

ATROPELLADOS EN LA REGIÓN CENTRO, DESARROLLO PARA UNA MEJOR CALIDAD DE VIDA?, HACIA UNA POLÍTICA PÚBLICA REGIONAL DE TRANSPORTE Y VIALIDAD.

*Ulises Torres Sánchez¹
Marcelina Márquez Díaz*

Fundamentado en el Artículo cuarto constitucional que en su párrafo cuarto dice que: “Toda persona tiene derecho a la protección de la salud. La ley definirá las bases y modalidades para el acceso a los servicios de salud y establecerá la concurrencia de la federación y las entidades federativas en materia de salubridad general, conforme a lo que dispone la fracción XVI del artículo 73 de esta constitución. (Adicionado mediante decreto publicado en el diario oficial de la federación el 03 de febrero de 1983). En su párrafo quinto: “Toda persona tiene derecho a un medio ambiente adecuado para su desarrollo y bienestar. (Adicionado mediante decreto publicado en el diario oficial de la federación el 28 de junio de 1999).²

Estas acciones deben de constituirse en políticas públicas y sociales para alcanzar tales objetivos, al revisar el Plan Nacional de Desarrollo 2000-2006 se encontró que; no hay ningún punto que trate sobre los atropellamientos como tal o de discapacitados más bien lo encuadran como personas con escaso acceso a los servicios de salud, en su apartado de salud.

Por su parte la Ley General de Salud tampoco considera al problema de atropellamientos tal cual, si no más bien lo engloba al término “accidente” que al provocar una discapacidad considera la invalidez, en su título Octavo de la Prevención y control de enfermedades y accidentes³, Capítulo IV accidentes, Art. 162 entiende por **accidente** el hecho súbito que ocasione daños a la salud, y que se produzca por la concurrencia de condiciones potencialmente prevenibles.

¹ Escuela Nacional de Trabajo Social-UNAM, Licenciado, Profesor de asignatura, t_ulises@hotmail.com

² Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, (2006), 133 ed, Porrúa, México.

³ <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/142.pdf>, Título Octavo, Prevención y Control de Enfermedades y Accidentes, capítulo IV, recuperado el día 25 de Marzo 2007, pág.47 - 48.

Dicha Ley en su artículo 163 dicta las medidas para la prevención y control de los accidentes que comprende el conocimiento de las causas, la adopción de medidas para prevenirlos, formación en educación vial, desarrollo de la investigación, fomento de programas de educación, la atención de los padecimientos que se produzcan como consecuencia de ellos como la discapacidad y la invalidez que sufren algunas víctimas de los atropellos, la promoción de la participación de la comunidad en la prevención de accidentes (como ejemplo se tiene a las brigadas de padres de familia, los cuales a la hora de entrada y salida de las escuelas que se encuentran en la circunferencia de avenidas peligrosas, tienen la finalidad de detener a los automóviles para que sus hijos puedan cruzar sin mayor peligro).

Para poder llevar a cabo estas acciones se propuso firmar el **Acuerdo por el que se establecen diversas medidas de protección tendientes a disminuir la ocurrencia y el impacto de los accidentes de tránsito**, las medidas para prevenir accidentes se enfocan a los automovilistas y a las acciones de los pasajeros, pero todas dentro de lineamientos o recomendaciones donde no existan aquellas que refieren a evitar aquellos elementos o escenarios que generan que una persona sea o esté en riesgo de ser atropellada.

Con este panorama, se deja ver la importancia de empezar a actuar ante la carencia de interés en la problemática - personas atropelladas-. Para ello es necesario darse cuenta que los elementos básicos para evitarla, en su mayor proporción existen, solo es preciso enfocarse a ello, así también detectar las anomalías existentes (infraestructura vial: señalamientos viales, topes, semáforos en buen estado, pasos peatonales, la falta de un formato de reporte de atropellamiento, deficiente atención médica, etc..) para que se propicien y por último, que haya una intervención oportuna y eficaz de profesionistas en apoyo a la población vulnerable.

Dentro del **Código penal del Distrito Federal** en su **Título vigésimo tercero, de los Delitos contra la seguridad y el normal funcionamiento de las vías de comunicación y de los medios de transporte**, en su Capítulo 1, artículo 331, y del Capítulo II ataques, delitos contra la seguridad del tránsito de vehículos en su artículo 332 hacen referencia a la destrucción de señales, o al derrame de sustancias deslizantes o inflamables, pero nada acerca del castigo que debe recibir el automovilista que atropella al peatón o en su caso del homicidio culposo.

El pasado mes de Mayo el Secretario de Seguridad Pública del DF Lic. Joel Ortega mando a la Cámara una aprobación de reforma al código penal donde propone que a la persona que atropelle un peatón y se de a la fuga, se ha enviado al reclusorio (una medida a favor de los peatones).

