

Orden social urbano ante la obstrucción de tránsito peatonal y riesgos, Alcaldía Álvaro Obregón, México

Oscar Daniel Rivera González¹

Resumen

El orden social urbano no existe en la mayoría del libre tránsito del peatón que circula por las calles de la Ciudad de México (CDMX), lo cual, es una problemática muy común y creciente día con día, las leyes existentes no se emplean adecuadamente para resolver dicha cuestión.

Al norte de la Alcaldía Álvaro Obregón existe la problemática del empoderamiento de banquetas, aceras, andenes, veredas, por parte de algunas personas comerciantes y habitantes, lo cual, resulta en un descontrol total.

Estas áreas urbanas son conocidas comúnmente como vía pública, entendiéndose como libres caminos pavimentados en cada lado de una determinada calle, generalmente más elevados en cuanto a su altitud, reservados para la circulación de peatones que transitan por las banquetas, sin embargo, en la mayoría de las ocasiones son utilizadas para comercio formal e informal; generando obstrucción del tránsito peatonal.

Para revelar y detallar la problemática de tránsito peatonal, se realizó trabajo cartográfico y empírico que manifestó las problemáticas que genera el comercio ambulante en el andar de los peatones en su tránsito diario.

Por lo anterior, se deberá emplear una reestructuración urbana y concertación entre autoridades gubernamentales y comerciantes para solucionar dicha problemática, siempre con coordinación y nunca con imposición forzada.

Conceptos clave: Empoderamiento, obstrucción, orden social, peatonal

Introducción

La problemática de obstrucción del libre tránsito peatonal se origina por diversas circunstancias, entre las cuales destacan: el comercio informal, extensión de establecimientos al exterior de locales, recolección y acumulación de basura en la vía pública, estacionamiento de automóviles y bicicletas sobre la banqueta, y por último, obra de estructuras de metal para diversos fines, todo lo anterior, sin ningún permiso del Gobierno Mexicano, lo cual, genera obstrucción y peligro a los peatones de manera general.

El espacio público es el medio por excelencia en el que se sustenta la experiencia individual y colectiva de la población. En ese espacio se materializan los sentimientos de pertenencia, identidad, participación y solidaridad. Su deterioro y reducción significan un retroceso generando en ocasiones molestia entre los habitantes (Pérez & Alvarado, 2004).

El lugar de tránsito del peatón y de las personas que por alguna circunstancia se establecen comercialmente en dichas zonas debe ser un bien común entre ambas partes; la

¹ Maestro en Urbanismo y Candidato a Doctor en Urbanismo, Posgrado en Urbanismo, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), ocardanieldanyboy@hotmail.com

tranquilidad y seguridad se ve mermada por la obstrucción peatonal, lo cual, debe ser trabajado desde diferentes visiones de las ciencias sociales, físicas y humanas, que revelen posibles soluciones a esta problemática, misma que deberá ser ejecutada con políticas públicas concertantes y ejecutables.

Es importante replantear políticas públicas de seguridad vial y peatonal incluyentes que amplíen el enfoque conductual humano, de exposición y de factores ambientales a un enfoque de cultura ciudadana para una visión social del riesgo. Pensar en lo público desde los pactos sociales establecidos con políticos es indispensable en cualquiera de sus tres niveles de gobierno (Pico et al., 2011).

La seguridad peatonal es de vital importancia, ya que la atención pronta y oportuna es uno de los ejes a resolver en cuanto a la problemática que el peatón vive día a día, las medidas de atención del riesgo por parte de la Alcaldía Avaro Obregón son casi nulas. Según entrevistas con los habitantes, no existe un plan de ordenamiento territorial real que contemple el tránsito peatonal urbano libre; por lo que personas que se dedican a la venta de productos minimizan el espacio público por ocupación a las fueras del comercio o local que rentan, aunado a personas que se dedican al comercio informal, sin interesarles la obstrucción que generan al libre tránsito del peatón.

La peatonalización puede ser un instrumento para la reactivación de la economía urbana, para mejorar la calidad ambiental de la ciudad y para promover el bienestar social. Las áreas para caminar deben ser un medio de proveer soluciones interesantes y prácticas a muchos de los problemas urbanos (Brenes, 1995).

Las problemáticas que generan dicha obstrucción peatonal, significan el riesgo de los peatones al no circular libremente sobre las banquetas por el impedimento de circulación con algún tipo de artefacto instaurado, entre los que se encuentran: mesas, macetas, plantas, sillas, tubos, palos, botes, ropa, canastas, conos, automóviles, motocicletas, muebles, entre otros, los cuales, generan que el peatón descienda de la zona o vía peatonal llamada banqueta y por consiguiente algún automóvil pueda arrollarlos, por otra parte, fomentando confrontaciones de manera verbal o física entre los afectados y los que se encuentran obstaculizando dicha vía peatonal pública.

La recuperación del espacio público implica medidas de tipo técnico, respuesta a los limitantes que tiene la sociedad para un adecuado relacionamiento entre peatón y comerciante, aplicado con gestión política urbana (Medina, 2018).

La reparación y rescate del espacio público obstaculizado podrá ser trabajado con medidas de reflexión y explicación por parte de las autoridades a las personas que se establecen informalmente en zona peatonal; coordinándose autoridades a nivel Alcaldía y Estado, inclusive generar concientización a dichas personas para que su comprensión genere la reubicación o desaparición de cualquier obstaculización, implementando políticas públicas adecuadamente trabajadas en campo.

Es importante precisar que existe la Ley de Cultura Cívica de CDMX, cuyo Artículo 28 no emplea la norma para la cual fue creado, generando que la problemática crezca aún más.

“Son infracciones contra la seguridad ciudadana: II.- Impedir o estorbar de cualquier forma el uso de la vía pública, la libertad de tránsito o de acción de las personas, siempre

que no exista permiso ni causa justificada para ello. Para estos efectos, se entenderá que existe causa justificada siempre que la obstrucción del uso de la vía pública, de la libertad de tránsito o de acción de las personas sea inevitable y necesaria y no constituya en sí misma un fin, sino un medio razonable de manifestación de las ideas, de asociación o de reunión pacífica; III.-Usar las áreas y vías públicas sin contar con la autorización que se requiera para ello” (Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, 2019, p.17).

