONTE A., Ing. Fernando. p. 3.



los conductores que el derecho de los peatones es prioritario y siempre por encima del conductor, enseñándoles que unas rayas transversales de colores amarillos son un deber para que un peatón pueda cruzar y no los conductores. Aunque no haya rayas transversales amarillos en las esquinas o semáforo, el conductor sabe lo que debe hacer sobre el peatón. La seguridad de los peatones está en el conductor y debe tomar las precauciones para no arrollar a los peatones. Cuando decide manejar, usted debe saber que es responsable de una máquina letal frente a los peatones.<sup>74</sup>

Ahora, ¿por qué la regulación de los conductores? No saben los conductores lo que es el peatón y hay que enseñarles a que cuando en las esquinas cruzan los peatones, los conductores deben pararse para que él o los peatones puedan cruzar la calle. Hoy, los peatones son los que ceden el paso a los conductores y el conductor se aprovecha de esta situación y no se vale. La cual podemos definir como la ley del más fuerte domina al más débil, ya que mínimo el conductor trae hasta una bicicleta como un trailer, lo que lo hace mucho más fuerte. Hay que revisar los conductores. Antes de cruzar una calle mire en ambos sentidos, aunque las señales indiquen que sólo se debe transitar en uno. Los automovilistas NO suelen dar el paso a los peatones si el paso lo tienen que dar los mismos peatones. Los automovilistas NO suelen dar el paso a los peatones. Cada día hay más y más conductores en la calle y es vital que hagamos conciencia de la necesidad de procurar ser un buen conductor, minimizar los riesgos al conducir, conocer y respetar las leyes y señalamientos

---

<sup>74</sup> OREGON DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. *¿Qué dice la ley?* p 1.

viales y tener siempre una actitud de cortesía hacia los conductores para los peatones. Por que los peatones siempre están en la calle, ya sea de día o de noche y siempre “ocurren las desgracias”, por que los peatones andan por donde quieran. Entonces, hay que decirle al peatón que hay que cruzar solo en las esquinas. Los automovilistas deberán fijarse en los peatones cuando crucen: pare en la acera antes de proceder a cruzar; mire a la izquierda, a la derecha y de nuevo a la izquierda y así estar bien seguro de empezar a cruzar la calle. El conductor lo están viendo todo el tiempo. Si hay tráfico, haga contacto con los ojos para que lo pueda ver el conductor y entienda su intención. Existe una multa para quien no respete esta regla pero todas las multas deberán ser cuantiosas. Pero además, las multas serán para que las calles sean pavimentadas o repavimentadas y no dije asfalto sino concreto.

Algo que debemos exigir a las autoridades de la ciudad son los obstáculos peligrosos como: zanjas, agujeros y podas de árboles. La mayor parte de las banquetas (los pavimentos) tienen cuarteaduras, zanjas, agujeros y desniveles por que no están pavimentadas con concreto sino con asfalto, así que hay que poner las situaciones graves de peligro. Otro factor que obstruye el espacio público es la aparición desmedida de puestos fijos y semifijos (como tacos, tortas y revistas); la proliferación de nuevas casetas telefónicas, anuncios comerciales (inmuebles, show, etc.) y otros objetos que atentan contra la movilidad peatonal.<sup>75</sup>

---

<sup>75</sup> DE LA GARZA, Germán. *El derecho del peatón es un derecho universal*. Delegación Benito Juárez, 2006 – 2009. 13 de marzo de 2008.

- Las banquetas de las vías públicas están destinadas al tránsito de los peatones. O sea, es fundamental que los policías estén atentos a que si el auto está en la banqueta, se lo lleve al corralón. Así también, el conductor ya no se estacione en la cochera por que es peatonal y ya. A veces, como no hay en donde estacionarse, el automovilista toma la cochera de alguien más para no estorbar a los automovilistas que van manejando y eso tampoco es normal que ande un peatón y se estacione un vehículo.
- Los puentes peatonales son obligatorios, pero ¿por qué tienen que ser los peatones los que suban y bajen las escaleras? si primero fueron los peatones y después los autos. Sabemos que los autos corren a una velocidad que no es posible para el peatón pero, también sabemos que conductores tienen la responsabilidad de dejar pasar al peatón.
- Los topes son para que el conductor detenga su auto y el peatón pueda pasar sin problema. Pero el conductor no sabe tiene que detenerse por que el peatón es primero. ¿Qué se hace? Poner semáforo, pero no es la solución, simplemente serian los topes y pintarlos de color amarillo, por que ni eso están haciendo, de color amarillo y, aun así, no se detienen.
- La seguridad: uno de lo más importantes aspectos de la calidad de una ciudad es el de la seguridad. Hasta cierto grado, el medio ambiente del peatón puede ser valorado por el grado de seguridad que experimentan al

caminar en la ciudad y las actividades del peatón: si la calidad disminuye, el peatón optará por pasar menos tiempo en los espacios públicos. Pero si la calidad mejora, las actividades del peatón aumentarán. Los conductores se llevan la posición dominante como competidores, como enemigos.<sup>76</sup>

- Evitar las prisas: hay que salir con tiempo, pues conviene más llegar tarde que arriesgar la integridad física.
- La visibilidad disminuye o condiciona con la lluvia, la niebla o la oscuridad o en las horas del crepúsculo. Es conveniente no circular a esa hora o hacerlo con elementos reflejantes en la ropa y linternas, incluso.
- Los peatones nos enfrentamos a una falta de conciencia social de quienes invaden las rayas peatonales, se suben a las banquetas, se estacionan bloqueando las calles y no ceden el paso al peatón.<sup>77</sup>
- En muchas calles los peatones deben cruzar la calle corriendo, siempre con temor de que a última hora llegue un auto a alta velocidad que al dar la vuelta los atropelle. Y lo peor de todo es que ya los mexicanos tomamos esto como algo natural. Estamos convencidos de que en la calle debe prevalecer la ley de la selva: les damos sin pensar al más fuerte y al más grande el derecho prioritario de paso en todas las circunstancias.

---

<sup>76</sup> ROCA, Miguel Angel. *Reflexiones en torno a la ciudad*. p.20.

<sup>77</sup> INSTITUTO DE LA JUVENTUD DEL D. F. p. 1.

- Investigaciones han comprobado que personas son más dispuestas a salir en un ambiente transitable que por calles que se mantienen sucias, desagradables y saturadas de tráfico.
- Más limpio: cuando conductores viajan a velocidades bajas y constantes, aceleran y deceleran con menos frecuencia. Esto reduce las emisiones que sueltan los carros por más de 50%.
- Un conductor distraído o indebido o desobedece las señales de tránsito.
- Calmar el tráfico es la solución. Tranquilo: cuando hay menos conductores circulando por las calles, los niveles de ruido también decrecen. Maneras efectivas de calmar tráfico significan velocidades más bajas y constantes y menos necesidad para los conductores de tener que frenar durante sus viajes. Esto se traduce en menos ruido causado por la aceleración y el freno abrupto.<sup>78</sup>

La regla fundamental en la circulación de peatones o vehículos en todo el mundo es que por turnos los peatones o vehículos que circulan en una vía tendrán una prioridad de paso señalada a veces por un semáforo en verde. En la ciudad de México, los automovilistas aprovechan esa prioridad y pasan sin pensar por una

---

<sup>78</sup> Office of Community Oriented Policing Services at the U.S. Department of Justice.

calle cuando tienen la luz verde. Pero al dar vuelta la prioridad es de quienes avanzan ya por su camino. Por eso, en todas las ciudades del mundo, los autos detienen su curso al dar vuelta para permitir que hasta el último peatón haya podido cruzar la calle antes de ellos continuar en su camino. En la ciudad de México, en cambio, los automovilistas están convencidos de que ellos tienen siempre la prioridad y cruzan primero, aprovechando la amenaza mortal que les dan el volumen y el peso de sus vehículos. Por ello, los peatones sólo tienen tiempo de cruzar una vez que ha pasado el último auto, y eso sólo si ya hay tiempo antes de que los coches de la calle perpendicular empiecen a circular. El automovilista da por hecho que el peatón, por ser de menor peso y protección, y por no representar ningún peligro para él, debe ceder el paso en todas las ocasiones al vehículo de motor. No se le permite ocupar un carril porque es de avance más lento. No se le permite dar vuelta y, de hecho, se le corta el paso cada vez que hay oportunidad.