Con respecto al reglamento de tránsito vigente en el Distrito Federal no se contempla ninguna multa para los automovilistas que atropellan a una persona, al respecto se realizó una propuesta trabajada con el Secretario de Seguridad Pública capitalino para realizar algunas modificaciones, mismas que serán revisadas para diciembre de este año.

Bajo este contexto el trabajador social puede y debe intervenir en el problema de los accidentes o atropellamientos, los cuales se encuentran dentro del área de la salud pública, además originan un grave daño social, por el alto índice de Traumatismos que se producen.

“Los accidentes cada vez adquieren mayor importancia debido al aumento de número de defunciones que ocasionan y al incremento de la mortalidad”⁴. La importancia de los accidentes se hace más evidente en países industrializados, en donde “el 77% ocurren en zonas urbanas”⁵, es indudable que hay un aumento real al riesgo de muerte por accidentes en virtud del desarrollo de la tecnología en general, de la industrialización, del aumento del número de vehículos y del manejo de mayor número de sustancias tóxicas.

Los accidentes se agrupan según el lugar en que sucede: accidentes en el hogar, en sitios de trabajo, en escuelas o, lugares de reunión en general y accidentes en la vía pública. El problema de los atropellamientos se inserta en este último grupo de accidentes, “Según las investigaciones del Instituto De Políticas Sociales Y Transporte estos causan la muerte de aproximadamente a 1.2 millones de personas en el mundo anualmente.”⁶

Sin embargo es primera causa de muerte en el rango de 1 a 44 años de edad, en población infantil, joven y en edad productiva. No obstante “Durante el 2002 murieron 14,000 personas debido a accidentes de tránsito, representando un promedio de casi cuarenta personas que

⁴ Sánchez Rosado, Manuel, (1991), *Elementos de la salud pública*, Editorial Méndez Cervantes, México, p. 115.

⁵ Consejo Nacional de Prevención de accidentes 2003

⁶ Consejo Nacional de Prevención de accidentes 2003

mueren diariamente por esta causa. El 80% corresponden al sexo masculino y el 20% al femenino⁷.

El hombre está más expuesto a ser atropellado porque sus condiciones laborales lo obligan a andar en la calle y lo exponen a ser objeto de atropellamiento o a un accidente de tránsito.

“El riesgo de accidentes de tránsito depende del número de vehículos (figura 1) y sus características (automóviles, camiones, ferrocarriles), el número de horas que circulan, condiciones de la vía pública, características de los conductores, reglamentos de tránsito, seguridad o inseguridad del tránsito de peatones, población total y su densidad, así como el comportamiento de esta población en cuanto al tránsito”⁸.

Con respecto a las horas de tránsito el mayor número de accidentes se suceden entre las seis y nueve de la mañana y de las dos a las cinco de la tarde, fines de semana como lo es el sábado y los domingos el promedio es de las cuatro de la mañana, nueve de cada diez conductores que sufrieron un accidente en alto estado de ebriedad.

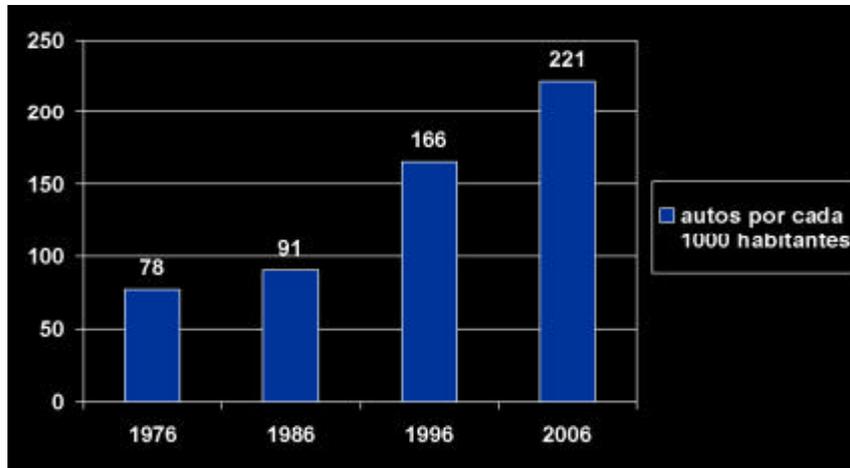
Este problema se relaciona directamente con el número de vehículos se presenta la figura número 1 donde se muestra un comparativo por cada diez años iniciando en 1976 hasta el año 2006, por cada mil habitantes.

De 1976 a 1996 se duplico el número de vehículos en la región centro, y para el año 2006 se a triplicado este número.

⁷ *Loc, cit.*

⁸ Sánchez Rosado, Manuel, (1991), *Elementos de la salud pública*, Editorial Méndez Cervantes, México, p. 116-117.