Así mismo existe el Artículo 774 y 775 del Código Civil Federal, el cual, no se utiliza de manera concreta, generando solo indiferencia a la problemática antes explicada.

“Artículo 774.- Son bienes mostrencos los muebles abandonados y los perdidos cuyo dueño se ignore.

Artículo 775.- El que hallare una cosa perdida o abandonada, deberá entregarla dentro de tres días a la autoridad municipal del lugar o a la más cercana, si el hallazgo se verifica en despoblado” (Código Civil Federal, 2019, p.89).

Observando lo anterior, en efecto no es un delito la obstrucción a la vía peatonal pública, sin embargo, es una falta cívica, debido a dicha circunstancia muchos de los habitantes que obstruyen la vía peatonal no les interesa realizar este acto y generar afectaciones al peatón; ya que solo asistirán al juzgado cívico y con ello pagarán la multa económica, no obstante, posteriormente podrán salir y seguir realizando dichas afectaciones peatonales.

Las sanciones a las que se hacen acreedoras la personas que obstaculizan vías peatonales son poco enérgicas, mismas que están contenidas en la Ley de Cultura Cívica de la CDMX.

“Artículo 31.- Para efectos de esta Ley las infracciones se clasifican y sancionan de la siguiente manera: Infracciones tipo A, se sancionarán con una multa por el equivalente de 1 a 10 veces la Unidad de Medida o arresto de 6 a 12 horas o trabajo en favor de la comunidad de 3 a 6 horas.

Infracciones tipo B, se sancionarán con multa equivalente de 11 a 40 Unidades de Medida, o arresto de 13 a 24 horas o trabajo en favor de la comunidad de 6 a 12 horas.

Infracciones tipo C, se sancionarán con una multa equivalente de 21 a 30 Unidades de Medida, o arresto de 25 a 36 horas o trabajo comunitario de 12 a 18 horas.

Infracciones tipo D, se sancionarán con arresto de 20 a 36 horas o de 10 a 18 horas de trabajo en favor de la comunidad.

Infracciones tipo E, se sancionarán de 20 y hasta 36 horas, inconmutables de trabajo en favor de la comunidad.

La Persona Juzgadora, dependiendo de la gravedad de la infracción podrá imponer como sanción la amonestación, cuando en el registro del juzgado no existan

antecedentes de la Persona Infractora” (Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, 2019, p.21).

Con base en lo anterior, la persona que obstruya la vía pública peatonal será acreedora a la infracción tipo B con multa equivalente de 11 a 40 Unidades de Medida, arresto de 13 a 24 horas o trabajo en favor de la comunidad de 6 a 12 horas, lo cual, según entrevistas con los habitantes son sanciones poco tajantes.

Es evidente la imposibilidad de disminuir las ventas callejeras únicamente limitando su capacidad de acción al establecer zonas en las cuales se les permita algún tipo de comercio, por lo cual, establecer presencia policial podría hasta cierto punto limitar la problemática de la obstrucción en el tránsito peatonal (Zaraza, 2020).

La incorporación de vigilancia constante resultará en algún porcentaje una solución a la problemática abordada, sin embargo, será también de gran utilidad la no confrontación entre elementos policiacos y personas que generen interrupción del tránsito; nunca deberán imponerse medidas de expulsión forzada a dichas personas, ya que solo ocasionaría rebeldía y enojo.

Las personas que obstaculizan la vía pública tienen la idea errónea que la banqueta les pertenece por ejercer algún tipo de comercio formal e informal, por consiguiente, los peatones tendrán que buscar otras alternativas para transitar; aunque esto signifique arriesgar su vida al descender de dicho espacio peatonal público llamado banqueta.

Marco teórico

Estudios previos que estriban alrededor de la problemática tratada en el presente artículo, deben fundamentar el origen de la misma; diversas causas, consecuencias y posibles soluciones reales a la problemática del tránsito peatonal en zonas urbanas es escasamente atendida en México, es por ello, se estudiaron diversos autores nacionales e internacionales que han abordado parcialmente la problemática a solucionar.

El peatón ocupa un lugar destacado en la movilidad urbana, representando el modo de transporte más básico y que alimenta al resto de los transportes. Por ello, es importante profundizar el conocimiento de factores en los entornos construidos que se relacionan con el peatón; tanto para mejorar la calidad de la movilidad peatonal, como lograr que el transporte público y los espacios públicos sean más accesibles (Valenzuela & Talavera, 2015).

Es importante explicar y detallar que el caminar o transitar por parte del peatón debe ser algo seguro en todo momento; reforzado con la aplicación de artículos, normas, estatutos, leyes y demás, para su funcionamiento y seguridad. La movilidad es indispensable para los habitantes que recorren distancias largas o cortas con base en la actividad que desempeñen; personas que trasladan pequeños vehículos de apoyo como lo son: andaderas, vehículos para carga de perecederos y carriolas para menores de edad, en ocasiones no pueden avanzar por las banquetas debido al reducido tamaño de las mismas y escaso espacio debido a dicha obstrucción peatonal.

La presencia de peatones y la información del riesgo determinan la conducta de las personas que puede cambiar en función del propósito, horario, origen y destino de su trayecto (Márquez, 2015).

El hartazgo que vive el peatón es latente al transitar sitios riesgosos con base en los espacios ocupados o estropeados por parte de vendedores ambulantes o formalmente establecidos; los cuales, ocupan más allá del área donde se encuentra su local. Inclusive dicha población peatonal al generar reclamos, ocasiona problemáticas con dichos vendedores, incrementando discusiones e inclusive forjando confrontaciones físicas.

La población ambulante que genera el bloqueo peatonal al observar que no existe alguna llamada de atención por parte de autoridades, se apodera aún más de las banquetas; generando un clima de confianza en dichos ambulantes sin interesarles afectaciones a terceras personas y posibles sanciones por parte del aparato gubernamental.

