



I LEGISLATURA

DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO

Ciudad de México, a 21 de noviembre de 2019.

**DIP. ISABELA ROSALES HERRERA,
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
I LEGISLATURA
PRESENTE.**

FOLIO 00010211FECHA: 19/11/19HORA: 15:00 hrsRECIBÍÓ: [Signature]

La que suscribe, Ana Patricia Báez Guerrero, Diputada del Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II, 13 y 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 79 fracción IX, 86, 94 fracción IV, 100, 101, 212 fracción VII del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de este Congreso, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARIA DE MOVILIDAD, A LA SECRETARIA DE OBRAS Y A LAS 16 ALCALDÍAS PARA QUE DE MANTENIMIENTO A LOS PUENTES PEATONALES UBICADOS EN VÍAS PRIMARIAS Y QUE SE SUSTITUYAN LOS PUENTES PEATONALES EN VÍAS SECUNDARIAS POR PASOS PEATONALES**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

En la normatividad vigente se tiene contemplado como peatón a toda aquella persona que transita por la vía a pie y/o que utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada.

En este sentido, los mal llamados puentes peatonales son todo menos peatonales o accesibles por lo tanto son una contradicción con los fines y alcances de la normatividad vigente en la Ciudad de México

El Reglamento de Tránsito contiene algunas contradicciones técnicas, específicamente aquellas que refieren a los puentes peatonales y que no benefician la movilidad de los peatones.



DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO

I LEGISLATURA

El Reglamento de Tránsito define la “**Vía Peatonal**” como aquel espacio destinado al tránsito exclusivo o prioritario de peatones, accesible para personas con discapacidad y movilidad limitada, y al alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano; éstas incluyen los siguientes: Cruces peatonales, aceras y rampas, camellones e isletas, plazas y parques, **puentes peatonales**, calles peatonales, andadores y calles de prioridad peatonal.

Sin embargo los puentes “peatonales” son infraestructura construida para el automóvil y no para las y los peatones. Su construcción obedece al flujo continuo de automóviles y no a la movilidad continua y accesible de las personas transeúntes de las vías.

La Jefa de Gobierno en su recién informe dijo que se le está dando Mantenimiento aproximadamente 125 puentes peatonales ubicados en vialidades primarias de la Ciudad de México.

Los trabajos que se realizan, incluyen *“mantenimiento y/o reparación a la estructura metálica, escaleras, barandales, pasarela, aplicación de pintura, colocación de bolardos, construcción de dados para protección de columnas, colocación de ángulos para el acceso de bicicletas y rehabilitación de elevadores”*. Al período de este informe se había concluido el mantenimiento y conservación de 26 puentes peatonales y al final del año se habrán terminado la obra en los 125 puentes programados.

Los puentes “peatonales”, además, alientan la velocidad de los automovilistas y generalmente son construidos en zonas de prioridad peatonal, como son zonas hospitalarias o zonas escolares. Esto es una contradicción al Reglamento de Tránsito, ya que el Artículo 9, sección V indica que: *“en zonas escolares, de hospitales, de asilos, de albergues y casas hogar, la velocidad máxima será de más de 20 km/hr.”* Es decir, que cada puente construido en estas zonas resulta en otra contradicción al reglamento y pone en desventaja a las y los peatones, especialmente a niñas y niños que transitan en las zonas escolares y transeúntes que no se encuentran en óptimas condiciones de bienestar físico.

La seguridad de los y las peatones ha sido la máxima de la construcción de los puentes “peatonales”, sin embargo la evidencia ha demostrado que esta infraestructura los pone en desventaja. El Instituto Nacional de Salud Pública reporta que uno de los principales motivos de desuso de los puentes “peatonales” es que son inseguros, haciendo referencia a los posibles riesgos relacionados con actividades delictivas, generando así otros riesgos a la salud derivados de la violencia urbana. En la Ciudad de México, por ejemplo, se reportan casos de asalto a mano armada, violaciones e intentos de secuestro en distintos puentes “peatonales”, las principales víctimas son mujeres. Está percepción de



DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO

I LEGISLATURA

inseguridad, sumada con la inaccesibilidad de los puentes hace que las y los

peatones prefieran cruzar a nivel de calle y enfrentar el flujo vehicular. De hecho el Instituto de Geografía de la Universidad Autónoma Nacional de México, en un estudio publicado en el 2015, reveló que el 26.68% de los atropellamientos en la Ciudad de México ocurre a menos de 300 metros del 66.45% de los puentes “peatonales” de la Ciudad de México. Es decir que los puentes “peatonales” no garantizan la integridad de sus usuarios ni la seguridad vial de las y los transeúntes, sino por el contrario pone en riesgo sus vidas, siendo así una contradicción a la Ley de Movilidad.

Por todo lo anterior, es urgente que los puentes peatonales instalados en vías primarias se adecúen a los estándares más exigentes de seguridad, accesibilidad y movilidad y que en vías secundarias se priorice la construcción de cruces seguros y accesibles a nivel de calle en todas las vías en las que sea posible y generar congruencia entre ley, reglamento e infraestructura construida.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

Los puentes peatonales en su mayoría son inaccesibles para personas con discapacidad, mujeres, infantes y personas adultas mayores. Esta infraestructura interrumpe la accesibilidad de personas con movilidad restringida, imposibles de transitar por personas con discapacidad y un problema de inseguridad para todas las demás personas pues suelen ser espacios ocupados para el vandalismo.

La realidad es que aún con la existencia de los puentes peatonales, muchos peatones ponen su integridad en riesgo al pasar por debajo de las estructuras o cruzar las calles en donde les resulte conveniente, en lugar de utilizar el puente o el paso cebra más cercano. Esto se debe a que la localización de los puentes peatonales no es decidida por un análisis de usos y costumbres o por conveniencia de los peatones, sino que son colocados en puntos donde no se quiere interrumpir el tráfico.