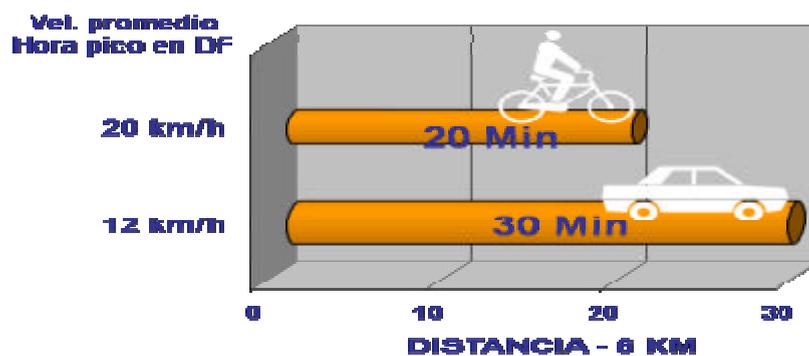
Figura 1



Baranda Sepúlveda, Bernardo (2007) *La Importancia de la Movilidad no Motorizada en la Problemática del Transporte Urbano*, ITDP, México.

Con la figura número 2, se muestra la velocidad que un automóvil toma en horas pico dentro del Distrito Federal, un vehículo recorre una distancia de 6 kilómetros en 30 minutos, mientras que una persona en bicicleta recorre la misma cantidad en tan solo 20 minutos, lo que implica una posibilidad de modificar el tipo de transporte en la Ciudad de México.

Figura 2



Baranda Sepúlveda, Bernardo (2007) *La Importancia de la Movilidad no Motorizada en la Problemática del Transporte Urbano*, ITDP, México.

No obstante el conductor del vehículo generalmente tiene una alta proporción de responsabilidad en el accidente a comparación del peatón.

Por otro lado “en relación con el medio, debe considerarse que hay sitios más peligrosos que otros, por la mayor afluencia de vehículos, por las condiciones de la vía pública (lluvia, neblina, reparaciones, existencia o no de avisos con suficiente anticipación, baches, piedras, ganado en carreteras, iluminación, deslumbramiento, etc.)”⁹. En un mismo sitio, el riesgo varía según la hora, el día de la semana (mayor o menor afluencia de vehículos y de gente), e inclusive las estaciones del año.

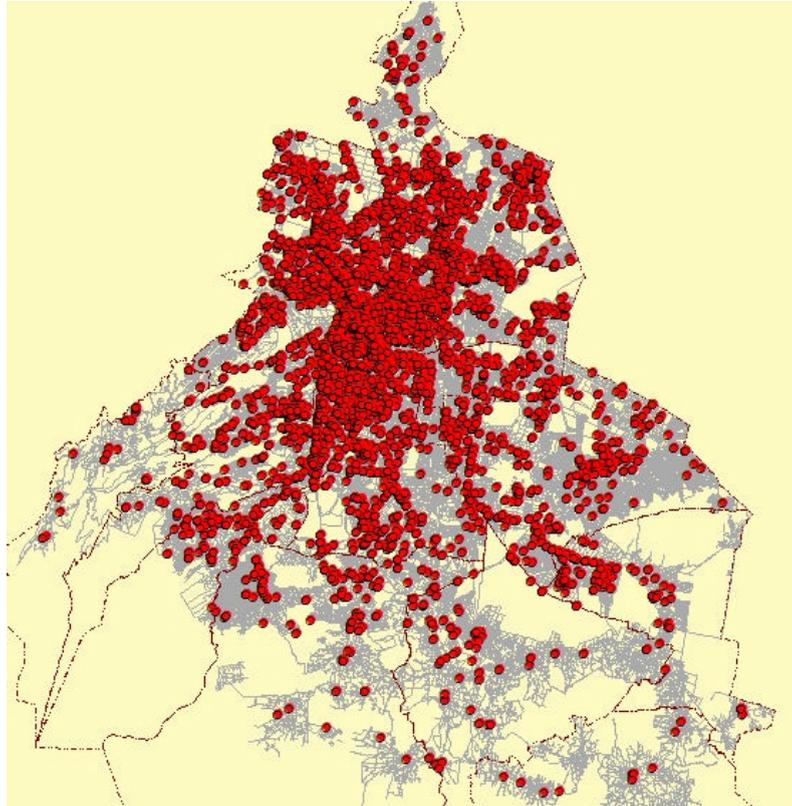
Pero, ¿Qué relación tienen los atropellados con el desarrollo regional?, La teoría de la Calidad de Vida y sus indicadores nos mencionan que una comunidad entre mayor sea el número de vías de comunicación, mayor será la calidad de vida de las personas.