¿Por que los conductores deben pensar que ellos tienen el derecho de preferencia? Pues así lo quiere la ley: por que necesita dinero, pero está mal y esa no es la manera de pensar objetivamente. Aquí debemos erradicar los servidores públicos que necesitan dinero y poner a servidores públicos que trabajen al servicio del público. La solución de todo este entorno comienza con un llamado a la concertación, a abrir espacio para acercar y unir a la comunidad, exponer sus diferencias y ser capaces de resolverlas. Es el primer paso entre

las personas con resultados valederos.<sup>79</sup> La problemática que entraña el tránsito debe ser estudiada como vital interés:

1. Una buena infraestructura que tiene en la sociedad actual. La distancia en la infraestructura en México: escasísima obra.
2. Crear el sentido vial: observación visual y auditiva.
3. Para la formación o mundo vial: fomentar actitudes de conciencia ciudadana, aprendizaje de normas que regulan el orden social y el entorno vial – una selección de criterios basados en la observación, conocimiento y estudio de la característica vial de nuestra ciudad para facilitar unos conocimientos concretos, reales y conocidos encaminados a crear la capacidad de adoptar criterios de conducta segura en nuestro que hacer cotidiano.

Factores y causas que intervienen:

1. Incumplimiento de las normas y señales.
  2. Factores atmosféricos. Al respecto de las penas para la infracción de las normas sobre el ruido producido por los vehículos motorizados (acústicos). Poner en peligro la seguridad: ruido excesivo o / y comportamiento inadecuados (empujones, pisotones, caídas) o / y conversaciones innecesarias. No exceda el
-

volumen del sonido. Es importante poder escuchar lo que ocurre a nuestro alrededor. El Estado debe procurar que el peatón reciba la información sobre los derechos y obligaciones necesarias a través de los canales más idóneos. Respetándolas nos desplazaremos con seguridad.

3. Los motores que no sean fuentes de contaminación atmosférica o acústica.

El esfuerzo de los gobiernos y la sociedad civil debe ser decidido para lograr una nueva cultura y un nuevo orden social en materia de movilidad. Comprometido con la realización de que hagan más humana y eficiente la movilidad urbana.

---

Nuestros objetivos específicos son:

- 1 -Promover la integración de las políticas de transporte y desarrollo urbano.
- 2 -Trabajar por la creación que sean social y ambientalmente amigables.
- 3 -Desincentivar el uso del auto particular.
- 4 -Fomentar la movilidad no motorizada.
- 5 -Fomentar la cultura vial y cívica.
- 6 -Promover el acceso a la información y a la participación ciudadana en temas urbanos.
- 7 -Trabajar por la integración de los servicios y los espacios públicos urbanos.



Definamos: ¿qué es el espacio público? ¿para qué sirve? ¿cómo se regula? El espacio público es como ir a trabajar, ir de compras o por esparcimiento. Además, propicia la interacción entre los diferentes miembros que conformamos la sociedad al constituirse como lugar de encuentro. Espacio público es el lugar donde cualquier persona tiene el derecho de circular, en oposición a los espacios privados, donde el paso puede ser restringido, generalmente por criterios de propiedad privada, reserva gubernamental u otros. Por tanto, espacio público es aquel espacio de propiedad pública y dominio y uso público. El espacio público abarca, por regla general, las vías de circulación abiertas: calles, plazas, carreteras, parques, así como ciertos edificios públicos, como estaciones, bibliotecas, escuelas, hospitales, ayuntamientos u otros, cuyo suelo es de propiedad pública. Si embargo, existen también espacios de propiedad privada pero de uso público como los centros comerciales que son espacios privados con apariencia de espacio público. La recuperación del espacio público es fundamental para generar conciencia y sentido de pertenencia en la gente, para que así, la gente cree el orden por su propia voluntad. Infortunadamente, esa recuperación del espacio ha provocado diferentes conflictos, principalmente con los vendedores ambulantes y fijos y de los principales problemas es el de la inseguridad. Todas las medidas que se adoptan buscan que no solo la vigilancia se de por parte de la policía, sino también por parte de la comunidad.<sup>80</sup>

Un país en donde una virtud basada en valores y respeto a los demás, tanto o más que el dólar. El camino sugerido entonces consiste en tomar medidas

---

<sup>80</sup> APONTE A.. p. 27.

eficaces y la mejor es la educación de los derechos y deberes que se tienen. El ser humano es el más importante de toda la pacificación del tráfico: el peatón, el pasajero, el conductor y la autoridad. El peatón y el conductor se educa y sensibiliza para comportarse y proceder correctamente en la vía por iniciativa, no por tener las leyes y multas como únicos incentivos.<sup>81</sup>

Se busca formar, sensibilizar y educar a cada ciudadano en los principios básicos de la seguridad vial y que adquieran actitudes y hábitos si son fruto de sus propias conclusiones. Se puede ampliar en todos los puntos de la Republica Mexicana. Objetivo primordial:

- 1 - Enseñar a detectar los peligros que les afectan como peatón.
- 2 - A convertirse en conductores cívicos y responsables.

La educación es el punto principal para cambiar el tránsito: es necesario que el conductor y el peatón se concientizen de la importancia que tiene el cumplir las normas para tener un tránsito más ordenado y seguro, por ende, se genera un compromiso de un verdadero sentido de propiedad del espacio público. Los de primaria y bachilleres con actividad escolar donde los involucren. Ir andando a la escuela desarrolla aspectos de: el dominio del espacio próximo, la autonomía personal y las relaciones sociales.<sup>82</sup>

---

<sup>81</sup> Idem. p. 15.

<sup>82</sup> EL PROYECTO ECOCAMPUS. *Motivos para andar*. Universidad Autónoma Metropolitana. 17 de octubre de 2001. p. 2.

La educación vial constituye a la vez un problema de educación y un problema de enseñanza de determinados comportamiento y reglas. Existen reglas de tránsito que dicen dónde, cuándo y a qué velocidad pueden manejar. Estas reglas ayudan a mantener el tráfico en movimiento y con seguridad. Las reglas del camino incluyen dispositivos de control de tráfico, derecho de vial y reglas de estacionamiento. Los dispositivos de control de tráfico incluyen semáforos, letreros y marcas en el pavimento y en glorietas. El control de tráfico también puede ser regulado por oficiales del orden público, personal de construcción o mantenimiento de carreteras o guardianes de cruces escolares. Deberá obedecer las direcciones que le den estas personas. La educación vial se define como un conjunto de conocimientos, reglas y normas de conducta que toda persona debe poseer y que tiene por objeto la preparación de los ciudadanos en general, para que sepan conducirse de manera segura y adecuada en la vía pública. La educación es el punto principal para poder empezar a cambiar la situación actual del tránsito y es necesario que el peatón se concientice de la importancia de el cumplir las normas para tener un tránsito más ordenado y seguro, por ende.<sup>83</sup>

Principalmente a nivel educacional, se forma conciencia colectiva, acabando con la individualidad para lograr resultados perceptibles. Este tipo de proyectos a mediano o largo plazo no tienen mucha acogida, ya que exige esfuerzo y constancia por parte de todas y cada una de las personas involucradas en el proceso. Acostumbrados a la inmediatez, su costo es justificable políticamente

---

<sup>83</sup> ESCUELA DE EDUCACIÓN VIAL DE LA POLICIA LOCAL. Ayuntamiento de Totana.

ya que los resultados previstos mediante la estrategia son graduales y sólo pueden ser perceptibles a largo plazo. El peatón y el conductor deben saber sobre la educación y la concientización.<sup>84</sup>

La sensibilización de la autoridad, el peatón y el conductor es la llave para lograr resultados que conduzcan a mejorar la situación actual. Un adecuado comportamiento vial es un correcto uso de las vías públicas. El peatón es especialmente importante en la formación de hábito y actitudes, por la educación vial aprovecha las características que inciden en el aprendizaje vial:

- a) La coordinación motora y el control de su cuerpo, permitiendo la manipulación y la explotación del medio.
- b) Perfeccionamiento de las habilidades perceptivas, lo que hace que le sea más fácil observar, de una forma precisa, lo que ocurre a su alrededor, pudiendo desarrollar útiles técnicas.
- c) Mejora su capacidad de atención voluntaria y de observación, aumentando su curiosidad y motivación sobre las cosas que suceden en su entorno.