Por esta razón, los puentes peatonales han caído en desuso, ya que no cumplen la función de proteger a los transeúntes. Más que salvaguardar a los peatones, la existencia de estas infraestructuras perpetúa el mito de que el derecho público a las vías es únicamente de los automóviles.

En conclusión, los puentes peatonales no necesariamente son malos para la infraestructura de una ciudad Sin embargo, su construcción debe estar en función del



DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO

I LEGISLATURA

comportamiento y el uso de las personas más vulnerables en las calles (peatones, ciclistas y personas con discapacidad) en lugar de construirlos en función a los automovilistas.

Una política de adecuación de puentes peatonales debe estar acompañada de otras opciones seguras para cruzar vialidades chicas, medianas y grandes, así como de campañas de educación vial tanto para conductores como para peatones, con el fin de que todos acatemos el código de tránsito y adoptemos conductas de respeto a la seguridad vial.

Esto es de suma importancia puesto que definir derechos no los garantiza. Sin asignación de recursos y cambios sustanciales de infraestructura, las y los peatones, especialmente las personas con discapacidad y personas con movilidad restringida, seguirán siendo poblaciones vulneradas por la ciudad misma. En este sentido, cada vez que se asigna recurso para la construcción de un puente es una contradicción a la Ley de Movilidad.

En atención a lo anterior, este punto de acuerdo tiene como objetivo exhortar a las autoridades para que realicen las adecuaciones en el Reglamento de Tránsito y que se dé mantenimiento a puentes peatonales que están en desuso o que no tienen las especificaciones mínimas de seguridad, movilidad y accesibilidad y en los casos de los puentes ubicados en vías secundarias se desmantelen y en su lugar se ubiquen pasos peatonales que faciliten la movilidad de los peatones.

CONSIDERACIONES

PRIMERO La constitución en su artículo 16, título H), relativo a la Movilidad y Accesibilidad, numeral 3 establece que *“las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:*

- a. Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;*
- b. Privilegiar el desarrollo y la consolidación del transporte público colectivo;*
- c. Estimular el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones a la atmósfera, y la creación de infraestructura conectada y segura para peatones y ciclistas;*
- d. Promover el uso de sistemas inteligentes y tecnologías que permitan mayor fluidez a la circulación del tránsito vehicular, así como el*



DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO

I LEGISLATURA

*mantenimiento óptimo de las vialidades, y regular los estacionamientos;
e. Promover y desarrollar paraderos y centros especializados de transferencia*

l. Vulnerabilidad, resiliencia, prevención y mitigación de riesgos modal con el equipamiento requerido para garantizar la seguridad y el confort de los usuarios;

f. Regular el equipamiento adecuado en las vías y edificaciones de uso público para permitir la accesibilidad de las personas;

g. Realizar campañas de educación en favor de una nueva cultura cívica de la movilidad, fomentar la fluidez, seguridad vial y prevención de incidentes y accidentes de tránsito, así como el carácter público de las calles y de las vialidades;

h. Impulsar una participación corresponsable y equitativa de las y los ciudadanos en las políticas públicas;

i. Promover, bajo con criterios de equidad, la coordinación con otras entidades en los sistemas de movilidad metropolitana; y

j. Los demás que establezca la ley.”

SEGUNDO: La Ley de Movilidad en su artículo 6 establece lo siguiente:

La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

I. Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;

II. Ciclistas;

III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;

IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;

V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y

VI. Usuarios de transporte particular automotor.

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de



DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO

I LEGISLATURA

movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.

TERCERO: La Secretaria de Movilidad dentro de las facultades establecidas en el artículo 12 inciso XXI se le ordena que:

“En coordinación con las autoridades competentes promover en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de vías peatonales, accesibles a personas con discapacidad, y vías ciclistas, basada en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar entre la población la utilización del transporte no motorizado.”

CUARTO: El artículo 4 del reglamento de tránsito, en su inciso LV, define a la Vía Peatonal como:

“el espacio destinado al tránsito exclusivo o prioritario de peatones, accesible para personas con discapacidad y movilidad limitada, y al alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano y en la que el acceso a vehículos está restringida a reglas especificadas en este reglamento; éstas incluyen:

- a) Cruces peatonales;*
- b) Aceras y rampas;*
- c) Camellones e isletas;*
- d) Plazas y parques;*
- e) Puentes peatonales;***
- f) Calles peatonales y andadores; y*
- g) Calles de prioridad peatonal.”*

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de este Honorable Pleno del Congreso de la Ciudad de México, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. SE EXHORTA A DIVERSAS AUTORIDADES DE LA CIUDAD PARA QUE LAS POLITICA PUBLICAS Y OBRAS A REALIZARSE EN TORNO A LA MOVILIDAD SE PRIVILEGIE A LOS PEATONES, DE ACUERDO A LO ORDENADO EN LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.



I LEGISLATURA

DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO

SEGUNDO. SE EXHORTA A LA SECRETARIA DE MOVILIDAD, A LA SECRETARIA DE OBRAS Y A LAS 16 ALCALDÍAS PARA QUE DE MANTENIMIENTO A LOS PUENTES PEATONALES UBICADOS EN VÍAS PRIMARIAS Y QUE SE ADECUEN LOS MISMOS A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS PARA FACILITAR LA MOVILIDAD, ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD, ADEMÁS DE QUE SE SUSTITUYAN LOS PUENTES PEATONALES EN VÍAS SECUNDARIAS POR PASOS PEATONALES

Dado en la Ciudad de México, a 21 de noviembre del 2019.

ATENTAMENTE

DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO