

XIMENA TORRES RAMOS / egresada de la Licenciatura en Periodismo y Comunicación Pública del ITESO

Nuestro cuerpo y sus derechos en la calle

Todos los días, cuando Azucena regresa a su casa del trabajo tiene que caminar por el camellón de Periférico —la vía motorizada más rápida y peligrosa—¹ porque su camión la deja precisamente ahí. Cruza corriendo tres carriles de la autopista para llegar a la banqueta bajo un puente sin luz, sucio y vacío. Se acerca a otras mujeres que van por donde mismo para aparentar que va acompañada. Ha visto que los carros que no alcanzan a frenar le pegan en las rodillas a otros transeúntes. Dos veces al mes cambia de ruta por miedo a que la sigan, aunque eso implique más tiempo.

Esa es la realidad de mucha gente que camina por la ciudad, pero las agresiones son casi imperceptibles porque se han normalizado.

Aunque los traslados a pie son el tercer método más común para moverse en Guadalajara,² muchas personas aún “no asumen que su cuerpo es su vehículo”, dice Silvina Razo,³ activista por la movilidad. El problema es que si no se identifican a sí mismas como peatonas, ¿cómo se apropiarán de sus derechos?

Estos están establecidos en la Carta Mexicana de los Derechos del Peatón, en las leyes y en la pirámide invertida de movilidad urbana, pero la ciudadanía se ve forzada a exigirlos porque las calles se han reducido a vías de tránsito continuo y casi exclusivo para coches.⁴

En lugar de ponerlos en práctica, la invisibilidad de los derechos peatonales nos ha llevado a cometer imprudencias. No es culpa de las personas ser atropelladas, ni aunque crucen la calle debajo de un puente o caminen por los camellones. El riesgo de esos actos es consecuencia de una ciudad que no atiende sus necesidades.

Los derechos peatonales existen para garantizar que personas como Azucena lleguen seguras a sus trabajos, que disfruten sus traslados, que puedan andar solas sin importar la hora. No para causarle a los automovilistas la fatiga de pisar más veces el freno.

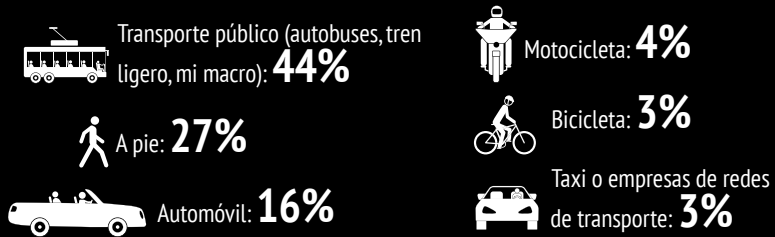
Para que su ejercicio se vuelva realidad, algunas organizaciones han iniciado una lucha en dos frentes. Por un lado, señalan que el diseño educa.⁵ Que necesitamos alternativas a instalaciones como



Foto: Carlos Martínez

CÓMO NOS MOVEMOS EN EL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA:

Se realizan un millón 515,691 viajes al día, distribuidos de la siguiente manera:⁷



los puentes *antipeatonales*, porque estos existen con la intención de no detener a los carros.

Por otro, impulsan la conciencia sobre la prioridad peatonal y la participación de identidades diversas en la construcción de la ciudad, porque si los hombres con coche siguen tomando las decisiones, las calles nunca representarán a todas las personas que las habitan. Entre ellas las mujeres, que se mueven a pie en mayor proporción que ellos.⁶

Quienes van a pie siempre inventan nuevas rutas para hacer su vida posible. Cuando los derechos peatonales se agregan como capas de papel sobre las imágenes de las calles, los traslados se vuelven dignos. Falta camino para eso; por suerte la ciudad no ha terminado de construirse. •

1. Carapia, F. (2022, 28 de mayo). Velocidad máxima en Periférico: ¡226 km/h! *Mural*. <https://bit.ly/43UBJfF>
2. Jalisco Cómo Vamos. (2022). Move en GDL 2022. <https://bit.ly/43NtQwd>
3. Comunicación personal, 27 de septiembre de 2022.
4. González, A., & Moreno, H. (2020). Cebrapedia. Guía para la creación comunitaria de cruces peatonales. *Liga Peatonal*. <https://bit.ly/43NpzsT>
5. *Ibidem*.
6. Col-lectiu Punt 6. (2021). *Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género*. Banco de Desarrollo de América Latina (CAF). <https://bit.ly/3Joab4y>
7. Imeplan. (2021). Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del área metropolitana de Guadalajara. <https://bit.ly/3yM2VCq>

Conoce más en:

- www.ligapeatonal.org
- www.estrategiamisioncero.mx
- Instagram: @transeuntas
- Facebook: @pasosblancos