



DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN

**DIP. MARGARITA SALDAÑA HERNÁNDEZ,
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, I LEGISLATURA
P R E S E N T E**

1

La que suscribe **Diputada Lilia María Sarmiento Gómez**, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; apartado D, incisos a, b y c de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracciones I, LIX, LX, LXI, LXII, LXIII, LXIV, LXXII, LXXIII Y LXXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracciones I y II del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN PARA EXHORTAR, DE MANERA RESPETUOSA, AL MAESTRO JESÚS ANTONIO ESTEVA MEDINA, SECRETARIO DE OBRAS Y SERVICIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A REALIZAR ESTUDIOS TÉCNICOS DE INGENIERÍA Y URBANISMO QUE PERMITAN REUBICAR O REDISEÑAR LOS PUENTES PEATONALES QUE SE ENCUENTRAN UBICADOS SOBRE AVENIDA MONTEVIDEO CASI ESQUINA CON AVENIDA INSURGENTES NORTE, COLONIA LINDAVISTA SUR, ASÍ COMO SOBRE AVENIDA MONTEVIDEO CASI ESQUINA CON AVENIDA INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL, COLONIA LINDAVISTA, YA QUE EN EL CASO DE AMBAS ESTRUCTURAS, SOBRE LA BANQUETA, NO SE CUENTA CON ESPACIO PARA EL PASO DE PEATONES Y, DE MANERA PARTICULAR, PARA EL PASO DE PERSONAS EN SILLAS DE RUEDAS, POR LO QUE SE VEN OBLIGADOS A UTILIZAR EL ARROYO VEHICULAR, bajo los siguientes:

ANTECEDENTES

Mejorar la movilidad y seguridad peatonal en la Ciudad de México debe ser una prioridad para el Gobierno capitalino, ya que por su número de habitantes y densidad poblacional representa un enorme reto en términos de movilidad, seguridad vial y prevención de muertes y lesionados por accidentes viales.



DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN

De acuerdo al Segundo Informe de Labores de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de esta Capital, durante el año 2019 se atendieron a mil 728 personas atropelladas y en lo que va del año en curso a mil 101 personas, lo anterior se reporta en el siguiente cuadro elaborado por la dependencia antes mencionada:

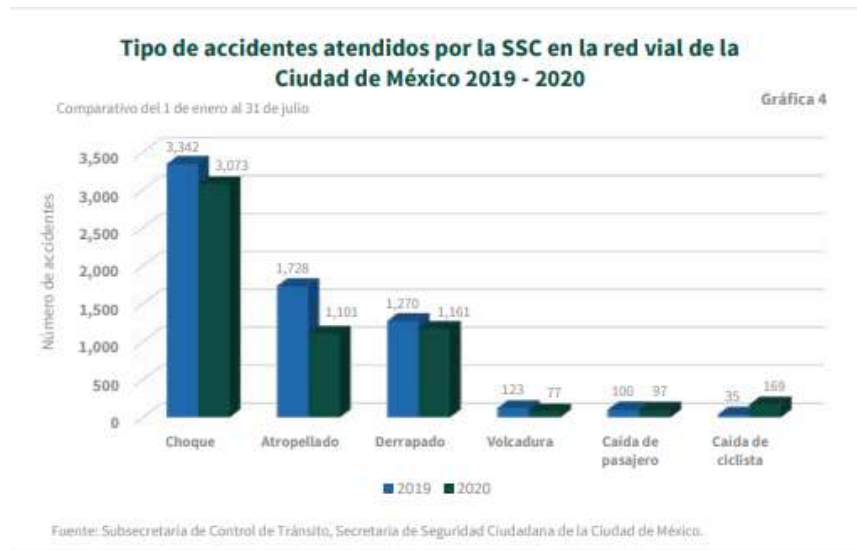
2

Tipo de accidentes atendidos por la SSC en la red vial de la Ciudad de México 2019 - 2020

Accidente	2019	2020
Choque	3,342	3,073
Atropellado	1,728	1,101
Derrapado	1,270	1,161
Volcadura	123	77
Caida de pasajero	100	97
Caida de ciclista	35	169
Total	6,598	5,678

Nota: el periodo de comparación es del 1 de enero al 31 de julio.

Fuente: Subsecretaría de Control de Tránsito, Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México.



En el mismo Informe de Labores, se resalta que: *“Los hechos de tránsito que se registraron, del 1 de enero al 31 de julio de 2020, presentaron una disminución del 14%, respecto al mismo periodo del año pasado, al pasar de 6,598 hechos de tránsito a 5,678. Del mismo modo, el porcentaje de*



I LEGISLATURA

DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN

personas lesionadas fue de 16% (de 7,702 a 6,647) y de personas fallecidas en el lugar del hecho de tránsito aumentó 2%, de 132 a 134 personas fallecidas en sitio del accidente vial”.