La Ciudad de México es un área que concentra un número de vialidades, ejes, avenidas y calles por donde transitan todo tipo de vehículos. En aras de buscar un desarrollo regional se entorpece a la ciudad y las calles se vuelven inseguras, la calidad de vida es posible medirla en múltiples variables pero entre más vialidades haya mayor es el riesgo mayor para los peatones.

El desarrollo económico no va de la mano con el desarrollo social de una población, de una comunidad o de una región. Luego entonces sostenemos que Entre mas vialidades aumenta el riesgo de ser atropellado y disminuye la calidad de vida tal como lo muestra la figura 3.

⁹ Sánchez Rosado, Manuel, (1991), *Elementos de la salud pública*, Editorial Méndez Cervantes, México, p. 119.

Figura 2. Georeferenciación de los accidentes de tránsito en el Distrito Federal, 2006. (incluye colisión, volcadura, derramamiento, atropellamiento y caída de pasajero).

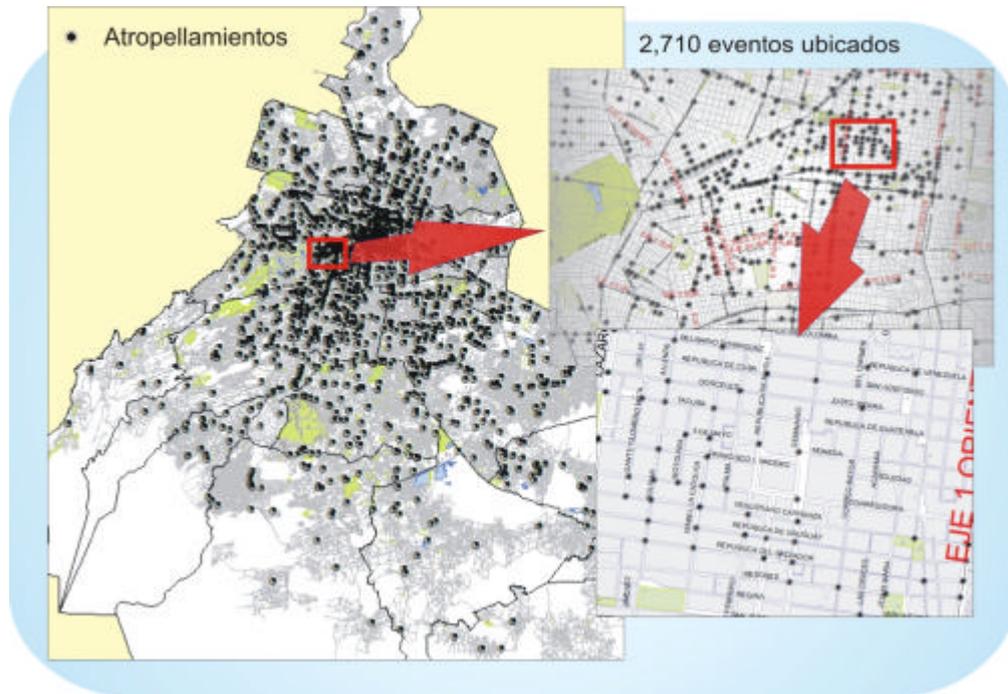


Pero cómo se comporta este fenómeno y en que lo fundamentamos?

El problema de los atropellamientos en esta región es la siguiente, El problema se comporta de la siguiente manera, como se muestra en la figura 2, como se puede observar este problema se concentra en la delegación Cuauhtémoc, pues en ella se presentan el mayor número de oficinas de gobierno, públicas y privadas, además de comercios, centros de abasto y alimentación, centrales camioneras, zonas escolares, ejes viales, calzadas, avenidas, entronques que aumentan el riesgo de accidentes viales.

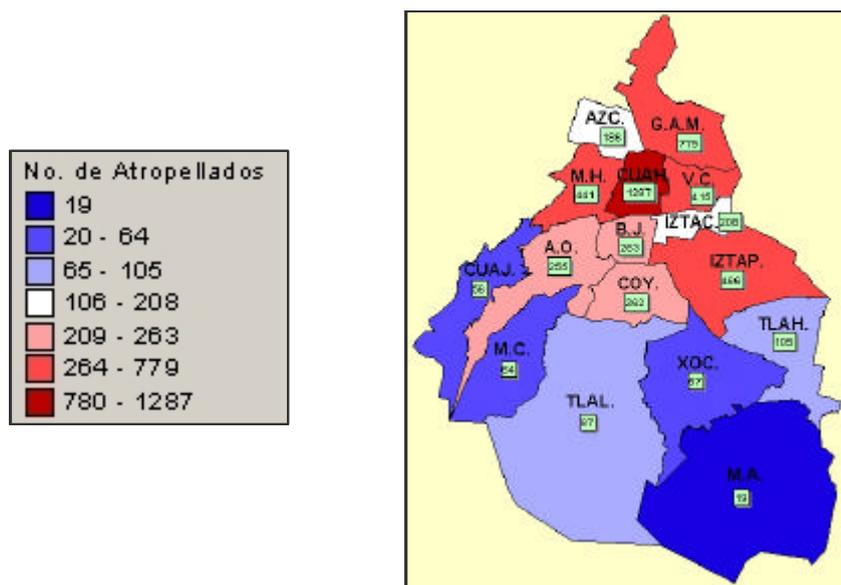
La figura 3 georeferenciación de los atropellamientos y la 4 nos muestran de manera directa el problema de los atropellamientos y su distribución para el Distrito Federal,

