

boletín ambiental

Agosto de 2012

Instituto de Estudios Ambientales IDEA **109**

Amenaza por Actividad Antrópica y Efectos en la Movilidad en el Centro Histórico de Manizales



Amenaza por Actividad Antrópica y Efectos en la Movilidad en el Centro Histórico de Manizales

TULIA ELENA HERNÁNDEZ BURBANO
Abogada y Administradora de Empresas
Máster en Desarrollo Regional y Planificación del Territorio
Personera delegada para el área de Medio Ambiente
Personería Municipal de Manizales

Vivir en un entorno donde las amenazas constituyen parte de la vida cotidiana, es razón de peso para que la prevención sea parte esencial de todo plan de vida, concebido este en forma individual o colectiva, bien desde lo público o lo privado. Sin embargo, las noticias del planeta reportan diariamente el acontecimiento de hechos calamitosos que afectan el medio donde habitan los grupos humanos expuestos a las consecuencias de sus propios actos.

La normativa colombiana actual en gestión del riesgo, (Ley 1523 de abril 24 de 2012) para efectos de la responsabilidad, involucró a las comunidades y estableció el principio de autocuidado como una de las obligaciones a cargo de los agentes vinculados al riesgo.

La movilidad urbana como actividad antrópica, es fuente de numerosos hechos en los que se desenvuelve la trama entre la amenaza urbana y la vulnerabilidad de sus habitantes. El presente informe presenta unas reflexiones sobre la accidentalidad peatonal y vehicular en el centro de

Manizales, durante el período de enero a diciembre de 2011 y enero a julio de 2012, y hará referencia a los sucesos observados en un polígono comprendido entre las calles 14 y 31 y las carreras 19 a 24, que para efectos de este documento es el “Centro del municipio de Manizales”.

Con ese propósito se consultaron en los archivos en la Personería Municipal de Manizales, organismo que en calidad de Ministerio Público debe ser el observador y garante de los derechos humanos en el Municipio, los informes de actividades mensuales que reporta el Cuerpo Oficial de Bomberos de Manizales. Los informes en mención detallan entre otras actividades atendidas, dos variables que llaman la atención por su incremento: accidente en motocicleta y accidente de peatones. Esta verificación se acompaña de trabajo de campo con “inspección general de eventos: Dinámica cotidiana de la ciudad”, que contiene archivo de imágenes y videos de los que se extrae la lectura sobre el comportamiento de conductores y peatones en el Centro de Manizales.

La amenaza

En términos generales, la amenaza es aquello cuyo suceso se teme, y aunque tan parca definición haga del concepto algo obvio, el legislador la definió en la ley 1523 de 2012, como: “aquel peligro latente de que un evento físico de origen natural, o causado, o inducido por la acción humana de manera accidental, se presente con una severidad suficiente para causar pérdida de vidas, lesiones u otros impactos en la salud, así como también daños y pérdidas en los bienes, la infraestructura, los medios de sustento, la prestación de servicios y los recursos ambientales.”

La amenaza debe provenir de algo que posee la suficiente fuerza o condición para generar el daño, pero alguien es responsable de mitigar, eliminar o controlar esa amenaza, de donde viene a surgir el tema de la responsabilidad, de lo que también se encargó la Ley al señalar que si es la amenaza un factor contingente cotidiano, se podría esperar que la vida y la integridad

personal fueran el eje central de la prevención a partir del mismo comportamiento individual, antes que el deber de quienes ejercen la función pública.

Si se comparan con la cifras de 2011, las estadísticas de accidentalidad en motocicletas y peatones en Manizales se han elevado de forma sensible durante el año 2012, (Cuerpo de Bomberos Manizales, 2012). La inspección de campo, permitió verificar la otra situación que se presenta en las calles, con la omisión de los peatones al acatamiento de la señalización. Las cebras, los semáforos y los cruces peatonales son para muchos conductores y peatones, un ornato del paisaje urbano. Del contraste entre estos dos datos, puede inferirse que, “el incremento de la siniestralidad peatonal y motociclista entre 2011 y 2012 en la zona urbana del municipio de Manizales, obedece a una deficiente alfabetización ciudadana que conduzca a construir cultura de Movilidad”.



■ Comportamiento peatonal.
Avenida Santander.