De este modo se advierte que se deben reforzar las acciones de mejora de la infraestructura peatonal, a efecto de prevenir muertes y lesionados.

CONSIDERANDOS

1.- De acuerdo al documento *“Seguridad peatonal Manual de seguridad vial para instancias decisorias y profesionales”*, publicado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), se indica que *“Más de la quinta parte de las muertes por accidentes de tránsito en todo el mundo no son ni automovilistas, ni motociclistas, ni siquiera ciclistas, sino peatones. A menudo, se pueden prevenir las muertes o traumatismos que sufren los peatones y, si bien existen intervenciones de eficacia probada, en muchos lugares todavía no se concede a la seguridad peatonal la atención que merece”.*

Asimismo, en el documento referido se define al peatón como *“... toda persona que realiza a pie al menos parte de su recorrido. Además de la forma habitual de caminar, los peatones pueden utilizar diversas modificaciones y ayudas para desplazarse como sillas de ruedas, andadores, bastones, patinetes y patines. Pueden transportar distintas cargas en las manos, en la espalda, sobre la cabeza o los hombros, o mediante empuje o tracción. Asimismo, también se considera que las personas que corren, practican jogging o marcha, se sientan o se tumban en la vía pública forman parte de ese colectivo”.*

Sin excepción, todos somos peatones sin importar el medio de transporte que habitualmente utilicemos ya que, de hecho, en el 100 % de los casos nuestros desplazamientos inician o terminan de esa forma.

2.- En el documento antes citado se hace hincapié en la importancia de los puentes peatonales, refiriéndose que *“La eficacia de estas instalaciones depende en gran medida de la probabilidad de que las use la mayor parte de los peatones que cruzan la vía. En Tokio, donde ello ocurre, los accidentes entre vehículos y viandantes han disminuido hasta en un 91% tras la colocación de*



I LEGISLATURA

DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN

puentes y vallas. La intensidad del uso depende de la comodidad, seguridad y distancias por recorrer que brinden estas infraestructuras en comparación con lugares alternativos de cruce. Por regla general, los peatones no las aprovechan si existe un trayecto más directo. Se pueden utilizar vallas altas y otras barreras para dirigir a los viandantes hacia los puentes peatonales o los pasos subterráneos. Sin embargo, ello no siempre funciona ya que se pueden cortar esas vallas o simplemente rodearlas para cruzar en cualquier lugar de la vía o en las intersecciones”.

4

Sin duda, la ubicación estratégica de un puente peatonal tiene como objetivo el salvaguardar la vida y la integridad de los peatones.

3.- Conforme al artículo 13 Ciudad habitable, inciso E, numeral 1 de la Constitución Política de Ciudad de México *“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable”.*

Es así que peatones y conductores de vehículos no motorizados gozan de prioridad en la jerarquía de la movilidad como usuarios de la vía, para lo cual el artículo 16, Ordenamiento territorial, inciso H, numeral 2, del mismo ordenamiento, señala que *“En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley”.*

4.- Por otra parte, los artículos 16 y 38 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, establecen las atribuciones de la Secretaría de Obras y Servicios, dentro de las cuales se encuentra el despacho de las materias relativas a la normatividad de obras públicas, obras concesionadas, mantenimientos, restauración y construcción de obras públicas, la planeación y ejecución de servicios urbanos e intervenciones que se realicen en vías públicas primarias de la Ciudad, incluyendo sus espacios públicos y el suministro oportuno de los materiales



I LEGISLATURA

DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN

necesarios para ello. En este sentido y con el objetivo de garantizar la movilidad peatonal de los capitalinos, la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México brinda mantenimiento y rehabilitación a puentes peatonales.

5

De acuerdo al Segundo Informe de Gobierno de la Dra. Claudia Sheinbaum Pardo, el mantenimiento de puentes peatonales previsto en el programa 2019, comenzó en marzo de ese año, de tal forma que al 31 de diciembre concluyó la atención a 125 puentes. *“La inversión destinada fue de \$49 millones. El programa de trabajo 2020 contempla el mantenimiento y la construcción de puentes peatonales en diversas alcaldías de Ciudad de México. La inversión prevista asciende a \$42 millones. Al 31 de julio de 2020 se está desarrollando el proceso de licitación correspondiente”*.

5.- Es de resaltar que el cruce de la avenida de los Insurgentes y Montevideo es uno de los más dinámicos de la Ciudad de México, por el gran flujo de vehículos y transeúntes que a diario concurren en la zona. De igual forma, de manera lamentable, dicho cruce, a decir de diversos diarios de circulación nacional, también es de los más peligrosos para peatones y automovilistas.