Figura 3. Georeferenciación de los atropellamientos en el D.F.



Con ello el mayor número de ejes, avenidas principales y calles se encuentra en el centro de la Ciudad, esto es debido a que en el Desarrollo Urbano se concentro aquí, en esta gran urbe, por lo que ha aumentado el riesgo de ser atropellado.

Figura 4. Distribución de los atropellamientos por delegación Política en el D.F.



La deficiente infraestructura resta su uso principalmente de las personas de la tercera edad, niños y mujeres que cargan objetos, dificulta el uso del puente peatonal.. En cuanto a los peatones es necesario tomar en cuenta sobre todo, el comportamiento de la población sobre las disposiciones del tránsito. “La densidad de la población y las dificultades para transportarse hace que la gente en las grandes urbes tengan prisa para llegar a la escuela, al trabajo, etc.,”¹⁰ y se apresure por ganar lugar en un camión o un taxi y en su precipitación olvidan las disposiciones de tránsito o en su defecto no sepa de que, al igual que los automovilistas, ellos también tienen que seguir ciertas normas, para que el riesgo de ser atropellado disminuya.

Razón por la cual es fundamental el papel del Trabajador Social en este tema, para la prevención y el control de accidentes, es importante: crear conciencia en los individuos en cómo se producen los accidentes, las causas que los originan, las medidas que deben tomarse contra los agentes causales en el medio y el comportamiento de la población para evitarlos.

Además de orientar a los padres y maestros para que estos a su vez orienten a los niños sobre los accidentes en la vía pública (atropellados). Promover ante las autoridades que se vigile el cumplimiento y la actualización del Reglamento de Tránsito, así también que haya mantenimiento constante en las calles, avenidas, etc., evitando de esta forma que se generen escenarios peligrosos en la vía pública (alcantarillados destapadas, por ejemplo).

En términos generales, la mayoría de los accidentes, excepto los debidos a fenómenos sobrenaturales, son prevenibles “según El Consejo Nacional de Prevención de Accidentes estima que entre el 80% y 90% de estos accidentes **se pueden prevenir**”¹¹, lo importante, por lo tanto, es crear conciencia en la población acerca de la problemática y sobre todo, en las medidas que se deben tomar para prevenir tal situación.

El problema de los atropellamientos en el Distrito Federal es cada vez más frecuente además de azaroso y muchas de sus variables no se pueden predecir de ahí que sea un problema difícil de atender, se define al atropellado como aquel “Individuo arrollado por un vehículo en movimiento, hecho que le produce lesiones en el organismo.”¹²

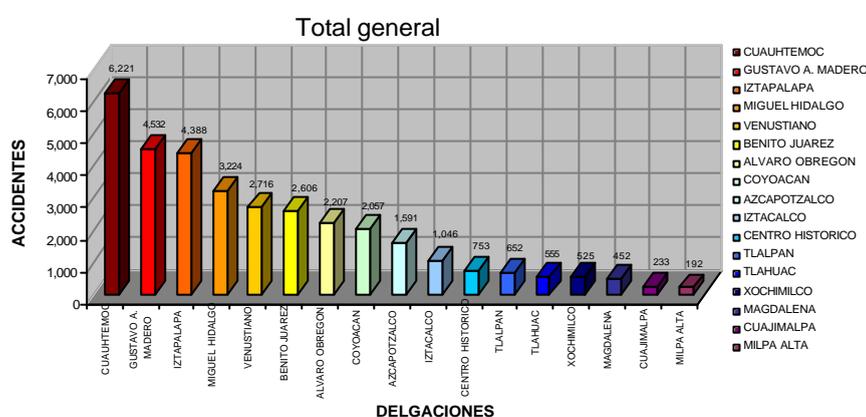
¹⁰ Sánchez Rosado, Manuel, (1991), *Elementos de la salud pública*, Editorial Méndez Cervantes, México, p. 121.

