Aldo Adonais González Lee / *integrante del colectivo Pasos Blancos*

Acciones ciudadanas por la seguridad vial

En agosto de 2020, en plena cuarentena derivada por la pandemia de covid–19, un infante salió a trabajar para apoyar económicamente a su familia, pero no pudo regresar a casa por el error y la violencia vial que se vive en las calles: murió al ser atropellado en uno de los cruceros más concurridos del Área Metropolitana de Guadalajara. Debido a la emergencia sanitaria, ese día había pocas personas en el entorno, entre ellas su familia y el responsable, que se dio a la fuga.

Este hecho, inadvertido entre las tantas noticias de aquellos momentos, fue clave para hacernos la siguiente pregunta: ¿por qué normalizamos que una persona pueda perder la vida simplemente por el hecho de ejercer su derecho a caminar o, en este caso, salir a trabajar? Este fatal atropellamiento de un niño de tan solo siete años nos motivó a crear el colectivo Pasos Blancos.



Foto: Aldo Adonais González Lee

Cuando una persona peatona es atropellada suele culparse primero a la víctima: cruzó por donde no debía, no respetó el semáforo, iba viendo el teléfono celular o no usó el puente (anti)peatonal. Pero ante un vehículo de una tonelada que circula a 50, 60 u 80 kilómetros por hora, ¿puede hablarse de responsabilidad compartida en igualdad de condiciones? La respuesta es no. Hoy la calle y la ciudad no protegen por igual a todos los actores de la movilidad. Para muchas personas, cruzar una vialidad implica asumir un riesgo diario para llegar a la escuela, al trabajo o para tomar el transporte público. Durante la pandemia por covid–19 entendimos que ante un riesgo común era necesario cambiar hábitos para reducir contagios y muertes. Entonces, ¿por qué no actuamos igual frente a la inseguridad vial si todas las personas estamos expuestas a un hecho de tránsito, ya sea a pie, en transporte público, automóvil, bicicleta o motocicleta?

La situación de inseguridad vial y de invisibilización de las muertes de personas peatonas nos llevó a cuestionar las soluciones que tradicionalmente se han ideado para proteger a quienes caminan. Los llamados puentes (anti)peatonales, que se construyeron bajo el argumento de ofrecer un cruce seguro para las personas, en realidad obligan a recorrer distancias adicionales; no son accesibles y propician mayor inseguridad tanto vial como pública debido a la falsa seguridad que les genera a los conductores. Caso y ejemplo de ello es lo que pasa en la carretera a Chapala, una de las vialidades del Área Metropolitana de Guadalajara más peligrosas y fatales para peatones: de 2020 a 2024 el colectivo registró al menos 50 muertes. Antes de su renovación en 2026 esta vialidad contaba con 26 puentes (anti)peatonales distribuidos a lo largo de 34.7 kilómetros, con aproximadamente uno cada 1.33 kilómetros. Sin embargo, el 50% de las muertes por atropellamiento registradas por el colectivo ocurrió a menos de cien metros de estos puntos de cruce. El problema, pues, no puede resolverse simplemente construyendo más infraestructura que solo privilegia al automóvil, sino diseñando calles donde las personas puedan desplazarse con total seguridad, accesibilidad e independencia.

El propósito del colectivo no es solo contabilizar muertes, sino usar los datos para cuestionar las explicaciones habituales e institucionales sobre la seguridad vial. Por ejemplo, la estigmatización del transporte público cuando se hace referencia a su mal servicio y a la inseguridad; la realidad es contraria porque, en cuanto a temas de seguridad, en al menos 55% de los hechos registrados participó un vehículo motorizado particular —como sedanes, SUV o camionetas—, mientras que el resto correspondió al transporte público y de carga. Esta evidencia contradice la idea de que el transporte público es el principal responsable de las muertes viales. Por ello, desde un enfoque sistémico, los esfuerzos y los recursos deberían de centrarse en el actor que representa mayor riesgo para las personas peatonas: el automóvil particular.

Trabajar por la seguridad vial implica más que construir puentes (anti)peatonales, banquetas de 1.5 metros o cruces seguros. El reto de fondo consiste en cuestionar la prioridad de los vehículos motorizados y avanzar hacia calles donde la seguridad de las personas no dependa de su capacidad para adaptarse a las condiciones del tránsito.

Conoce más en:
- **Instagram: @pasos_blancos**