Reflexiones y análisis: una genética predeterminedada ante el riesgo

“La gestión del riesgo es responsabilidad de todas las autoridades y de los habitantes del territorio colombiano. En cumplimiento de esta responsabilidad, las entidades públicas, privadas y comunitarias desarrollarán y ejecutarán los procesos de gestión del riesgo, entendiéndose: conocimiento del riesgo, reducción del riesgo y manejo de desastres, en el marco de sus competencias, su ámbito de actuación y su jurisdicción, como componentes del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres. Por su parte, los habitantes del territorio nacional, corresponsables de la gestión del riesgo, actuarán con precaución, solidaridad, autoprotección, tanto en lo personal como en lo de sus bienes, y acatarán lo dispuesto por las autoridades.”

El autocuidado es un concepto yacente en la esencia de cada individuo, a quien le debe asistir interés de primer orden al construir su propio proyecto de vida. No está por demás validar que el primer reto por saber qué imagen particular se tendrá en un futuro, inicia desde el mismo hogar al que pertenece el individuo. Esas primeras proyecciones de la personalidad se realimentan y estimulan en la escuela y en la sociedad, donde los patrones primigenios sufren transformaciones o se fortalecen.

El individuo respetuoso, disciplinado y de buenas maneras se encuentra compitiendo en los escenarios del quehacer urbano, con el de carácter formado en la zaga de la competencia por el diario vivir, que impone su estado de necesidad sobre los derechos de los otros con quienes entablan relaciones carentes de unos mínimos protocolos.

El escenario donde se desarrolla la trama de la supervivencia es el lugar donde tropieza el peatón afanado quien encuentra

ocupados los andenes con el vendedor estacionario, o con el ambulante que transita con su carro rodante en contravía, circulando sobre la misma calzada por donde de alguna manera trata de esquivar toda clase de vehículos, desde el camión, el bus, la carretilla y hasta la bicicleta.

Allí mismo coinciden señales que pretenden regular el comportamiento del conductor y del peatón en el Centro Histórico del municipio de Manizales, comportamiento al parecer controlado por agentes del orden, de cuyos operativos se esperarían resultados de ciudadanos cívicos y respetuosos de la normatividad, pero ante todo sin costos humanos.

A medida que la población crece y las familias demandan servicios a los que solo accede llegando al centro de la ciudad, este será cada vez más caótico, concentrando elementos que lo llevarían a consolidarse como el polígono urbano donde es mayor el índice de riesgo para la vida y la integridad particular.

Orden	Accidente Motocicleta	Accidente peatonal
2011	Promedio 52	12
2012	Promedio 60	22

Informe de Actividades Accidentalidad Fuente Cuerpo Oficial de Bomberos de Manizales

Las observaciones realizadas en diversos sitios del Centro Histórico de Manizales, permitieron observar que los comportamientos infractores reiterados son:

a. Por el tipo de señal de tránsito

- Cruzar la calle sin atender al semáforo
- Pasar en sitio diferente al cruce peatonal
- Vender artículos, limpiar parabrisas, ejecutar malabares mientras cambia la señal luminosa
- Circular sobre la calzada

b. Por grupos etarios, del más indisciplinado al más disciplinado

- Adultos mayores
- Habitantes en situación de calle
- Jóvenes en edad escolar

c. Por el tipo de vehículo: del más indisciplinado al más disciplinado

- Motocicletas
- Taxis
- Busetas
- Vehículos particulares, especialmente con placas de fuera de Manizales

El riesgo peatonal asunto de autoprotección e instinto

Un observador de los procesos urbanos en el centro de un municipio como Manizales, puede apreciar el siguiente cuadro: Un polígono con trazos ortogonales cuyas líneas tienen comportamientos dinámicos generados por dos conjuntos, un conjunto A: Se trata de una masa amorfa de transeúntes dispersos que fluyen aleatoriamente, circulando por entre unas líneas donde coinciden con los elementos de un conjunto B: Este conjunto de elementos, conocidos como vehículos (motocicletas, carretillas, automóviles, camiones, buses, busetas, microbuses) circulan en direcciones definidas.

Los elementos de ambos conjuntos compiten por avanzar a su destino, sobre unos trazados situados dentro de un poliedro cuya base es una retícula llamada estructura vial, abrazada por bloques verticales. Entre las oquedades que forman estos prismas, fluye una sustancia gris de consistencia gaseosa que es dependida de la mayoría de los elementos de conjunto B.