¹¹ Consejo Nacional de Prevención de accidentes 2003

¹² Estudio Regional de Tlalpan y del Distrito Federal, Grupo 2631, ENTS-UNAM, México 2007

Los accidentes de tránsito son un fenómeno complejo pues muchas variables intervienen en su desarrollo. Muchos autores han llegado a la conclusión que se puede resumir en la siguiente cita: “los accidentes de tránsito son todo menos accidentales”.¹³

En la gráfica siguiente se muestra la relación del total de accidentes por Delegación: Cuauhtémoc (18.32 %), Gustavo A. Madero (13.35%), Iztapalapa (12.92%), Miguel Hidalgo (9.5%), Venustiano Carranza (8%), Benito Juárez (7.68%), Álvaro Obregón (6.5%), Coyoacán (6.06%), Azcapotzalco (4.69%), Iztacalco (3.08%), Centro Histórico (2.22%), Tlalpan (1.92%), Tlahuac (1.63 %), Xochimilco (1.55%), Magdalena Contreras (1.33%), Cuajimalpa (0.69%) y Milpa Alta (0.57%).

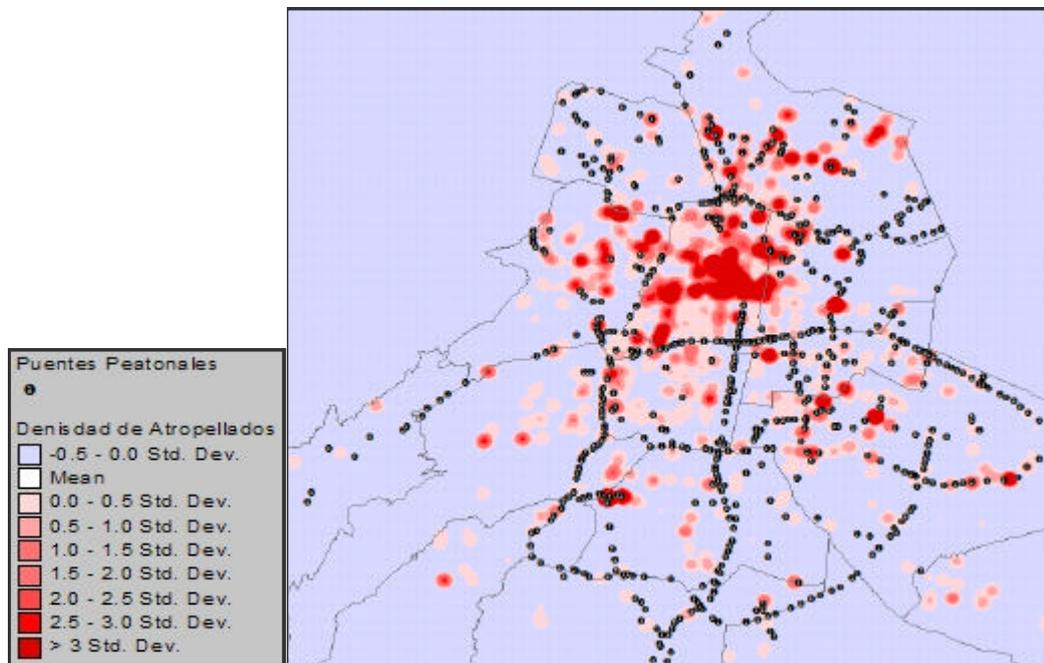


Fuente: Baranda Sepúlveda, Bernardo (2007) *Puentes peatonales: ¿Infraestructura para seguridad de los peatones?* Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. México DF.

Como se muestra en el mapa, la delegación que cuenta con un alto índice de atropellamientos es Cuauhtémoc, ubicada en el centro de la ciudad. Con esto se demuestra que entre mayor sea el desarrollo regional, mayor es el riesgo de ser atropellado.

¹³ Entrevista con Bernardo Baranda Sepúlveda, Director del Instituto de Políticas para el Desarrollo de Transporte

Figura 5. Georeferenciación de atropellamientos y puentes peatonales.