La zona destinada al tránsito será de ancho proporcional al flujo de vehículos estimado, con áreas de aparcamiento y paradas, pavimento adecuado, que amortigüe el ruido, bien señalizado con pinturas antideslizantes, dispondrá de pasos para peatones, semáforos, señales de tráfico, etc. Se dispondrán suaves

---

<sup>84</sup> APONTE A.. p. 23.

rampas y bordillos rebajados para permitir fácil accesibilidad a las personas de avanzada edad o con dificultades de movilidad; pavimentos de textura diferente y señales acústicas en las zonas próximas a los pasos de peatones, para invidentes; vallas, barandillas y protecciones en los lugares que entrañen peligro, especialmente para los niños. Se cuidará que sea un espacio para uso y disfrute de todos los ciudadanos.

Los objetivos que se pretenden son que el conductor llegue a cruzar la calle con seguridad, adoptando el comportamiento de parar, mirar y escuchar antes de cruzar la calle: hábitos psicomotores relacionados con nociones espaciales - ante la señal luminosa roja y ante las señales del agente. Escuchar el ruido del tránsito. Los peatones solo en los cruces y por los pasos para peatones.

Para lograr un verdadero éxito en la solución del problema del tránsito, se debe cambiar la filosofía de construir una infraestructura que encasille el tránsito peatonal. Es el ser humano quien moldea el tránsito con su conducta y manera de proceder. No se puede esperar que él se ciña a la infraestructura, es la infraestructura la que debe estar diseñada de acuerdo con las necesidades de seguridad y comodidad que el elemento humano demande. La sensibilización del peatón es la llave para lograr resultado que conduzcan a mejorar la situación actual.

La situación del peatón es la más desfavorable, pero la principal restricción se encuentra en el peatón mismo, en su manera de comportarse en la vía y, sin

embargo, no hay nada que diga algo sobre el tránsito, pero sí hay en torno al conductor y éstos no cumplen con un comportamiento adecuado y el principal factor es la actual violencia. El camino sugerido consiste en tomar medidas eficaces y la mejor es la educación.<sup>85</sup>

En este paso también entraría la educación para adultos (por ejemplo, los conductores infractores) donde, por medio de actividades didácticas, participen con sus hijos.

Andar es la forma más democrática – todos somos peatones.<sup>86</sup>

- 1 - No contamina.
- 2 - Consume energía renovable.
- 3 - Andando no excluye otras formas de moverse.
- 4 - No contribuye al ruido.
- 5 - No contaminante.

#### **4.2 Reestructura del Reglamento de Tránsito Metropolitano.**

Debe llegar a todas las personas, a todos los estratos y niveles culturales.<sup>87</sup> A continuación, esos derechos incluyen (que nada más a lo que se refiere a los peatones y donde no hay reglamento):

---

<sup>85</sup> Idem. p. 2.

<sup>86</sup> EL PROYECTO ECOCAMPUS. p. 1.

**4.2.1 "Paso de peatones"**<sup>88</sup> significa:

- a) Cualquier estructura sobre o debajo de una vía pública destinada para el cruce de peatones.
- b) Cualquier parte de una vía pública destinada para el cruce de peatones, marcada por medio de líneas u otras marcas sobre la superficie de la vía pública.
- c) El ancho de la acera en una intersección extendido a través de la vía pública hasta la acera opuesta.

**4.2.2 "Derecho de paso"** significa el derecho que tiene un vehículo o peatón de proseguir legalmente y con preferencia sobre otro vehículo o peatón que se aproxime cuando las circunstancias de velocidad, dirección y proximidad son tales que podría provocar un accidente, a menos que uno de ellos ceda el paso al otro.<sup>89</sup> **Señal de ceder el paso:** una señal de ceder el paso es un triángulo que apunta hacia abajo. Es de color rojo y blanco con letras rojas. Significa tomar todas las precauciones del caso y que debe reducir su velocidad, inclusive detener la marcha si es necesario y ceder el derecho de vía al tráfico en la intersección que quiere cruzar del peatón o en el camino al que quiere entrar, con rapidez razonable. Esto significa que las dos intersecciones están obligadas al cruce del peatón.<sup>90</sup>

---

<sup>87</sup> Idem. p. 29.

<sup>88</sup> LEY DE VEHICULOS Y TRÁNSITO DE PUERTO RICO. Ley Núm. 22 del 7 de enero de 2000. Artículo 1.72.

<sup>89</sup> Idem. Artículo 1.33.

<sup>90</sup> OREGON DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. p. 29.

**4.2.3 "Tránsito"** significa el movimiento de peatones, vehículos y animales en una vía pública.<sup>91</sup>

**4.2.4 "Vehículo"** significa todo artefacto o animal en el cual o por medio del cual cualquier persona o propiedad es o puede ser transportada o llevada por una vía pública, exceptuando aquéllos que se usen exclusivamente sobre vías férreas.<sup>92</sup>

**4.2.5 "Detener o detenerse"** significa la suspensión instantánea de la marcha de un vehículo, con o sin ocupantes, excepto cuando sea detenido totalmente con el propósito de montar o desmontar pasajeros.<sup>93</sup>

**4.2.6 "Parar"** significa la suspensión completa de un vehículo, aunque fuere momentáneamente, excepto cuando sea necesario para evitar conflicto con el tránsito o en cumplimiento de las indicaciones de un oficial policíaco, un semáforo o una señal de tránsito.<sup>94</sup>

**4.2.7 "Señales de tránsito"** significa toda señal, semáforo, marca o artefacto consistente con este Reglamento que hubiere sido instalado o colocado por

---

<sup>91</sup> LEY DE VEHICULOS Y TRÁNSITO DE PUERTO RICO. Artículo 1.97.

<sup>92</sup> Idem. Artículo 1.100.

<sup>93</sup> Idem. Artículo 1.34.

<sup>94</sup> Idem. Artículo 1.88.



mandato de un organismo o funcionario gubernamental con jurisdicción para ello, con el objetivo de regular, orientar o dirigir el tránsito.<sup>95</sup>

**4.2.8 "Vía pública"** significa cualquier calle y comprenderá el ancho total entre las líneas de colindancia de toda vía de propiedad pública abierta al uso público para el tránsito de vehículos.<sup>96</sup>

**4.2.9 Semáforo:** los conductores y los peatones no avanzaran si está la luz de transito amarilla, que es la preventiva. Si el conductor no es precavido con la señal de "PRECAVIDO" y no se detiene para que el peatón cruce, entonces hay que poner un semáforo.

**4.2.10 Señales de advertencia:** normalmente, estás señales son amarillas con letras o símbolos en color negro y la mayoría tienen forma de diamante. Estas señales le advierten que reduzca su velocidad y que esté preparado para detenerse de ser necesario. Ellos te avisan de peatones, curvas cerradas, situaciones especiales o peligro adelante. Una de estas señales es "Cruce peatonal".<sup>97</sup> El conductor debe hacer todo lo que esté a su alcance para dejar a los peatones antes que cualquier vehículo, aunque todos, peatones y conductores, frente a la luz amarilla preventiva, tendrán que abstendrán de iniciar el cruce de la vía pública. El conductor que este frente a la luz amarilla

---

<sup>95</sup> Idem. Artículo 1.88.

<sup>96</sup> Idem. Art. 9.02.