En esta miniserie, el observador verifica que en la estructura prismática hay unos

dibujos sobre los trazados de la vía y en sus costados unos pedestales con luminarias que indican prelación en el paso. Pese a ellas, los elementos interaccionan en competencia por ganar el paso, y esa puja se da tanto entre los elementos del conjunto A, entre elementos del B, y entre elementos de ambos conjuntos A y B. Es una curiosa realidad donde los miembros usuarios de un mismo espacio, parecen ser enemigos entre sí, donde todos compiten con los demás, sin importar si pertenece al conjunto A o B, y sin embargo ninguno abandona el territorio.

Lo anterior describe la problemática asociada a la movilidad en el Centro Histórico de Manizales, frente a lo cual el investigador se cuestiona: ¿Cuál es el diseño de movilidad peatonal y vehicular que se tiene aprobada por las instancias del gobierno local, a fin de dar cumplimiento al ordenamiento constitucional que asigna a las autoridades la función general de preservar la vida de los habitantes de su territorio?



■ Movilización día de los Derechos Humanos. Avenida Santander.

El desorden verificado por el observador de la ciudad, se enfoca ahora en analizar los flujos en el Centro Histórico de Manizales, y puede fácilmente colegir tres hipótesis:

- a. Se trata de una ciudad donde la autoridad es en extremo respetuosa de la libre autodeterminación de las personas y la accidentalidad se la deja al debate judicial. En ese caso, la señalización reguladora para peatones y vehículos carece de sentido, al igual que la autoridad de tránsito.
- b. Es un municipio con débil autoridad local para regular el tránsito y la comunidad tiene muy poco compromiso cívico.
- c. Aunque existe autoridad para regular el comportamiento ciudadano, hay deficiente educación en cuanto a la movilidad, por tanto, la administración local aplica numerosos comparendos sin lograr transformar la cultura de la comunidad.

El asunto en análisis tiene otros componentes asociados con el ejercicio de autoridad, uno es la disposición de la comunidad de sujetarse a la regulación mediante la señalización de las vías, otro es la disposición de la autoridad a ejercer sus competencias, y la tercera que surge de ambos conceptos, es la percepción que ambos tienen de la

regulación vial como estrategia de mitigación al riesgo peatonal.

La Secretaría de Tránsito de Manizales reporta más de cinco mil comparendos (www.manizales.gov.co) en lo avanzado del año 2012, y la tasa de infracciones continúa estable, mientras las víctimas por atropellamiento y los accidentes de tránsito se incrementan.

Ahora bien, cada víctima involucrada en un accidente de tránsito recuerda que hay autoridad, pero después de los acontecimientos, cuando ansiosos buscan a quien demandar. Cuán difícil resulta reconocer los actos propios como factor contribuyente en los resultados que después aquejan, para llamar un responsable que según la víctima, omitió estar presente para garantizarle sus derechos constitucionales.

Una reflexión final, que busca explicar el incremento de la siniestralidad en el tránsito entre 2011 y 2012 en el municipio de Manizales, también lo asocia con el aumento de unidades vehiculares, premisa válida en el sentido de una ciudad cada vez más congestionada, y aunque la variación en el número de unidades que circulan en la ciudad no formó parte de esta investigación, se confirma que el riesgo de accidentalidad peatonal, se atribuye en alto porcentaje a la indisciplina en la movilidad del peatón frente a las señales de tránsito en el Centro Histórico de Manizales.

Conclusiones

La importancia del conocimiento de la amenaza radica en la interiorización que de ella hace cada persona. El libre albedrío puede permitir a cualquier persona, centrar sus intereses y hasta su vida en lugares de los cuales desconoce su historia de sucesos catastróficos, o conociéndola se arriesga a establecerse en ellos.

Esa permanencia puede ser cuestionada y hasta interrumpida por quienes detentan la autoridad para intervenir en función de preservar los derechos de las comunidades, pero no siempre estará presente, buscando que los ciudadanos se ciñan a cumplir una normativa de usos de suelo, y si se hace presente, siempre habrá predisposición del infractor para justificar sus propios actos, además de buscar la forma de insistir en que se tolere su conducta.

El estudio de la amenaza solo tiene sentido cuando se analiza en función de las personas que habitan en condiciones de vulnerabilidad frente a ella, porque una forma de mitigar la situación, puede ser la reubicación. Pero en el caso de las amenazas provenientes de la actividad humana, el análisis de las situaciones requiere de compromisos que parten del mismo individuo que se expone consciente o inconscientemente a la amenaza, creada en muchos casos en condiciones donde la acción correctiva del Estado se encuentra ausente.