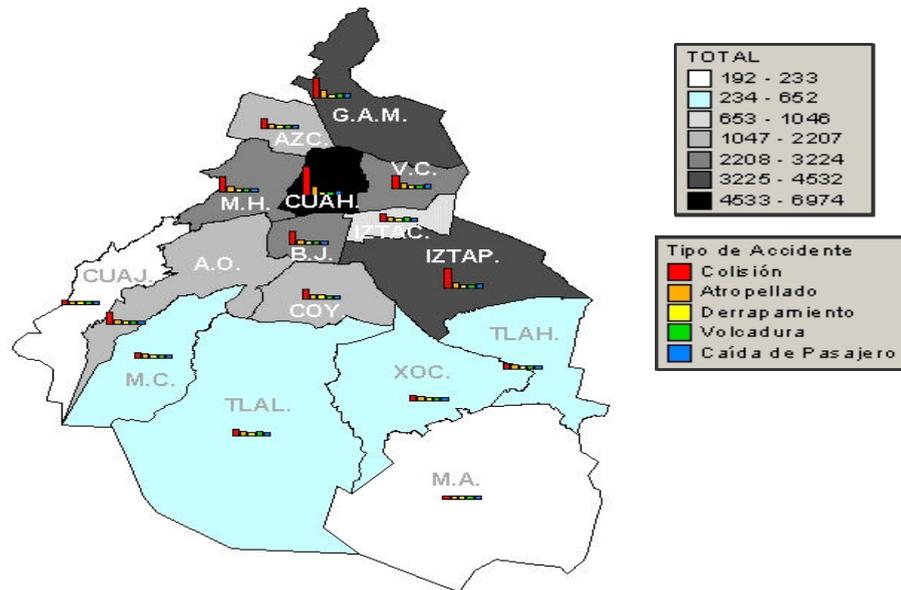
Por lo que queda claro que el desarrollo no forzosamente trae bienestar, cinco de cada diez atropellamientos se dieron debajo de un puente peatonal, tres de cada diez no tenían un puente y dos de cada diez puentes peatonales no tuvieron accidentes, todo ello en el 2006.

¿Por qué no se usan los puentes peatonales?

Porque se relacionan con:

- Flojera para subirlos y utilizarlos.
- Porque les hace falta algún escalón.
- Porque no se pueden cruzar.
- Porque asaltan en ellos al transitarlos.

Accidentes De Tránsito Por Delegación (2005)



Fuente: Baranda Sepúlveda, Bernardo (2007) *Puentes peatonales: ¿Infraestructura para seguridad de los peatones?* Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. México DF.

Por lo que se puede observar en el mapa es más alto el índice de accidentes por colisión que el de Atropellados, pero ocupa un segundo lugar, lo cual demuestra que no se debe dejar de lado y que es un problema que tiene que ser intervenido cuanto antes.

Las personas que caminan por la calle son peatones y están expuestos a ser atropellados por los vehículos que transitan esto se da de manera sistémica entre los elementos que componen el sistema de vialidad:

Siguiendo a Robert Lilienfeldt quien indica que: *“Se le denomina sistema a una disposición de componentes de un objeto que está interrelacionado para formar un todo. El conjunto de elementos que conforman un sistema se relacionan entre sí y con el medio. La característica fundamental para comprender lo que es un sistema es que éste es solamente definible por su cohesión, es decir; por las interacciones entre los elementos que lo componen; un sistema no se estructura solo de cosas que se unen entre si, sino por la forma específica como se cohesionan para formar el objeto sistémico.*

Los subsistemas que componen el sistema de educación vial son: la infraestructura (puentes peatonales, banquetas, paso de peatones, semáforos), los peatones, los automovilistas y las señales viales (sonoras, auditivas, visuales y en pavimento).¹⁴

Se trata de un sistema real donde sus objetos que solo se pueden definir mediante su cohesión, es decir por las interrelaciones entre los elementos que la componen, corresponde también a un sistema abierto pues le problema de los atropellados mantienen un flujo continuo de relaciones y comunicación desde el sistema hacia el entorno y a la inversa, lo que hace posible la regeneración continua del sistema, su transformación en razón de las formas que adoptan esas relaciones en diferentes situaciones de tiempo o escenario.

El escenario es la calle al momento de interactuar al desear atravesar la calle además es flexible dado que reconfigura sus elementos permanentes y esta flexibilidad les otorga solidez para mantener su funcionamiento. Un sistema abierto de esta manera, estaría funcionando de forma adaptativa a las condiciones que le impone el entorno, pero debe mantenerse su estructura para conservar también la comunicación con éste entorno, pues es lo que le da sentido.

Estos principios son: cohesión, organización, integridad, finalidad, pero ¿Cómo darle un buen sistema y funcionamiento a la Ciudad, respetando al peatón y haciendo la infraestructura para mejorar la calidad de vida de la población?

La respuesta es compleja dado que requiere de esfuerzos tanto públicos como privados y sociales, después de georeferenciar un problema social y de identificar como se manifiesta el mismo, se pueden tomar acciones que son:

Por lo anterior se sugiere:

- Crear política pública de transporte y vialidad para el Distrito federal y área metropolitana con el apoyo del sector público, privado y social.
- Fomentar el uso de vehículos de transporte no contaminante como la bicicleta.

¹⁴ Victoria, Marina, (2007), Educación vial para niños y mujeres que cruzan reforma, ENTS-UNAM, pág. 48.