<sup>97</sup> OREGON DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. p. 25.

intermitente, solamente pasara dicha luz tomando las precauciones necesarias, o sea, deberá dejar al peatón pasar y después el conductor.<sup>98</sup>

**4.2.11 Cruces peatonales y líneas de alto:** todas las esquinas son el paso de peatones excepto cuando haya semáforo. Cuando haya semáforo y el conductor vaya a dar vuelta, el conductor deberá dejar pasar al peatón primero y el conductor segundo y si no da tiempo al conductor de dar vuelta, tendrá que esperar otro turno. Los cruces peatonales definen el área dentro del cual los peatonales pueden cruzar el camino. El conductor deberá ceder el paso a los peatones que están dentro del cruce peatonal o que están a punto de entrar al mismo o esté pendiente de los peatones al cruzar intersecciones o al girar. Cuando se requiera hacer un alto debido a una señal, semáforo o peatón, deberá detenerse antes de que su vehículo llegue a la línea que indica donde debe pararse. Si el conductor no tuviere la delicadeza de no dejar pasar a un peatón o tuviere un accidente dentro de la intersección luego de haber cruzado el paso sin dejar al peatón, será delito. La excepción del peatón son los vehículos de emergencias autorizados en funciones si pasan por ahí.<sup>99</sup>

**4.2.12 Glorieta:** una glorieta es un dispositivo de control en una intersección con un patrón de circulación de tránsito alrededor de una estructura a manera de isla. Siempre ceda el paso a peatones que estén cruzando de manera correcta

---

<sup>98</sup> Idem. p. 38.

<sup>99</sup> LEY DE VEHICULOS Y TRÁNSITO DE PUERTO RICO. Art. 8.05 c.

por el camino. Las glorietas están diseñadas para velocidades de 15 a 20 km. / h.<sup>100</sup>

**4.2.13 Intersección:** superficie de rodamiento común a dos o más vías de circulación, destinadas al tránsito de vehículos.

**4.2.14 Parada:** detención de un vehículo mientras ascienden o descienden personas o mientras se cargan o descargan cosas.

**4.2.15 Derecho de vía:** cuando no haya letreros para regular el tránsito, el Reglamento indica que debe ceder el derecho de vía para peatones en todas las esquinas y el conductor deberá hacer un alto en las esquinas cuando no halla semáforos.<sup>101</sup>

**4.2.16 Señales y marcas no autorizadas:** ninguna persona colocará, mantendrá o exhibirá en las vías públicas ni en sitios visibles desde una vía pública, ninguna luz, señal, aviso, rótulo, marcas, anuncios de cualquier clase, artefacto o dispositivo que figure ser o sea imitación o que sea parecida a cualquier aparato o dispositivo para el control oficial del tránsito o que oculte o interrumpa la visibilidad o efectividad de tránsito y se declararán estorbo público

---

<sup>100</sup> OREGON DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. p. 33.

<sup>101</sup> Idem. p. 38.

y la autoridad con jurisdicción sobre la vía pública donde se encuentren quedarán autorizadas a removerlas.<sup>102</sup>

**4.2.17 Deberes de los peatones al cruzar una vía pública:** todo peatón que cruce una vía pública, lo hará con sujeción a las siguientes disposiciones: al cruzar fuera de una intersección o paso de peatones o diagonalmente, cederá el paso a todo vehículo que transite por dicha vía.

**4.2.18** Generalmente, el peatón tiene el derecho de paso en todas las intersecciones, aunque no esté marcado con líneas. Para determinar la ubicación de un cruce de peatón no marcado, imagine que la banqueta se extiende a través de la carretera hasta llegar a la otra esquina. El conductor no debe bloquear el cruce de peatones cuando se detiene ante un semáforo. Cuando se bloquean los conductores, obliga al peatón ir alrededor del conductor, colocándolos en una situación peligrosa. Debe detenerse y quedar detenido frente un cruce peatonal, marcado o no. No requiere detenerse en un cruce peatonal el conductor si viene circulando por la mitad del camino. Estas leyes no lo eximen al conductor de ejercer el cuidado debido con respecto a los peatones.<sup>103</sup>

**4.2.19** El peatón no debe pasar por o entre vehículos que están manejando en las calles sino en las esquinas.

---

<sup>102</sup> LEY DE VEHICULOS Y TRÁNSITO DE PUERTO RICO. Art. 8.07.

<sup>103</sup> OREGON DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. p. 39.

**4.2.20** Es ilegal manejar sobre una acera ni en las casa-habitaciones.

**4.2.21** El conductor que entran a una glorieta debe ceder el paso al peatón.

**4.2.22** El conductor que cruza una acera mientras entran o salen desde el acceso de una casa o estacionamiento deben detenerse y ceder el paso a los peatones.<sup>104</sup>

**4.2.23** No rebasar a otro vehículo que se encontrare detenido o hubiere reducido la velocidad por estarle cediendo el paso a un peatón en un paso de peatones.<sup>105</sup>

**4.2.24** El uso de la bocina por sí solo, no releva al conductor de la responsabilidad.<sup>106</sup>

**4.2.25** Si una señal de tránsito no está funcionando, peatón y conductor se deben detener por completo y luego disminuir como si fuera una intersección. Proceda sólo cuando vea que es seguro o cuando vea que un policía, bombero o una persona que controle el tránsito se lo indique.<sup>107</sup>

---

<sup>104</sup> *Idem* p. 40

<sup>105</sup> LEY DE VEHICULOS Y TRÁNSITO DE PUERTO RICO. Art. 9.03 b.

<sup>106</sup> *Idem*. Art. 9.03 c.

<sup>107</sup> OREGON DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. p. 23.

**4.2.26** En los cruces sin semáforo, el conductor debe cerciorarse que no hay ningún peatón que estuviere cruzando la calle.

**4.2.27** No jugar en vías de paso ni estacionamiento.

**4.2.28** Al bajar del autobús hay que esperar a que haya reiniciado la marcha antes de cruzar la calle.

El centro de los instrumentos jurídicos son los autos y no los peatones en la calle. Como derechos, la nueva disposición **solo** estipula que los peatones tienen la preferencia sobre el tránsito vehicular en los pasos peatonales y cuando el semáforo lo indique. **Solo** = no cuando el peatón quiere cruzar la calle, si no en la esquina y es que el peatón no quiere entender que hay dos vertientes: 1) tiene el paso en los cruces en la esquina, que no tienen semáforo y **el conductor sabe que tiene que detener su vehículo** para dejar que pase el peatón; y 2) el peatón tiene que esperar a que el ALTO este puesto por el semáforo.

Las otras competen al estado: **De las funciones de los agentes.**

**4.2.29 Marcas en el pavimento:** dispositivo para el control de tránsito: señalización, mantenimiento y control de las vías (señales, marcas, semáforos,

las líneas y los símbolos sobre la vía pública y otros medios que se utilizan para regular y guiar el tránsito).

**4.2.30 Los agentes de circulación, vigilancia y ordenación del tráfico:**

desde el jefe de la ciudad, los secretarios de Seguridad Pública y el de Transportes y Vialidad, hasta el policía preventiva, deben vigilar el tráfico y no deben tomar refresco, fumar y comer mientras están en el servicio. Todas las medidas que se están adoptado buscan que no sola la vigilancia se de por parte de la policía, sino también por parte de la comunidad.

**4.2.31 A favor del peatón:** las campañas gubernamentales deben ser continuas y permanentes.

**4.2.32** Mantenimiento y control en el uso de las vías públicas.

---

**4.3 Propuesta de delitos y faltas administrativas.**

Siguiendo un proceso formativo, no represivo, donde la sanción económica sea el último recurso:

1. Cuando el conductor no deje pasar a un peatón en el cruce, incurrirá en falta administrativa grave y será sancionado con una multa por el equivalente de 100 a 250 días de salario mínimo general vigente en el D. F.

2. Cuando el conductor no pague la multa que se le haya dado o la destruyera, pagará el equivalente de 10 días de salario mínimo general vigente en el D. F., por cada mes que se le haya dado hasta que la pague, además de la multa.