El abordaje de los procesos de identificación psico-cultural, parte del reconocimiento de que la libertad de movilidad, lo que establece la identificación de los sujetos como conductores, peatones o pasajeros, comprendiendo a la estructuración urbana como el respeto entre peatones con diversas opciones de movilidad (Ulloa, 2011).

La psicología en el peatón ha generado una costumbre de dicha obstaculización, viviéndola como una cuestión normal, por ello, deberá ser atendida multidisciplinariamente por diversas ciencias; reforzado con la concientización a las personas causantes de dicha problemática, mismas que deberán ser abordadas por psicólogos, trabajadores sociales y sociólogos, a manera de generar mecanismos de entendimiento, puntualizando que en su gran mayoría no les interesa estropear y estorbar zonas de banqueta.

La concertación entre autoridades y comerciantes a través de los especialistas antes mencionados es importante trabajarla de manera inmediata y respetuosa, sin embargo, de no existir dicho entendimiento o reflexión, se deberán aplicar y hacer valer las sanciones correspondientes e inclusive reforzar las mismas, por ello, la importancia de la atención al peatón y no indiferencia por parte de las autoridades de la CDMX y de la Alcaldía Álvaro Obregón.

En la mayoría de los sitios de flujo peatonal, existe una gran cantidad de señales informativas y reglamentarias, sin embargo, se observó que son ignoradas por conductores y peatones. Por ejemplo, en los sitios de semáforos destinados para los peatones en ocasiones no funcionan (Echeverry et al., 2005).

Es tal la desorganización e inadecuada planeación urbana en la Alcaldía Álvaro Obregón que es complicado encontrar conexiones de señalización adecuada y visible, debido a la colocación de puestos ambulantes a lo largo de las banquetas o vías peatonales; por ello es indispensable una coordinación de reconfiguración urbana para evitar la obstrucción del tránsito peatonal; puntualizando que dicha señalización urbana existe en cuanto a indicaciones dirigidas a escuelas, iglesias, centros recreativos, rampas para personas con discapacidad, entre otras, sin embargo, su visibilidad es casi nula debido a la obstrucción antes explicada.

Los elementos móviles que puedan ocasionar obstrucciones como lo son: automóviles indebidamente estacionados en la banqueta y cambio en la señalización para personas con

discapacidad visual debido a la obstaculización por puestos ambulantes, es algo que aumenta el riesgo en su integridad física (Sánchez, Bonato & Austin, 2019).

El tema de las personas con discapacidad debe ser atendido y evidenciado con peculiar atención, son personas que necesitan tener libre tránsito seguro en todo momento, ya que debido a cuestiones físicas o mentales que existe en dicha población; es muy probable su conflicto y dificultad para esquivar espacios o artefactos que obstaculicen su camino.

La mayoría de los atropellamientos ocurren en avenidas grandes o en vías de alta velocidad, con gran circulación de vehículos, sin semáforos y con escasos puentes peatonales (Hidalgo et al., 2010).

La decisión del peatón de descender de la banqueta al encontrar alguna obstrucción es algo que vulnera su integridad física, lo cual, ha generado atropellamientos en diversos peatones, añadiendo que los comerciantes informales no se responsabilizan de dichos altercados aunque son partícipes de dichas consecuencias; no solo es la obstrucción del tránsito para el peatón que comúnmente camina sobre las banquetas, va más allá en cuanto a generación de accidentes entre el tránsito automovilístico y el tránsito peatonal.

El Gobierno de la CDMX y de la Alcaldía tienen algún grado de responsabilidad al no hacer valer la ley que se encuentra actualmente escrita, inclusive hacerla más estricta en cuanto a responsabilizar y castigar la obstrucción del tránsito peatonal urbano.

“Entre las posibles causas de los atropellados con víctimas mortales el 41 % se debe a que el conductor del vehículo a motor no cedió el derecho de vía o preferencia de paso al peatón y el 59 % a imprudencias del mismo peatón: el 49 % por no transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto, 7 % por cruzar la calzada sin respetar la señalización existente (semáforos) y el 3 % por transitar bajo influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos” (Gómez et al., 2019, p. 56).

La mayoría de las ocasiones la imprudencia del peatón al no transitar adecuadamente sobre las banquetas es el resultado de evitar e iniciar confrontaciones con personas que estropean la vía peatonal, sin embargo, esto solo incentiva el riesgo al descender de la banqueta y que algún automóvil pueda generar algún accidente.

Existen leyes específicas que protegen a los peatones, las cuales, deben respetarse, por ejemplo, los peatones solamente deben cruzar por lugares designados y los conductores deben ceder el paso al peatón.

El lograr leyes dirigidas al peatón requiere no solamente de tener educación en seguridad vial; también es ejercer sanciones más estrictas por su incumplimiento, como lo podría ser multar por una falta o establecer trabajos comunitarios como reparación del daño ocasionado (Quistberg et al., 2010).

La efectividad del artículo 28 de la Ley de Cultura Cívica de la CDMX y el artículo 774 y 775 del Código Civil Federal, no son operacionales en la actualidad, ya que generan más problemáticas que soluciones, ocultando afectaciones con supuestas sanciones;

probablemente al llevarse a cabo las normas correspondientes según la culpabilidad de la obstrucción, generaría un menor riesgo y mayor cuidado al peatón.

Según entrevistas con comerciantes obstaculizadores de banquetas, ignoran que dichas leyes existan, por lo que no tienen el mínimo criterio para respetar el tránsito peatonal de personas que necesitan circular sobre la banqueta; escudándose y refiriendo que es su único trabajo el vender en la vía pública, ya que el gobierno no establece garantías para tener un trabajo digno.

Resalta que el modelo urbano desarrollado para la CDMX muestra una asociación positiva y significativa entre distancia de cruce y hechos de tránsito, por lo que el desarrollo de políticas públicas urbanas orientadas a reducir el número de carriles podría abonar una mayor seguridad al peatón (Pérez et al. 2019).

En el caso de la CDMX parecería que la prioridad en cuanto a movilidad se le otorga al automovilista antes que al peatón, es lógico que al existir miles de automóviles que a diario circulan en la CDMX, se establezcan y generen construcciones para otorgarles mayor espacio en cuanto al número de carriles, lo cual, solo incentiva para que el habitante de la CDMX genere tránsito automovilístico y colapso de varias avenidas, vías rápidas, calles, entre otras; para dejar en segunda instancia al peatón.