El caso analizado involucra elementos de convivencia urbana como: Autoridad, Cultura Ciudadana, Educación y Alfabetización, Ética y Respeto hacia el otro. La enorme cantidad de comparendos de tránsito durante 2012, muestra que no basta el ejercicio de autoridad como mecanismo que obligue a conductores y



Intersección la Fuente. ■
Panamericana.

a peatones a cumplir la normatividad de tránsito. No parece entenderse de esta forma por los ciudadanos, que el riesgo por la actividad antrópica relacionada con la movilidad urbana, es crítico bajo la lupa de la siguiente ecuación:

$$R = A * V$$

Donde R: Riesgo es el resultante de la Convolución o producto de la Amenaza y la Vulnerabilidad. (Cardona, 2005).

La amenaza y la vulnerabilidad en un escenario donde coinciden los espacios físicos de vehículo y peatón, muchas veces es dinámica. Es decir, cualquiera de los agentes se convierte mutuamente en amenaza y pone a prueba la vulnerabilidad de otros. Es el caso de un peatón imprudente que puede constituir una amenaza para un conductor, de quien puede decirse que su vulnerabilidad depende de su estado de alerta y acción, así como del estado de sus frenos. Diferente es el escenario del conductor ebrio que en las primeras horas de la madrugada, convierte la Avenida Santander en una pista de carreras mientras los proveedores de las tiendas están descargando sus productos.

La amenaza imputable a los actos del ser humano, conlleva un alto componente antrópico subjetivo, entendido este como la disposición para omitir el cumplimiento de la normatividad, no obstante la amenaza a la que se expone vistas sus condiciones particulares de vulnerabilidad. Es allí donde la autodeterminación que otorga la capacidad de tomar decisiones, en caso de detonar el elemento que conlleva el siniestro, libera de responsabilidad


a terceros, incluyendo a la administración pública en la medida en que esta ha desarrollado sus competencias para controlar o regular la situación.

Con ello resulta validada la hipótesis objeto de esta investigación según la cual: “El incremento de la siniestralidad peatonal y de motociclistas entre 2011 y 2012 en el centro del municipio de Manizales, obedece a una deficiente alfabetización ciudadana que conduzca a construir cultura cívica de Movilidad”

Bibliografía

- Banco Interamericano de Desarrollo. Indicadores para la gestión de riesgos. Programa de Información e indicadores de gestión de riesgos. BID – CEPAL - IDEA. La noción de riesgo desde la perspectiva de los desastres. Marco conceptual para su gestión integral. IDEA UN. Manizales, Colombia, agosto, 2003.
- Blaikie, p., Cannon, t., David i., Wisner, b., Vulnerabilidad. Entorno social, político y económico de los desastres. LaRed. Red de estudios sociales en prevención de desastres en América Latina. Primera edición. Julio de 1996.
- Cardona, O. (2005). Gestión Integral de riesgos y desastres. Instituto de Estudios Ambientales IDEA. Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales.
- Congreso de la República de Colombia. Ley 765 de 2002. Código Nacional de Tránsito. Ediciones El Abedul. 2002.

- Congreso de la República de Colombia. Ley 1383 de 2010. Código Nacional de Tránsito. Diario Oficial. 47653. Ediciones El Abedul. 2010.
- Congreso de la República de Colombia. Ley 1523 de 2012. Política Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres. Diario Oficial. 48.411www.alcaldiabogota.gov.coSecretaría General, Abril 2012.
- CONGRESO REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley 1523 de abril 24 de 2012. “Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el sistema nacional de gestión del riesgo de desastres y se dictan otras disposiciones.”
- Méndez f. R.A. Amenazas naturales y antrópicas. Módulo de clase en Espec. Prevención, Atención y Reducción de Desastres. Facultad de Ingeniería y Arquitectura. Universidad Católica de Manizales, Manizales, agosto, 2012.
- UNISDR - Naciones Unidas. UN. Terminología sobre Reducción del Riesgo de Desastre. Estrategia Internacional para la reducción de desastres. UNISDR. Ginebra, Suiza, mayo de 2009.
- WILCHES-CHAUX, G. ¿QUÉ-NOS PASA? Guía de la red para la gestión radical de riesgos asociados con el fenómeno ENOS. Basado en los resultados del proyecto IAI La Red. Bogotá- Colombia – 2007. ISBN: 978-958-98084-8-1



Instituto de Estudios Ambientales - IDEA -
Teléfono: 8879300 Ext. 50190 / Fax 8879383
Cra 27 #64-60 / Manizales - Caldas
<http://idea.manizales.unal.edu.co>
idea_man@unal.edu.co