3. La autoridad podrá imponer pena de prestación de servicios en la comunidad en lugar de la pena de reclusión.

4. Cuando al transitar por las vía públicas cualquier peatón lo hiciere en forma negligente o temeraria sin seguir las normas debidas de atención y cuidado, incurrirá en delito que será sancionado con multa del equivalente de 5 a 25 días de salario mínimo general vigente en el D. F. por día o imponer una prestación de servicio en la comunidad por día. La prestación de servicio será un día por cada sanción en que incurrió y será cualquier día de la semana. La autoridad será la que dictaminará el (los) día(s), pero habrá que escuchar al peatón.<sup>108</sup>

5. El infractor tendrá un plazo de treinta días naturales contados a partir de la fecha de emisión de la boleta de sanción para realizar el pago, teniendo derecho a que se le descuenta un 50% del monto de la misma, vencido dicho plazo sin que se realice el pago, deberá cubrir los demás créditos fiscales que establece el Código Financiero del Distrito Federal.

#### **4.4 Medios de comunicación para peatones y conductores.**



Medios de comunicación: proveer información vial a través de radiodifusoras, prensa y t. v. para el peatón, el conductor y el policía. Es la herramienta básica del trabajo de relaciones públicas. Consiste en un escrito que reúne la información fundamental sobre un tema determinado, que se distribuye entre los periodistas para que estos se encarguen de su difusión a través de los medios de comunicación si la consideran noticiosa y relevante. El término "comunicaciones" puede referir a los medios de comunicación, centros emisores de información de alcance masivo.

Prensa: es sede de los periódicos de circulación nacional. Entre los periódicos locales que, por su influencia y visibilidad, son considerados a veces como pares de los periódicos nacionales. Además, circulan muchas publicaciones de enfoque específico, ya sea éste deportivo, policíaco, de historieta o cultural.

Televisión: cuenta con once canales de televisión abierta y un mercado muy competido de servicios de televisión por cable (más de 1700 canales). Las emisoras televisivas nacionales mexicanas tienen su sede en esta ciudad.

Radio: hay 60 emisoras de radio en amplitud y frecuencia moduladas y de onda corta. Muchas de las estaciones de radio en el Distrito Federal han funcionado por muchos años y algunas han dado paso a programas y eventos histórico-culturales. En la actualidad presentan una variedad de selecciones y servicios.

Los carteles en las estaciones de radios van a ponerse por que hay automovilistas que nada más oyen el radio.

Duración de la campaña: todo el día, toda la vida. Aquí hay que ver como las mercadotecnias que van a poner para los peatones. A la prohibición de difundir mensajes publicitarios que fomenten el uso equivocado y peligroso del automóvil. Las campañas formativas deben llegar a todos, no solo a unos pocos. Todos se deben sentir respaldados y ver que hay razones para cambiar.

#### **4.4.1 Prensa**

El periodismo es la actividad de recolectar, elaborar y publicar información relativa a la actualidad, especialmente a hechos novedosos de interés social y público. La base del periodismo es la noticia, pero comprende diversos géneros: informativo, interpretativo y de opinión. La información puede recabarse y difundirse mediante distintos medios o soportes técnicos, lo que da lugar al periodismo gráfico.<sup>109</sup>

La prensa, el periodismo escrito o impreso o periódico, como se prefiera llamarle, es una pequeña pila de papel impresa, que todas las mañanas nos llega a la calle o a la casa, con la salida del sol y nos muestra cómo se mueve el mundo a la vez que nos movemos con éste, a veces sin percatarnos siquiera de ello, comunicándole a la gente, pero también para entretenimiento (cómic y

---

<sup>109</sup> [es.wikipedia.org/wiki/](http://es.wikipedia.org/wiki/)

pasatiempos). Por tanto, que hoy es el medio de comunicación social más popular del mundo en cuanto a información se refiere. La prensa diaria se distingue por la impresión en papel barato, al contrario de las revistas más ilustradas a color e impresas en mejor papel. Esta última forma de publicación ha experimentado una gran diversificación que le ha permitido resistir mejor a la competencia de los medios de comunicación electrónicos, tales como la televisión, la radio o el internet. La variedad general se publica una vez al día (de ahí la frase "prensa diaria"), algunas veces con excepciones para los domingos y los festivos nacionales. Otra variedad, menos grande y prestigiosa, se publica una vez a la semana (semanarios), mensual, bimensual, etc. Muchos países tienen al menos un periódico que circula por todo su territorio; un diario nacional, a diferencia de un diario local que trata de una sola ciudad o región.

Se edita, distribuye y vende cada día en los quioscos y en los lugares acreditados para ello y se destinan al público en general, por lo cual su estilo es claro y conciso y su contenido muy variado, pero siempre dividido en dos secciones generales, información y opinión, divididas a su vez en subsecciones: información nacional, internacional, local, sociedad, cultura, ciencia, salud, economía, deportes, agenda, anuncios etcétera, en el caso de la información: editorial, artículos de fondo, cartas al director, columnas, críticas (taurina, cinematográfica, televisiva, deportiva, teatral, musical), crónicas, humor gráfico, etcétera. Algunos periódicos han adquirido fama por su aceptación de alguna sección en particular, ya sea que la sección es destacada a comparación de

otros periódicos, o ésta tenga algo peculiar distintivo; por ejemplo, un periódico en una sociedad de publicación de varios periódicos puede atraer más clientela porque su sección de "anuncios clasificados" goza de fama de ser mucho más completo.

Funciones: la prensa posee, como todo medio de comunicación, las funciones de informar, persuadir, promover, formar opinión, educar y entretener. Difusión o circulación y audiencia: al número de ejemplares vendidos en un solo día se le llama difusión o circulación y se usa como una forma de definir las escalas de precios para avisos publicitarios. Para la mayoría de los periódicos, su mayor fuente de ingresos es la publicidad. Es debido a esto que el precio de los periódicos es bajo o incluso gratuito. denomina prensa escrita al conjunto de publicaciones impresas en papel, de tirada diaria o periódica, destinadas principalmente a difundir información o noticias, en especial sobre la actualidad, pero también para entretenimiento (cómicos y pasatiempos). La prensa diaria se distingue por la impresión en papel barato, al contrario de las revistas, más ilustradas a color e impresas en mejor papel. Esta última forma de publicación ha experimentado una gran diversificación que le ha permitido resistir mejor a la competencia de los medios de comunicación electrónicos, tales como la televisión, la radio e internet.

Desarrollo: es un sistema abierto de la comunicación humana tecnificada que procesa acontecimientos, ideas y sentimientos procedentes de una o varias

fuentes, para transmitirlos a destino mediante un canal llamado periódico. Su función no es únicamente informativa, pues compara y contrapone unos sucesos con otros, argumenta, concluye y plantea soluciones, influye así en el público lector, esto es, orienta cultural e ideológicamente. Es una institución de carácter público que busca y recoge la noticia, la analiza y la transmite. Es una publicación diaria compuesta de un número variable de hojas impresas en las que se da cuenta de la actualidad informativa en todas sus facetas, a escala local, nacional e internacional o cualquier otra publicación que aparezca en forma regular, sea semanal, mensual, trimestral, etc.

Características del periódico: este es un periódico dedicado a los lectores en el que se pueden encontrar noticias de política, economía, tecnología y ciencia, opinión, sociedad, sucesos, deportes, desarrollando una breve información sobre los acontecimientos más importantes, ya que la mayoría de los lectores que adquieren el periódico son gente con el interés de informarse sobre el mundo en general, porque el "lector" que quiera informarse profundamente sobre los acontecimientos nacionales, va en busca de algún otro periódico nacional en donde se amplíen más las noticias del país. El objetivo de este periódico es incorporar a los ciudadanos de toda nacionalidad a adquirir el periódico, ya que éste se enfoca más a los acontecimientos en el ámbito internacional, en un lenguaje económico y universal.