El crecimiento urbano en México es tan desarticulado que en su gran mayoría el peatón es mal visto al no trasladarse en un vehículo automotor; de ahí la importancia de generar mecanismos de gestión entre vehículos y peatones con base en una adecuada reestructuración urbana, sin embargo, en la actualidad es solo la extensión de carriles vehiculares la primicia, aminorando el espacio peatonal en cuanto a banquetas, el cual, al mismo tiempo es obstaculizado por comerciantes ambulantes.

Analizar la movilidad peatonal es posible y factiblemente reparable, sin embargo, se requiere una gran cantidad de recursos para poder realizar alguna reconfiguración urbana; dados los cambios en los volúmenes peatonales en espacios relativamente reducidos (Fernández & Hernández, 2018).

La movilidad peatonal en la Alcaldía Álvaro Obregón es muy deficiente, es entendible hasta cierto punto la necesidad de los comerciantes de establecerse en zonas de banqueta para la venta de cualquier tipo de producto, sin embargo, el gobierno de la Alcaldía y de la CDMX deberá establecer e implementar mecanismos de concertación para la operación y bienestar entre el peatón y vendedor ambulante.

Por lo anterior, la importancia de generar soluciones entre distintas ciencias como lo son: la arquitectura, geografía, urbanismo, sociología, psicología, trabajo social, entre otras, ya que, sin esta multidisciplinariedad, la solución que tenga inmersa una sola ciencia, será muy complicada para la comprensión total de la problemática debido a que sólo se enfoca y trabaja un solo aspecto.

Metodología

La problemática del libre tránsito peatonal en la Alcaldía Álvaro Obregón y en la CDMX es visto y vivido de manera normal y habitual, sin embargo, es causa de muchos accidentes

peatonales al encontrarse diversos obstáculos en su camino, específicamente sobre la banqueta, para constatar dicha información se muestra la siguiente cita.

“Siete de cada 10 ciudadanos en el Distrito Federal se sienten inseguros al cruzar una intersección vehicular y 9 de cada 10 asegura que existen dificultades al caminar por la vía pública” (El Economista, 2015).

La problemática urbana anterior es la realidad diariamente, mostrando la inadecuada parte de urbanización flotante de personas que obstruyen la vía pública en determinadas horas del día, algo con lo que el peatón aprende a vivir en cualquier parte de la CDMX (YouTube, 2015) y en específico en la alcaldía Álvaro Obregón (Imagen 1 - 3).

Imagen 1. Obstrucción en el tránsito peatonal, alcaldía Álvaro Obregón, punto 18.



Fuente: Fotografía obtenida del trabajo de campo, octubre 2021.

Imagen 2. Obstrucción en el tránsito peatonal, alcaldía Álvaro Obregón, punto 8.



Fuente: Fotografía obtenida del trabajo de campo, noviembre 2021.

Imagen 3. Obstrucción en el tránsito peatonal, alcaldía Álvaro Obregón, punto 5.



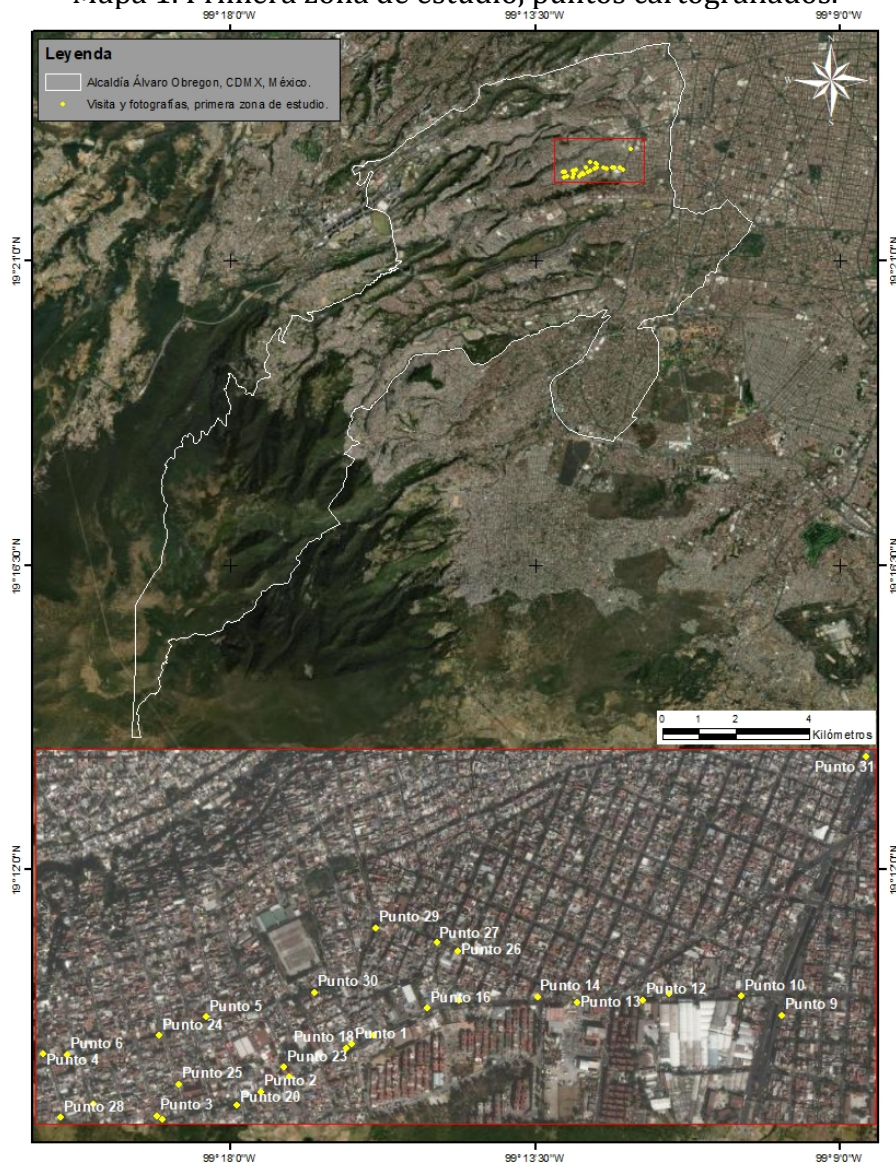
Fuente: Fotografía obtenida del trabajo de campo, octubre 2021.