- Apoyar las iniciativas de las ocho nuevas líneas de Metrobús que son una medida para disminuir el uso de vehículos contaminantes al mismo tiempo que se mejoraría la calidad del aire y con ello la calidad de vida de los capitalinos.
- Promover la utilización del transporte público rápido, accesible y de calidad como el metrobús, la creación de nuevas líneas del STC Metro.
- Disminuir el uso de vehículos particulares.
- Promover una cultura de respeto entre peatones y automovilistas.
- Educar a la población porque sin educación las políticas públicas no tienen resultados.

Bibliografía

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, (2006), 133 ed, Porrúa, México.
- Sánchez Rosado, Manuel, (1991), *Elementos de la salud pública*, Editorial Méndez Cervantes, México, p. 115.
- Consejo Nacional de Prevención de accidentes, Informe anual, 2003.
- Victoria, Marina, (2007), Educación vial para niños y mujeres que cruzan reforma, ENTS-UNAM.
- Estudio Regional de Tlalpan y del Distrito Federal, Grupo 2631, ENTS-UNAM, México 2007.
- Ávila Sánchez, Héctor. (1993) *lecturas de análisis regional en México y América Latina*, Ed. Universidad de Chapingo, México.
- Coraggio, José Luís (2004) *La gente o el capital, Desarrollo local y economía del trabajo*. Ed. Espacio, Buenos Aires.
- Delgadillo Macías, Javier; Alfonso Iracheta Cenecorta (coordinadores) (2002) Actualidad de la investigación regional en el México central, Ed. Plaza y Valdés. México.
- Furtado, Celso, (1991), Teoría y Política del Desarrollo Económico, Ed. Siglo XXI, Sao Paulo, Brasil.
- Hernández Sampieri, Roberto. (1997) *Metodología de Investigación*. Ed. McGraw-Hill, México DF.
- Iracheta Cenecorta, Alfonso. (1992) *Hacia una planeación urbana crítica*, México

- Iracheta Cenecorta, Alfonso, (2005), *Hacia La Recuperación De Conceptos Y Métodos De Análisis Regional Para México*, Ed. El Colegio Mexiquense. México.

• H E M E R O G R A F Í A

- Entrevista con Bernardo Baranda Sepúlveda, Director del Instituto de Políticas para el Desarrollo de Transporte.
- CODEPO, 2004–2006
- Gaceta Oficial Del Distrito Federal, No. 35, paginas 13 a 58, de la administración Pública de D.F.
- IMER, 2005
- Informe Climatológico Ambiental del Valle de México 2005 CAPÍTULO 1
- Secretaría del Medio Ambiente Gobierno del Distrito 6 Y 7 Distrito Federal.
- Ley de transito, Gobierno del Distrito Federal, (2006), publicado en la gaceta oficial del distrito federal el 30 de diciembre de 2006, México.
- Manual de Desarrollo Local, Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social – ILPES, 1998.
- Monografía de Tlalpan, Ed. Gobierno de la Ciudad de México, 1996, 82p.
- Palacios L., Juan José “El concepto de región: la dimensión espacial de los procesos sociales” en Revista Interamericana de Planificación No. 66. Junio de 1983. SIAP, México, D. F. Pág. 56-68.
- Programa Delegacional de Desarrollo Urbano 1997, Tlalpan.

• E L E C T R Ó N I C A

- <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/142.pdf>, Asistencia Social, Prevención de Invalidez y Rehabilitación de Inválidos, Capitulo Único, recuperado el día 25 de Marzo de 2007.
- Conceptos Generales de Tránsito (S.F.) Recuperado el 25 de Marzo del 2007, de: <http://72.14.203.104/search?q=cache:L64SvLIXNF8J:www.cemda.org.mx/fotos/vigilan+teamigo.ppt+manual+del+conductor+DF&hl=es&ct=clnk&cd=4&gl=mx>

- http://www.inegi.gob.mx/est/contenidos/espanol/sistemas/cem06/info/df/m012/c09012_03.xls recuperado el día 14 de Marzo del 2007.
- http://www.oms.org/definicion76dfs/calidad_vida, recuperado el día 5 de mayo del 2007
- Morales Galván, Yolanda. Manual de Procedimientos para la vigilancia epidemiológica de lesiones por causa externa, Tomo 17, 29 de julio de 1999. Secretaria de salud dirección general epidemiológica recuperado el 25 de Marzo de 2007, de: <http://132.248.184.82/Volumes/29JUL99f/Man17-Lesiones/Man17.htm>
- Reglamento de tránsito del Distrito federal
http://www.laneta.apc.org/bicitekas/proyectos/t1_2.htm recuperado el día 8 de abril de 2007.
- Rionda Ramírez, J.C. (2005) *Contextos del desarrollo regional en México*. Edición a texto completo en [www.eumed.net/libros/2005/jirr/Recuperado el](http://www.eumed.net/libros/2005/jirr/Recuperado_el) día 20 de abril del 2007.
- www.ife.org.mx, recuperado el día 30 de marzo 2007.