La empresa de la prensa: para la mayoría de los periódicos, su mayor fuente de ingresos es la publicidad. Lo que ganan de la venta de ejemplares a sus clientes suele equivaler a algo más de lo que cuesta la impresión del producto. Es debido a esto que el precio de los periódicos es relativamente bajo. Los editores de periódicos siempre buscan mayor difusión para así ganar más dinero por la venta de publicidad debido a la mayor eficacia de publicitar en sus hojas. Sin embargo, algunos sacrifican una mayor difusión a cambio de tener una audiencia más rica (un grupo demográfico más atractivo a los empresarios).

Fortalezas: Da información precisa, veraz y bien expresada. La publicidad es tanto en español como en inglés, dirigida a un tipo específico. La información mundial en general es específica, es decir, que muestra los acontecimientos más importantes. Su sector de economía y finanzas es amplio. Menciona diariamente el clima en las diferentes ciudades del mundo. En cuanto a tamaño, su formato es bien presentable y práctico.

Debilidades: La información nacional es limitada. El orden en el formato es un poco desorganizado. No tiene índices secuenciales. Raras veces tiene alguna página de editoriales clara.

Amenazas: entre una de las amenazas está el internet y el fácil acceso al mismo, en la búsqueda de información a través de otros periódicos de habla en otros países u otro periódico extranjero de mayor categoría, ya que el lector de este periódico es muy exigente y busca siempre o constantemente, información

más veraz y concisa. En cuanto a la opinión general se refiere, por estar escrito en inglés en un país de habla hispana, puede parecer discriminatorio.

Oportunidades: Las intrigas entre los gobiernos, ya sea nacionales o internacionales. Las constantes guerras en el mundo. Descubrimientos científicos importantes. El constante movimiento de la Bolsa de Valores y el mundo.

Filosofía: la filosofía de este periódico se basa en su lema, esto quiere decir que el periódico fue creado por razones muy obvias, tengan la oportunidad de estar informados sobre los acontecimientos tanto del país como del mundo entero, de una manera más específica satisfaciendo las exigencias del público lector; con diferencias a otros periódicos importantes, en el cual se maneja el idioma oficial y enfocan más el lado de noticias nacionales.

Los editores de periódicos siempre buscan mayor difusión para así ganar más dinero por la venta de publicidad debido a la mayor eficacia de publicitar en sus hojas. Sin embargo, algunos sacrifican una mayor difusión a cambio de tener una audiencia más rica (un grupo demográfico más atractivo a los empresarios). Muchos periódicos por suscripción ofrecen varios planes de oferta, por ejemplo: solo domingos o sábados o solo días laborables. Algunos proveen todo o parte de su material en internet gratis o por un precio pequeño. El acceso libre puede

ser solo por algunos días o semanas o a cambio del registro y la entrega de datos personales. En otros casos, se proveen gratis extensos archivos.<sup>110</sup>

En conclusión, de todos los medios de comunicación social, el periódico ha sido el más antiguo y aceptado de todos los tiempos. La prensa hoy en día, no solo se da a través del periódico sino también en la radio, televisión, internet, etc. y, a pesar de todos los avances tecnológicos, la prensa escrita se ha mantenido allí, informándonos y manteniendo siempre el mismo margen de concurrencia en todas partes. La prensa es un medio de comunicación social de formación cultural, educativa y un modo de entretenimiento también, pero siempre teniendo ese, se puede decir formalismo y respeto por parte de los editores, que los hacen característicos y que nos reflejan ética y sobre todo confianza de que lo que estamos leyendo, esta hecho correctamente y con el fin de formarnos como personas.

El futuro de los periódicos depende en gran medida de si enfocamos el análisis hacia los de pago o los gratuitos. Se ve nublado y está en una lenta disminución en muchos países desarrollados debido a la creciente competición de la televisión y la red (que compite para la publicidad, especialmente los anuncios de trabajo). Hasta la aparición de los diarios gratuitos de calidad, los estudios de mercado indicaban una caída imparable de la venta de periódicos y de su lectura en general; pero con la entrada de la prensa gratuita creció la lectura de periódicos y se produjo un repunte en las ventas de los de pago. Debe decirse,

---

<sup>110</sup> [www.monografias.com/trabajos10/prens/prens.shtml](http://www.monografias.com/trabajos10/prens/prens.shtml)



sin embargo, que frente a los medios audiovisuales, la prensa escrita presenta la ventaja de dar más detalles sobre las noticias y de informar normalmente desde otra perspectiva sobre los acontecimientos, es lo que se llaman medios o fríos y medios calientes. Hoy, gracias al progreso tecnológico, varios periódicos pueden ser difundidos mundialmente por internet o imprimiéndolos directamente en el país de destino.

Los carteles en las banquetas que solo ven por medio de volantes para distribuir en centros educativos, centros comerciales, en sitios de afluencia masiva, en zonas de tránsito peatonal alto.

#### **4.4.2 Televisión**

La televisión, TV y popularmente tele, es un sistema de telecomunicación para la transmisión y recepción de imágenes en movimiento y sonido a distancia. Esta transmisión puede ser efectuada mediante ondas de radio o por redes especializadas de televisión por cable. El receptor de las señales es el televisor. La palabra "televisión" es un híbrido de la voz griega "Tele" (distancia) y la latina "visio" (visión). El término televisión se refiere a todos los aspectos de transmisión y programación de televisión. La imagen en movimiento es lo que caracteriza a la televisión. El término televisión se refiere a todos los aspectos de transmisión y programación de televisión. El receptor de las señales es el televisor. Este término fue utilizado por primera vez en 1900 por Constantin Perski en el Congreso Internacional de Electricidad de París (CIEP). En 1945 se

establecen las normas CCIR que regulan la exploración, modulación y transmisión de la señal de TV.

El desarrollo de la televisión no se paró con la transmisión de la imagen y el sonido. Pronto se vio la ventaja de utilizar el canal para dar otros servicios. En esta filosofía se implementó, a finales de los años 80 del siglo XX el teletexto que transmite noticias e información en formato de texto utilizando los espacios libres de información de la señal de vídeo. También se implementaron sistemas de sonido mejorado, naciendo la televisión en estéreo o dual y dotando al sonido de una calidad excepcional.

Se conoce como televisor al aparato electrodoméstico destinado a la recepción de la señal de televisión. Suele constar de un sintonizador y de los mandos y circuitos necesarios para la conversión de las señales eléctricas, bien sean analógicas o digitales, en representación de las imágenes en movimiento en la pantalla y el sonido por los altavoces. Muchas veces hay servicios asociados a la señal de televisión que el televisor debe procesar.

#### **4.4.3 Radio**

La radio es una tecnología que posibilita la transmisión de señales mediante la modulación de ondas electromagnéticas. Este medio de comunicación es efectivo para el hombre; pues no necesita de imágenes para poder transmitir la

información y le es mucho más fácil el poder llegar a lugares lejanos, por su alcance electromagnético.<sup>111</sup>

La radio es un medio auditivo basado en la comunicación oral. Esto hace que las condiciones de recepción sean íntimas e individuales, lo que le otorga a la radio un gran poder de sugestión. La radio posee una temporalidad, un código comunicativo y un lenguaje propio. Es un medio que requiere una menor inversión en medios técnicos y amortiza lo invertido, por lo que es el medio más asequible para todos los públicos. Comparado con los otros medios, se dice que la radio cuenta la noticia, la televisión la enseña y el periódico la analiza. Se caracteriza por su alta flexibilidad en los esquemas de producción. Saca partido de la instantaneidad y rapidez del medio. La temporalidad en la radio es inmediata. La inmediatez y la brevedad son dos características básicas de la radio. Se trata de informar o entretener, pero no aburrir, por lo que se otorga dinamismo a los contenidos. La radio incentiva la imaginación del oyente que, a través de lo que escucha, escenografía en su mente la información que se le está contando. Esta escenografía mental se basa en el contenido de lo que se informa, pero, sobre todo, de cómo se dice. La capacidad de interacción con el oyente es limitada; éste no puede decidir el orden de las secciones como en los periódicos. Permite ser escuchada en cualquier parte; el tamaño del transistor se ha reducido gracias a los avances tecnológicos, ventaja clave sobre la televisión. Es un medio rico en contenidos. La comunicación por radio es el medio que sustenta mayor futuro, pues debido a los problemas de gravedad en

---

<sup>111</sup> [es.wikipedia.org/wiki/Medios\\_de\\_comunicaci%C3%B3n](https://es.wikipedia.org/wiki/Medios_de_comunicaci%C3%B3n)

el espacio los satélites presentan un cierto grado de inconsistencia y seguridad a los usuarios potenciales de estos, además si existiere una falla en el sistema el error sería medido en millones de dólares.