Es importante explicar que las fotografías mostradas con antelación, son solo algunos puntos del total de los 30 derivados en trabajo de campo; mismos que podrán visualizarse más adelante dentro de la cartografía elaborada, la cual, detalla el lugar donde se encuentra la problemática de obstrucción del tránsito peatonal.

La seguridad vial-urbana implica reglas establecidas para todos los ciudadanos, así como un señalamiento adecuado y un comportamiento respetuoso por parte de los peatones y personas que por algún motivo estropean zonas de banqueta (Pujol, 2014).

Para el presente estudio se analizó la zona norte de la Alcaldía Álvaro Obregón como primera zona evaluada; específicamente las colonias Olivar del Conde primera sección, Olivar del Conde segunda sección, Hogar y Redención y Uprez, dichas colonias se encuentran situadas sobre las Avenidas Santa Lucia, Miguel Hidalgo y Eje Cinco Poniente también conocido como Alta Tensión; donde se realizó la toma de puntos georreferenciados (Mapa 1), observándose la problemática, en la cual, varios peatones que caminan en esta zona se quejan a diario.

Mapa 1. Primera zona de estudio, puntos cartografiados.



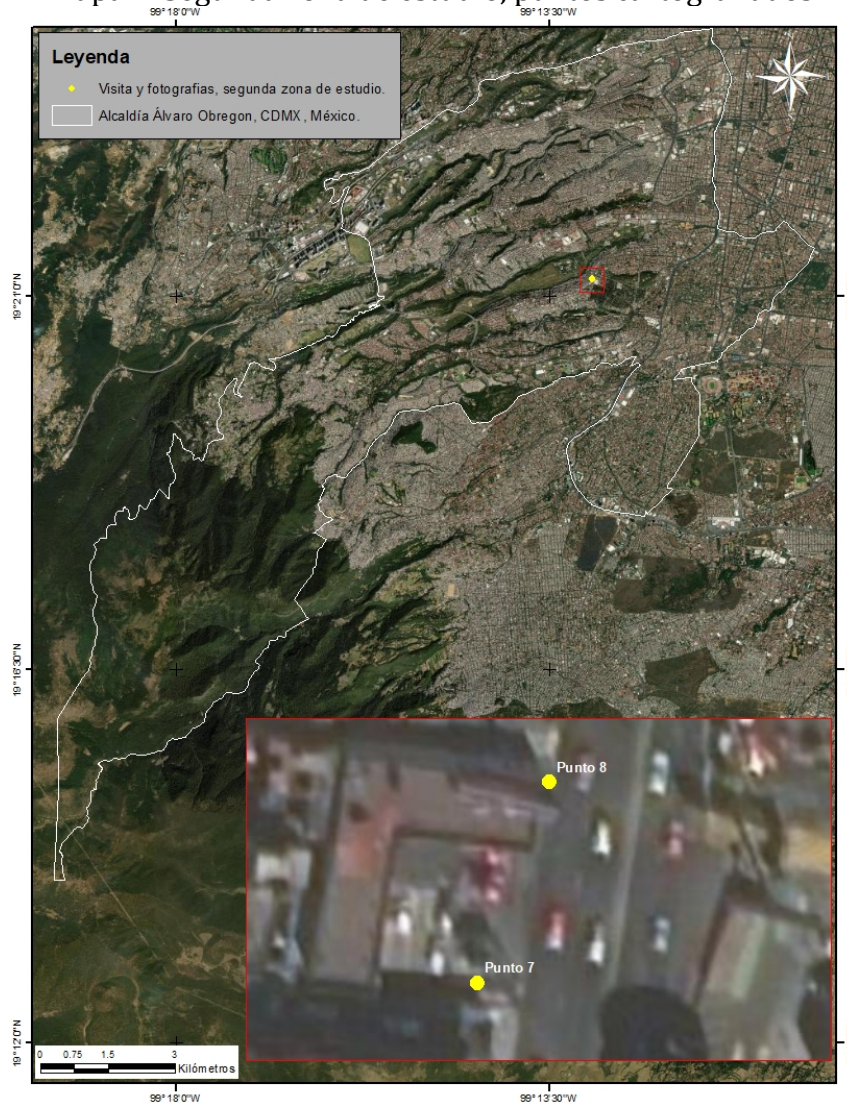
Fuente: Elaboración propia, software ArcGis.

En diversos países de América Latina resalta también la falta de instrumentos de planificación a escala local para regular y promover el espacio público, ya que solo existen planes reguladores comunales, no existiendo análisis a escala de ciudad o barrio instrumentos que servirían para regular espacios públicos peatonales (Herrmann, 2016).

La regulación y adecuada estructuración urbana en México como en algunos países de América Latina es vital para delimitar zonas de esparcimiento público y de paseo peatonal seguro; la reestructuración urbana en la Alcaldía Álvaro Obregón urge de manera inmediata en cuanto a la delimitación del lugar que tienen los comerciantes que rentan algún local o establecimiento; mismos que no deberán ocupar espacios afuera del mismo, caso contrario a los vendedores informales que se establecen en vías peatonales.

Por otra parte, se eligió una segunda zona de estudio, ubicada en la colonia 3er Parque las Águilas sobre avenida Calzada las Águilas (Mapa 2), en la cual, también existe la misma problemática del tránsito peatonal urbano; es importante mencionar que se eligió esta segunda zona de estudio para observar y constatar que dicha problemática peatonal no se enfoca en una parte de la Alcaldía Álvaro Obregón, es una problemática generalizada en cualquier zona de dicha Alcaldía, inclusive en diversas partes de la CDMX.

Mapa 2. Segunda zona de estudio, puntos cartografiados.