De acuerdo a una revisión de los registros en medios electrónicos, se tiene evidencia de diversos accidentes como los descritos en dos notas de *Milenio* tituladas *“Tráiler atropella a peatones sobre Insurgentes Norte”*, de octubre de 2017, y *“Camión de refrescos se pasa el alto y choca contra Metrobús en GAM”*, de agosto de 2019. Adicionalmente, *El Universal*, en su edición del 23 de febrero del 2019, informó que el cruce entre Insurgentes y Montevideo, de la línea 6 Villa de Aragón-Rosario, del Metrobús, destaca como uno de los diez cruces más peligrosos de dicho medio de transporte, por el número de accidentes registrados.

De la misma forma, el cruce de las Avenidas Montevideo e Instituto Politécnico Nacional ha presentado diversos accidentes en los que se han registrado lesionados, es el caso de la nota periodística de *El Universal en Línea* *“Choque genera nudo en Vallejo; gente camina sobre la avenida”*, donde se reportó que un hombre, aparentemente en estado de ebriedad, habría provocado que un microbús se estrellase con un poste, dicho poste se encuentra localizado a escasos metros del segundo puente peatonal al que se refiere el presente Punto de Acuerdo.



I LEGISLATURA

DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN

6.- De lo anterior se destaca la necesidad de realizar estudios técnicos de ingeniería y urbanismo que permitan reubicar o rediseñar el puente peatonal que se encuentra sobre avenida Montevideo casi esquina con Avenida Insurgentes Norte, Colonia Lindavista Sur, ya que del lado sur de dicha estructura, sobre la banqueta, no cuenta con espacio para el paso de peatones y de manera particular para personas en sillas de ruedas por lo que se ven obligados a utilizar el arroyo vehicular, lo cual se puede apreciar en las siguientes imágenes:

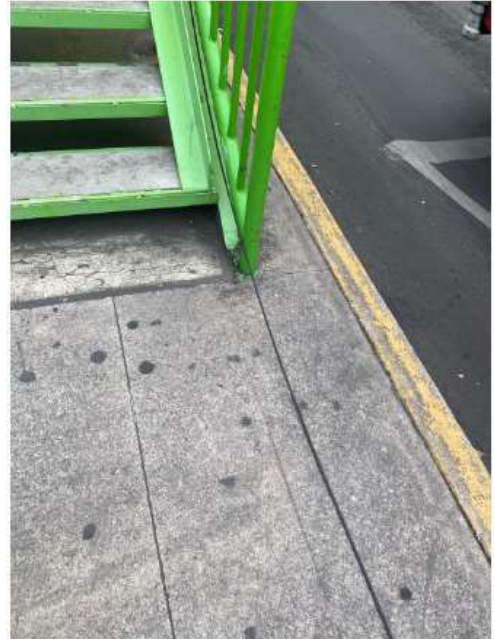
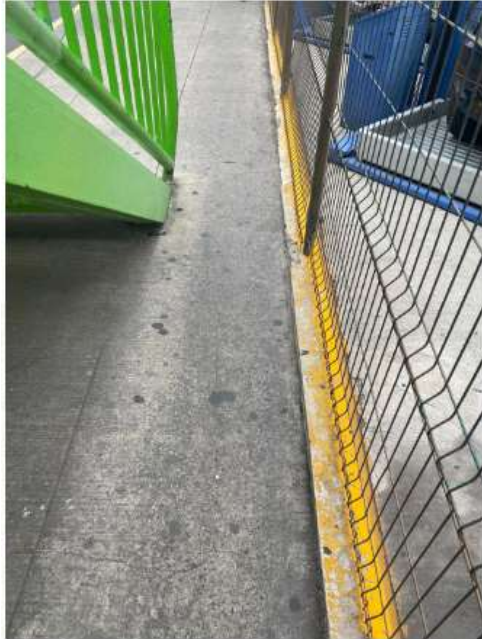
6





I LEGISLATURA

DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN



7

Se advierte en las imágenes antes mostradas que la distancia entre las escaleras del puente peatonal y la valla perimetral del estacionamiento del centro comercial que se encuentra ubicado a un costado, es de apenas 25 centímetros, y entre las escaleras y la guarnición es de menos de 10 centímetros, por lo que las personas que transitan peatonalmente por la banqueta, o bien que utilizan silla de ruedas, muletas o bastón, se ven obligadas a bajar al arroyo vehicular para librar la estructura del puente y continuar con su recorrido.