Lenguaje radiofónico: la locución. Como medio de comunicación, requiere una forma de transmisión concreta. El acto de hablar alcanza su máxima expresión, por lo que es fundamental para el periodista radiofónico controlar su voz, que es su herramienta de trabajo. Para Sanabria, "el timbre, el tono, la intensidad, la entonación, el acento, la modulación, la velocidad y los intervalos son los matices que determinan el estilo de la radio". Es necesaria una buena vocalización y leer con naturalidad para no caer en errores de tipo gramatical y que se comprenda bien el mensaje que se desea transmitir. El lenguaje radiofónico está compuesto por unas reglas que hacen posible la comunicación. Cada una de ellas aporta un valor necesario para la comprensión del mensaje:

1. La voz aporta la carga dramática.
2. La palabra, la imagen conceptual.
3. El sonido describe el contexto físico.
4. La música transmite el sentimiento.
5. El silencio, la valoración.

Mensaje radiofónico: la radio transmite su mensaje en forma de sonido. La técnica es tan determinante que se incorpora a la expresión como un sistema

significante más. El mensaje radiofónico se produce gracias a una mediación técnica y humana, que expresa un contexto narrativo acústico. El mensaje radiofónico debe cumplir unos principios comunicativos para que llegue con total eficacia al oyente, tales como:

1. Audibilidad de los sonidos.
2. Comprensión de los contenidos.
3. Contextualización.

Géneros radiofónicos: la radio es el medio en el que algunos géneros del periodismo clásico alcanzan su máxima expresión. Un ejemplo es la entrevista, el debate y la tertulia. La adaptación de los géneros periodísticos a la radio se caracteriza por la riqueza expresiva y el carácter personal que se incorpora al mensaje transmitido. Las claves para una buena comunicación son contenidos concisos, claros y directos. De esta manera se producirá un mayor efecto de atracción sobre la audiencia.

El medio radiofónico tiene una serie de ventajas sobre la televisión y la prensa escrita:

1. Inmediatez en el seguimiento de las noticias.
2. Facilidad de transmitir ideas, y facilitar el intercambio de opiniones.
3. Estimula la imaginación, al no dar imágenes.

Sus limitaciones son:

1. Es unisensorial: su único soporte es el sonido.
2. Exige más claridad y concisión al no tener imágenes y necesitar la atención del oyente.

El lenguaje radiofónico es el lenguaje que se utiliza en la radio. Debido a las limitaciones del medio, se basa exclusivamente en el sonido (música, palabras, etc.), en una sola dirección (del emisor a quien escucha u oye).

---

#### **4.5 Ejemplo**

Los fabricantes de autos han empezado a tomar medidas a éste respecto. Ford acaba de lanzar una línea experimental de bolsas de aire para peatones. Se activan por medio de sensores que anticipan la inminencia de un impacto colocados en dos diferentes partes del vehículo. Uno se sitúa justo por encima de la defensa delantera y cubre el frente del cofre, de manera que proteja las rodillas del transeúnte. Mide 1,371 mm. de largo, 558 de alto y 127 de ancho. El tiempo de inflado varía entre los 50 y los 75 milisegundos y permanece inflado por unos cuantos segundos (las bolsas de aire interiores sólo lo hacen durante 100 milisegundos). El otro es un par de bolsas colocado en la base del parabrisas que se extienden del centro del auto hacia afuera, hasta alcanzar el

poste A correspondiente. Cada una mide aproximadamente 686 mm de largo, 305 de alto y 127 de ancho. Este par se activa después de que el sensor detecta el impacto del peatón con la defensa. Se infla en aproximadamente 100 milisegundos, que es el tiempo que tardaría el peatón atropellado en recorrer la distancia que hay entre el cofre y el parabrisas. De este modo se logra cubrir casi toda la base del parabrisas sin obstruir por completo la visibilidad del conductor. Como el sensor que utiliza ésta segunda bolsa es más simple que el que va ubicado en la defensa, se ve más cercano el inicio de su producción en serie.

## CONCLUSIONES

1. El Distrito Federal debe ser un indicador clave de sociedades con salud, eficiencia, inclusión social y sostenibilidad.
2. Caminar es conveniente, no necesita equipamiento especial, es auto-regulable e intrínsecamente seguro. Caminar es tan natural como respirar.
3. El Distrito Federal crea y sea la gente que elija como modo de desplazamiento el caminar, para sentirse sano y relajado, un mundo donde las autoridades, organizaciones y particulares tengan:
  - Reconocido el valor de caminar
  - Un compromiso con comunidades saludables, eficaces y sostenibles.
  - Trabajar conjuntamente para superar las barreras físicas, sociales e institucionales que a menudo limitan la posibilidad de la gente a elegir caminar.
4. El peatón tienen el derecho a vivir con un entorno sano, adecuado y atractivo ajustado acorde a sus necesidades para poder disfrutar libremente de las ventajas de los espacios públicos con confort y seguridad, así como alejados de las imposiciones del ruido y la contaminación.



5. Proporcionar calles limpias, bien iluminadas y pasos libres de obstáculos, suficientemente amplios para la hora pico y con suficientes oportunidades para cruzar las calles de forma segura y directa.
6. La calidad y cantidad del andar como actividad diaria es un indicador convenido y especial de la calidad de vida.
7. Las calles deben ser funcionales, seguras, confortables y atractivas, eficaz y eficientemente espacios abiertos de gran calidad.
8. Aplicar diseños e instalaciones adecuadas al impacto climático.
9. Las comunidades tienen derecho a tener una red para andar, directa, fácil de seguir, que sea segura, cómoda, atractiva y bien mantenida y que comunique los hogares, tiendas, escuelas, parques, intercambiadores, zonas verdes y otros importantes destinos. Construir y mantener redes para andar de alta calidad, bien conectadas, funcionales y seguras entre sus hogares y los destinos locales que solventen las necesidades de la comunidad.

10. La reconstrucción de las calles de nuestra ciudad con bases sólidas de respeto y armonía entre los ciudadanos, eficientes y seguras para poder movilizarnos tranquila y eficientemente. Vivir en un ambiente sano y lograr así una mejor convivencia en la ciudad.
  
11. Promover la creación de una política integral de calles sostenible en el Distrito Federal y generar una transformación profunda en la mentalidad del ciudadano. Transformar el espacio público y el medio ambiente urbano para así aprovechar la ciudad y aumentar la calidad de vida de la población y, a su vez, haciendo la ciudad más efectiva, próspera y humana.
  
12. Impulsar una movilidad no motorizada, moderar el uso del auto particular y buscando que el transporte colectivo sea el eje del desarrollo urbano. Estas medidas pueden tener como uno de sus resultados más relevantes, producir menos contaminantes por pasajero-kilómetro, la reducción de los kilómetros recorridos por los vehículos y un uso más equitativo de las vías de circulación, mitigando la congestión vehicular.
  
13. Los peatones y conductores deben haber aprendido a reconocer y obedecer los mensajes de esas señales de tránsito que proyectan. Ningún conductor se sentiría seguro a transitar por las calles sin violar las señales.

14. Integrar el caminar como parte de la enseñanza y del desarrollo continuado personal, para responsables del transporte, de la seguridad vial, de la salud y planificadores y diseñadores urbanos, donde la escuela primaria debe ser por la familia.
  
15. Involucrar a todas las entidades (especialmente en transportes, planificación, salud, educación y policial), a todos los niveles, para reconocer la importancia al fomento e impulso del caminar y fomentar políticas y acciones complementarias. Las autoridades interesadas más eficientes y sanas pueden contribuir en avanzar significativamente con sólo favorecer el andar más y les apoyen y salvaguarden la capacidad y la elección de caminar.
  
16. Las campañas gubernamentales deben ser continuas y permanentes.

## BIBLIOGRAFÍA

### LIBROS

CASTILLO Juárez, Arq. Heberto. Primer Informe de Gobierno, 2007. pp. 107.

CAL Y MAYOR, Rafael. *Ingeniería de Tránsito*. Asociación Mexicana de Caminos. Ed. Limusa, 1972. pp. 285.

CUADERNOS DE ARQUITECTOS Y COSERVACIÓN DEL PATRIMONIO ARTISTICO. *II Foro Internacional del Peatón en el uso de las ciudades: espacios públicos (calles, plazas y jardines)*. No. 17. México, sep. – oct. 1981. pp. 66:

GEHL, Jan. *El medio ambiente de las calles residenciales*. pp. 61 – 66.

GEHL, Jan. *Planeado para peatones*. pp. 24 - 28.

ROCA, Miguel Angel. *Reflexiones en torno a la ciudad*. p.19- 21.

URQUIAGA, Arq. Juan. *El peatón en el uso de las ciudades*. p. 8.

WDWIAK, Wclaw. *El espacio público en la ciudad, la aglomeración urbana y el espacio urbanización*. pp. 17 - 23

## LEGISLACIÓN

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Estatuto de Gobierno del Distrito Federal.

Ley de Tránsito y Vialidad del D. F.

Ley Orgánica de la Secretaría Seguridad Pública del D. F.

Reglamento Metropolitano de Transito.

## FUENTES ELECTRÓNICAS

ALCARAZ, Yetlaneci. *Peatones, un capítulo ignorado*. El Universal, 2 de julio de 2007. pp. 2.

APONTE A., Ing. Fernando. *El Peatón*. Situación actual y pacificación del tráfico. Fondo de Prevención Vial. Julio de 2000. pp. 48.

CONSEJOS PEATÓN. *Consejos imprescindibles*. en portada. pp. 2.

ESCUELA DE EDUCACIÓN VIAL DE LA POLÍCIA LOCAL. Parque de Educación Vial de Totana. Jefatura de Policía Local. Ayuntamiento de Totana. Concejalía de Seguridad Ciudadana. pp. 49.

DE LA GARZA, Germán. *El derecho del peatón es un derecho universal*. Delegación Benito Juárez. México, D. F., 13 de marzo de 2008. pp. 2.

MATA, Atalo. *25 de noviembre, "Día del peatón" en el Distrito Federal*. Noticiero Televisa. México, D. F., 11 de julio del 2008. pp. 2.

DÍAZ SEVILLA, Liliana. *Calles, banquetas, vialidad ... y ¿el peatón?* Gaceta Univesitaria. 10 de julio de 2001. pp. 1.

GIACOMÁN, Héctor Marcos. *El derecho del peatón es universal*. El Porvenir.com, 1 de abril de 2007. pp. 3.  
[http://www.elporvenir.com.mx.notas.asp?nota\\_id](http://www.elporvenir.com.mx.notas.asp?nota_id).

GÓMEZ FLORES, Laura. *Plantean crear ombudsman del peatón*. La Jornada. México. p. 1.

IBLNEWS. Noticias en español desde Estados Unidos. Nueva York, año VIII, No. 3731. 5 de marzo de 2008.

INSTITUTO DE LA JUVENTUD DEL D. F. *Risa, terapia y muévete por tu ciudad*. México, D. F., a 22 de febrero de 2008. pp. 2.

LEXJURIS. *Ley de Vehículos y Tránsito de P. R.* Puerto Rico, 1997. pp. .  
<http://www.lexjuris.com/lexlex/lextransito>.

LLANOS SAMANIEGO, Raúl. *Buscan diputados devolver al peatón aceras en poder de autos y comercios*. La Jornada. México, 6 de noviembre de 2006. p. 1.  
<http://www.jornada.unam.mx/2006/11/6/index.php?section>.

METRO Community Outreach. *Caminar en forma*. Una Guía de Seguridad Peatonal. p. 1. [www.ridemetro.org](http://www.ridemetro.org).

<http://www.monografias.com/trabajos10/prens/prens.html>

MONTAÑO GARFIAS, Ericka. *Piden defender al peatón a partir de su carácter humano y necesidades reales*. La Jornada. México, 9 de marzo del 2007. p. 2.

NACIONAL SAFE KIDS CAMPAIGN. *Seguridad del Peatón*. p. 1.  
<http://www.safekids.org>.

*Objetivos que debe tener todo plan de Educación Vial*. Febrero 13, 2008. pp. 2.

OREGON DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. *Driver and Motor Vehicle Services*. U. S. Department of Transportation, Federal Highway Administration. Office of Safety pp. . <http://www.OregonDMV.com>.

PÉREZ MALDONADO, Javier E.. *La ciudad más grande del mundo*. Historia de la ciudad de México. La ciudad de México, D. F., 1988. pp. 11.

PRODIGY MSN Autos. *El peatón*. pp. 2.

National Highway Traffic Safety Administration.

EL PROYECTO ECOCAMPUS. *Carta de los Derechos del Peatón*. Universidad Autónoma Metropolitana. México, 17 de octubre de 2001. pp. 2. <http://www.uam.es/servicios/ecocampus/especifica/derechos.html>.

EL PROYECTO ECOCAMPUS. *Motivos para andar*. Universidad Autónoma Metropolitana. México, 17 de octubre de 2001. pp. 2. <http://www.uam.es/servicios/ecocampus/especifica/motivos.html>.

Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico. Ley Núm. 22 del 7 de enero de 2000.

Reglamento General de Circulación de la Ley sobre Tránsito, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Ministerio de la Presidencia de España.

SECRETARÍA DE TRANSPORTES Y VIALIDAD. Reportaje: *Cinco siglos de transportes en la ciudad de México*. Gobierno del Distrito Federal, 30 de abril del 2008. pp. 11.

TAPÍA, Ricardo. *Radars Viales y un poco de educación*. México. pp. 1 – 3. <http://ricardotapiarelatos.blogspot.com>.

TRANSPORTATION SAFETY. <http://www.odot.state.or.us/transafety>.

EL UNIVERSAL. com.mx. *Decálogo del peatón*. El Universal, ciudad del D. F., 20 de julio de 2007. <http://www.ElUniversal.com.mx>.



EL UNIVERSAL.com.mx *Ley del Peatón, ¿letra muerta?* El Universal. México, D. F., 20 de julio de 2007. p. 1. <http://www.eluniversal.com.mx/notas/445399.html>.

UNIVERSIDAD DE CHILE. *Movilidad en los suburbios dispersos y el nuevo urbanismo en los Estados Unidos de America: ¿importación irreflexiva desde Chile?* Revista de Urbanismo No. 5, enero 2002. <http://www.revistaurbanismo.uchile.cl>.

WILKINS AND WILKINS. DGTM-IV. *Un paso cebra es lo que yo digo y se acabó el tema.* Manual Diagnóstico y Terapéutico de los Trastornos del Tráfico. Nueva York , 1980. pp. 2.

<http://www.wikipedia.org>.

## PERIÓDICO

CASTRO, Claudia. *Ley del Peatón, ¿letra muerta?* El Universal, 27 de agosto de 2007.

DE LA COLINA, José. *Ni modo, peatón ... ; "sin automóvil".* El Reforma.

GIACOMÁN, Héctor Marcos. *El derecho del peatón es universal.* El Porvenir, 1 de abril de 2007.

LLANOS SAMANIEGO, Raúl. *Buscan diputados devolver al peatón aceras en poder de autos y comercios.* La Jornada, 6 de noviembre, 2006.

<http://www.jornada.unam.mx>.