Fuente: Elaboración propia, software ArcGis.

Análisis de datos

Primeramente, se realizó la toma de los puntos de control georreferenciados directamente en campo, seguidamente se obtuvo su ubicación exacta con la utilización de Google Earth Pro, los cuales, se guardaron posteriormente en archivo KML para ser convertidos en archivo Shapefile dentro del Software ArcGis 10.3.

Es importante precisar que los siguientes mapas se adquirieron originalmente del Mapa 1; realizando los recorridos en las áreas donde se observaba una mayor obstaculización en el tránsito peatonal.

Por lo anterior, las siguientes figuras muestran un acercamiento y mayor detalle de la zona de estudio para mejor visualización y comprensión (Mapa 3 y 4), debido al alto número de puntos no visualizados de manera conjunta en el Mapa 1.

Mapa 3. Primera zona de estudio, puntos cartografiados con acercamiento para mayor detalle.



Fuente: Elaboración propia, software ArcGis.

Es importante precisar que la muestra cartográfica de cada uno de los mapas anteriores, es el resultado del trabajo de campo realizado en los últimos meses del año 2021, por lo cual, se le invita al lector a verificar la veracidad de dicha información visitando la zona de estudio por medio del programa Google Maps o Google Earth Pro; con la finalidad de observar y comprender las diversas problemáticas que se encuentran en dichos puntos a manera de visualizar la complejidad de la obstrucción peatonal existente, así como las múltiples afectaciones al transeúnte.

Resultados

Los resultados del presente análisis de ninguna manera pretenden perjudicar el comercio formal o informal sobre las vías peatonales llamadas banquetas, tampoco a las personas que se dedican a un trabajo digno, aunque sea dentro de la irregularidad; lo único que se procura es concientizar a dicha población para que no afecte a las personas que son transeúntes en vías peatonales.

La mayoría de las banquetas presentan agrietamiento excesivo o son inexistentes, muchas no cumplen con el ancho mínimo establecido por normativa, no cuentan con iluminación adecuada para peatones; hay obstrucciones como árboles o postes, así como edificaciones que afectan el derecho de vía peatonal pública (Segura & Jiménez, 2019).

Independientemente de las problemáticas que se presentaron a lo largo de la presente investigación, se añade el mantenimiento que debería ser regular y constante en las zonas peatonales a lo largo de la Alcaldía Álvaro Obregón, el cual, es escasamente observable.

La irregularidad existente en las banquetas debido a múltiples factores es una constante, problemática creciente para las personas que son transeúntes, más aún en las que utilizan carriolas o artefactos con ruedas, generando peligro e inclusive ocasionando caídas o accidentes.

Lo anterior, es responsabilidad directa de la nula gestión urbana y deficiente estructuración por parte de las autoridades de la Alcaldía Álvaro Obregón y de la CDMX; no existen lugares precisos y seguros para el comercio informal, inclusive existiendo situaciones incorrectas por parte de las autoridades al permitir que este tipo de comercio invada vías de banqueta de manera masiva.

Por otro lado, muchas personas acumulan basura de los vecinos sobre la banqueta, para posteriormente al llegar el servicio de recolección de basura le proporcionen algún monto económico, lo cual, de ninguna manera está permitido dentro de la ley; ya que perjudica directamente al peatón e inclusive genera focos de infección, aunado a la existencia de construcciones como escaleras de metal y cemento, mismas que ocupan un elevado porcentaje de la banqueta.

La falta de homologación de la normativa en materia de diseño de cruces peatonales reflejada en los programas Cruces Seguros y Pasos Seguros, establecidos entre los años 2014-2016 en la CDMX por la Agencia de Gestión Urbana (AGU) y la Autoridad del Espacio Público (AEP), revelan la urgencia de estandarizar los criterios de diseño de cruces peatonales (Pérez et al., 2019).

Bastante porcentaje de la obstrucción sobre banquetas se origina por parte de talleres mecánicos automotrices, mismos que instalan afuera de sus comercios llantas y demás artefactos, los cuales, obstruyen la zona de banqueta, lo anterior, no debe ser permitido, ya que a dichos establecimientos les corresponde de la puerta del local hacia el interior del mismo de ninguna manera deben apoderarse de espacios exteriores.

Los beneficios de las banquetas al peatón deben tener fluidez, confort y seguridad, precisando que una acera con anchura y espacio libre compatible con los flujos de peatones; logrará caminar con velocidad constante, algo que debe ser una garantía para el peatón en la CDMX (Machín & Ghidini, 2013).

El confort peatonal debe ser primordial en cualquier transeúnte de alguna zona de banqueta, el bienestar y seguridad lo brinda primeramente el tránsito tranquilo y sereno que realice cualquier persona; sin nada que vulnere su integridad, lo cual, se logra con la ejecución de acciones con base en políticas públicas urbanas que protejan al peatón.

Discusión

La problemática del libre tránsito peatonal es un derecho que todo transeúnte debería tener, es inadmisibles que existan artefactos en la vía pública que generen un riesgo al peatón en cualquier porcentaje; una posible solución a esta problemática en cuanto a los comercios informales es no otorgar permisos para venta de productos sobre las banquetas, eliminar a los líderes de ambulantes ya que existen intereses entre ellos y autoridades, instaurar una urgente reestructuración urbana peatonal creada y coordinada por parte de la Alcaldía Álvaro Obregón y la CDMX; implantando vías en las cuales puedan los habitantes vender sus productos sobre vías permitidas y el peatón no sea perjudicado.

Con frecuencia la venta ambulante se menosprecia y se considera una actividad indeseable, realizada por infractores que generan incomodidad en el tránsito peatonal de las personas, algo que es cada vez más creciente ya que afecta el uso del espacio público (Maldonado et al., 2018).

Con base en lo anterior, debe generarse una concientización también en el peatón sobre el comerciante, ya que al tener necesidades económicas se establece y estropea el paso peatonal al realizar la venta de cualquier artículo para cubrir su necesidad económica; siendo muy probablemente su única salida o generación de ingreso económico.

Los comercios formales y población que genera esparcimiento de su hogar construido hacia las banquetas, es solo hacerles cumplir las leyes antes mencionadas; inclusive las existentes deberían ser más enérgicas y cumplirse al pie de la letra, la renta que pagan los comercios formalmente establecidos incluye la utilización del local, no la de vía pública.

Los vendedores informales que se instalan en zonas de banqueta de ninguna manera deberán excluir el uso y disfrute del peatón, así como no instaurar artefactos como lo son casetas o toldos que estropeen el tránsito peatonal (William, 2010).

El sentimiento de pertenencia de la vía pública por parte de vendedores ambulantes es cada vez más perceptible, el cual, debe eliminarse con reflexión y explicación; la molestia del peatón por la obstaculización con diversos artefactos por parte de dichos vendedores va en aumento, lo cual, ha generado conflictos de carácter verbal e inclusive agresiones físicas.

Conclusiones

El presente artículo se enfocó en la obstrucción con cualquier elemento o artefacto sobre la vía peatonal, sin embargo, existen diversas problemáticas que van directamente relacionadas con la explicada y acontecida, la cual, es la obstrucción de vías conocidas como calles, cerradas, avenidas, entre otras, ya que diversas personas apartan lugares para automóviles; precisando que es en las partes bajas de las banquetas donde circulan vehículos automotores,

población que se beneficia y cobra por el estacionamiento a personas que utilizan estas zonas de vía pública.

Por otra parte, personas que apartan a las afueras de sus hogares y tienen el pensamiento erróneo de que la vía pública les pertenece al vivir cerca de la misma, es una problemática que genera de igual manera confrontaciones verbales entre vecinos y población en general.

Las vías son espacios públicos y su función principal es el incentivar la facilidad del tiempo de movilidad de forma rápida y segura; por lo cual, las vías públicas deben ser activas, espacios lineales multimodales, libres y seguros, lo anterior, para realizar un viaje con bienestar (Leandro, 2014).

El bienestar y salud mental en el tránsito de cualquier persona debe ser un derecho, el cual, tiene que respetarse entre transeúntes y personas que tengan sus comercios formales en locales a lo largo de vías peatonales, sin embargo, este bienestar y respeto se ve mermado cuando comerciantes ocupan espacios que detienen o afectan el camino del peatón, lo cual, genera conflicto.

La mayoría de los vendedores declaran que su actividad económica resulta de la difícil inserción al mercado de trabajo formal, aunado a que mencionan no saber que es perjudicial para peatón, solo mostrándose interés en generar su ingreso económico (Rocha, Sánchez & García, 2009).

La comprensión por parte del peatón y de las diversas autoridades encargadas del respeto al libre tránsito dirigido a los comerciantes ambulantes debe ser constante, tal vez la única actividad que conocen dichos comerciantes se encuentra dentro de la informalidad, lo cual, defenderán siempre ya que es su única forma de mantenerse, sin embargo, sin ningún pretexto debe permitirse la obstaculización al peatón.

Por último, muchas de las personas que obstaculizan la vía peatonal mencionan no conocer que el obstaculizar la vía pública es una falta cívica y lo realizan de manera normal, ya que las autoridades de la Alcaldía y la CDMX no hacen valer la ley y su cumplimiento, sin embargo, el desconocimiento de la ley no exime su cumplimiento, castigo y pago de multas e infracciones.

Referencias

Brenes, E. (1995). "Peatonización una opción para el rescate humano". Editorial Tecnológica de Costa Rica. Disponible en <https://revistas.tec.ac.cr/public/libros-gratis/Peatonizacion.pdf> [fecha de acceso 9 de marzo del 2021].

Código Civil Federal (2019). "Código Civil Federal". Diario Oficial de la Federación. Gaceta Oficial de la Ciudad de México, p. 89. Disponible en http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/2_030619.pdf [fecha de acceso 14 de septiembre del 2021].

Echeverry, A., Mera, J., Villota, J. & Zárate, L. (2005). "Actitudes y comportamientos de los peatones en los sitios de alta accidentalidad en Cali". Colombia Médica, 36 (2), 79-84. ISSN: 0120-8322. Disponible en

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=283/28336204> [fecha de acceso 11 de mayo del 2021].

El Economista. (2015). "Las banquetas del DF son un desafío para el peatón". Periódico El Economista. Disponible en <https://www.economista.com.mx/politica/Las-banquetas-del-DF-son-un-desafio-para-el-peaton-20150520-0049.html> [fecha de acceso 29 de octubre del 2021].

Fernández, A. & Hernández, H. (2018). "Estudio de la movilidad peatonal en un centro urbano: un caso en Costa Rica". Costa Rica, Revista Geográfica De América Central, 1(62), p. 222 - 254. Disponible en <https://doi.org/10.15359/rgac.62-1.10> [fecha de acceso 11 de abril del 2021].

Gómez, A., Olivo, Z., Campos, Y., Suasnavas, P., & Cárdenas, I. (2019). "Desigualdades en seguridad vial por fallecimientos en peatones". Ecuador, SIGNOS - Investigación En Sistemas De gestión, 12(1), p. 53-64. Disponible en <https://doi.org/10.15332/24631140.5420> [fecha de acceso 2 de noviembre del 2021].

Herrmann G. (2016). "Instrumentos de planificación y diseño urbano para promover al peatón en las ciudades chilenas. Un estudio comparado entre Chile y Alemania". Urbano, (34), 48-57. Disponible en <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19849706006> [fecha de acceso 5 de febrero del 2021].

Hidalgo, E., Campuzano, J., Rodríguez, J., Chias, L., Reséndiz, H., Sánchez, H., Baranda, B., Franco, C. & Híjar, M. (2010). "Motivos de uso y no uso de puentes peatonales en la Ciudad de México: la perspectiva de los peatones". Salud Pública de México, 52(6), 502-510. Disponible en http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0036-36342010000600004&lng=es&tlng=es [fecha de acceso 13 de abril del 2021].

Leandro, M. (2014). "Potencial del espacio público como facilitador de bienestar y salud mental". Revista costarricense de Psicología, 33(1), 31-45. Disponible en <http://www.rcps-cr.org/openjournal/index.php/RCPs/article/view/31/30> [fecha de acceso 21 de junio del 2021].

Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México. (2019). "Gaceta Oficial de la Ciudad de México". p. 17, 21. Disponible en http://www.paot.org.mx/centro/leyes/df/pdf/2019/LEY_CULTURA_CIVICA_CDMX_01_08_2019.pdf [fecha de acceso 4 de octubre del 2021].

Machín, H. & Ghidini, R. (2013). "Buenas condiciones para el peatón. Recogida de información técnica". Revista dos Transportes Públicos-ANTP-Ano, 35, 2º. Disponible en http://oa.upm.es/38506/1/INVE_MEM_2013_210753.pdf [fecha de acceso 19 de diciembre del 2021].

Maldonado, J., Aguirre, J., Valdivieso, A., Cuenca, W., Reyes, B., Carrión, C., Encalada, J., Patricio, B., Sánchez, M., & Rengel, P. (2018). "Las ventas ambulantes desde una perspectiva holística". Revista CEDAMAZ, 7(1). Disponible en

<https://revistas.unl.edu.ec/index.php/cedamaz/article/view/370> [fecha de acceso 24 de marzo del 2021].

- Márquez, L.** (2015). "Análisis de la percepción de seguridad en puentes peatonales: una aproximación mediante modelación híbrida". Colombia, Revista Ingenierías Universidad de Medellín, vol. 14, No. 27 pp. 93-110 ISSN 1692-3324. Disponible en <http://www.scielo.org.co/pdf/rium/v14n27/v14n27a07.pdf> [fecha de acceso 7 de octubre del 2021].
- Medina, G.** (2018). "Limitantes a la implementación de la política de recuperación de espacio público en Puerto Berrío, Antioquia". Tesis de Maestría en Gobierno y Políticas Públicas. Disponible en https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/12941/GustavoErnesto_MedinaZapata_2018.pdf?sequence=2&isAllowed=y [fecha de acceso 16 de julio del 2021].
- Pérez, M. & Alvarado R.** (2004). "Aceras, Peatones y Espacios Públicos". Dirección de Gestión Municipal Sección de Investigación y Desarrollo. Disponible en <http://aconvivir.org/documentos/aceras,%20peatones%20y%20espacios%20publicos.pdf> [fecha de acceso 22 de agosto del 2021].
- Pérez, R., Montejano, J., Caudillo C., Viramontes, L., Suárez, T., Morales, A., Ledesma, M. & Sánchez, M.** (2019). "Propuesta de un índice de seguridad de cruces peatonales para la Ciudad de México". Rev. Panam Salud Publica. Disponible en <https://doi.org/10.26633/RPSP.2019.6> [fecha de acceso 16 de febrero del 2021].
- Pico, M., González, R. & Noreña O.** (2011) "Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública". Colombia, Revista Hacia la Promoción de la Salud, vol. 16, no. 2, p. 190-204. Disponible en <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=309126696014> [fecha de acceso 21 de enero del 2021].
- Pujol, R.** (2014). "Planificación urbana, espacio público y movilidad en San José centro". Revista Ambientico, (240- 241), 45-51. Disponible en <https://www.ambientico.una.ac.cr/index.php/revista-ambientico/planificacion-urbana-espacio-publico-y-movilidad-en-san-jose-centro/> [fecha de acceso 18 de mayo del 2021].
- Quistberg, D. A., Miranda, J. J. & Ebel, B.** (2010). "Reduciendo el trauma y la mortalidad asociada a los accidentes de tránsito en los peatones en el Perú: intervenciones que pueden funcionar". Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Publica, 27 (2), p.248-254. Disponible en http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1726-46342010000200014&lng=es&tlng=es [fecha de acceso 5 de septiembre del 2021].
- Rocha, R., Sánchez, F. & García, L.** (2009). "Ventas callejeras y espacio público: efectos sobre el comercio de Bogotá". Desarrollo y Sociedad, (63), p. 245-268. ISSN: 0120-3584. Disponible en <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=169113809007> [fecha de acceso 6 de marzo del 2022].

- Sánchez, N., Bonato, M., & Austin, M. I.** (2019). "Estudio de accesibilidad urbanística de desplazamiento horizontal de las inmediaciones de la Universidad Interamericana de Panamá (sede El Carmen) para personas con movilidad reducida". Universidad Interamericana de Panamá. Disponible en DOI: 10.13140/RG.2.2.27917.38883 [fecha de acceso 24 de abril del 2022].
- Segura, D., & Jiménez. D.** (2019). "Evaluación de la zona de influencia de la troncal de transporte público San José-Sabanilla-La Campiña: mediante la metodología del desarrollo orientado al transporte público". *Revista Infraestructura Vial*, 21(37), 21-31. Disponible en <https://www.scielo.sa.cr/pdf/infraestructura/v21n37/2215-3705-infraestructura-21-37-021.pdf> [fecha de acceso 11 de enero del 2022].
- Ulloa, G.** (2011). "El tránsito vehículo-peatonal desde un punto de vista psicocultural". Costa Rica, Universidad Estatal a Distancia, *Revista Costarricense de Psicología*, Vol. 30, n.os 45-46, 2011, p.95-112. Disponible en <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4836522.pdf> [fecha de acceso 23 de marzo del 2022].
- Valenzuela, L. M., & Talavera R.** (2015). "Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes". Chile, EURE (Santiago), 41(123), p. 5-27. Disponible en <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612015000300001> [fecha de acceso 15 de septiembre del 2021].
- William, A.** (2010). "Politización de las ventas ambulantes en Bogotá". *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 12(1), 4-16. Disponible en <https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/751> [fecha de acceso 24 de noviembre del 2021].
- YouTube.** (2015). "Riesgos de los peatones en la CDMX". Disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=0lkustRsymA> [fecha de acceso 14 de julio del 2021].
- Zaraza, L.** (2020). "Los trabajos atípicos y su espacialidad: el caso de las ventas ambulantes en la Plaza de San Victorino de Bogotá". *RELET-Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, 25(40), 203-228. Disponible en <http://alast.info/relet/index.php/relet/article/view/427> [fecha de acceso 27 de febrero del 2022].