7.- Es el mismo caso del puente peatonal ubicado sobre Avenida Montevideo casi esquina con Avenida Instituto Politécnico Nacional, Colonia Lindavista, el cual, sobre el lado sur de su estructura no cuenta con espacio para peatones, personas en silla de ruedas, con muletas o bastón, tal y como se puede apreciar en las siguientes imágenes:



DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN

I LEGISLATURA



8



8.- De acuerdo con los *Criterios para el Ordenamiento del Espacio Público*, la banqueta es: “*la parte del espacio público destinada a la circulación o a la permanencia de los peatones*”. El diseño de la banqueta se integra de 1 a 3 franjas paralelas a la vialidad más la guarnición y se compone de la siguiente forma:



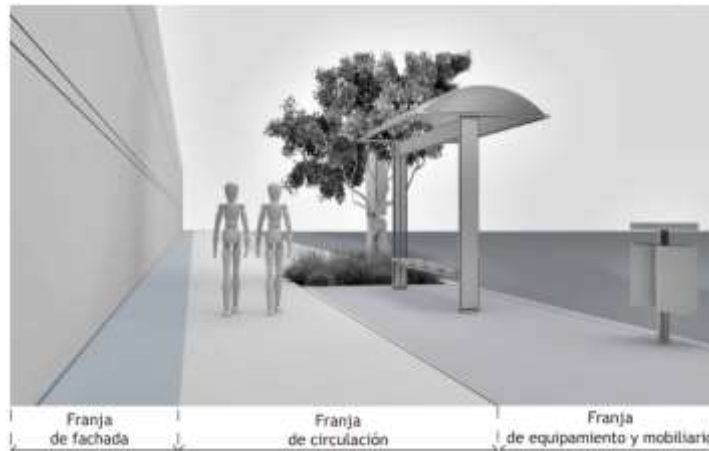
DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN

I LEGISLATURA

- Franja de circulación peatonal: espacio para el movimiento peatonal libre de cualquier obstáculo.
- El ancho mínimo es igual a 1.20m. En banquetas igual o menores a 1.20m el ancho mínimo será de 0.90m.
- Franja de equipamiento y mobiliario urbano: espacio destinado para colocar el mobiliario, señalización, vegetación y equipamiento.
- Franja de fachada: espacio para la permanencia momentánea del peatón.

9

Los *Criterios para el Ordenamiento del Espacio Público* señalan que el esquema franjas banquetas deberá ser el siguiente:



9.- Del documento antes referido se desprende que la franja de circulación peatonal debe tener un mínimo de ancho de 90 centímetros para garantizar una buena circulación peatonal, no obstante, se recomienda siempre sea mayor al mínimo establecido, atendiendo a las necesidades de todas las personas, como lo son quienes utilizan muletas, bastón o silla de ruedas, para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad. Lo anterior no se cumple en los dos puentes peatonales a los que se refiere la presente Proposición con Punto de Acuerdo, tal y como lo demuestran las siguientes imágenes:



I LEGISLATURA

DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN

Montevideo casi esquina con Avenida de los Insurgentes



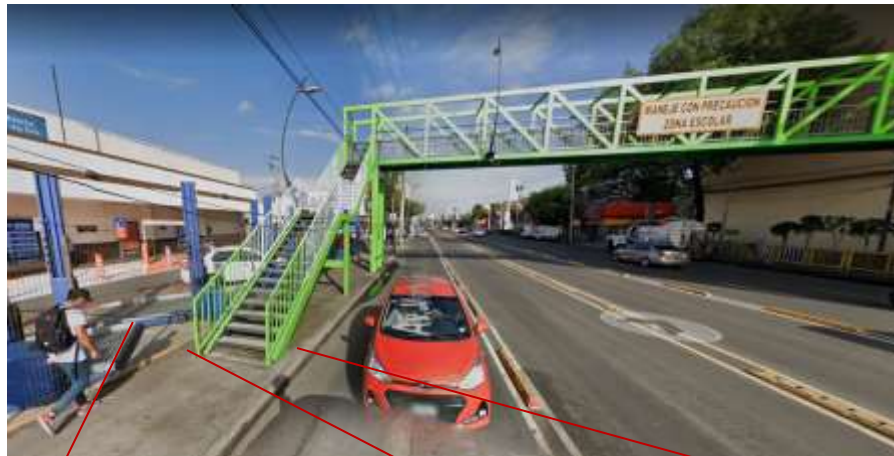
10

Franja de equipamiento y mobiliario

Inexistente franja de circulación (menor a 25cm)

Franja de fachada

Montevideo casi esquina con Avenida Instituto Politécnico Nacional



Franja de fachada

Inexistente franja de circulación (menor a 25cm)

Franja de equipamiento y mobiliario



DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN

11

10.- Por lo anteriormente expuesto, el objeto de la presente proposición con punto de acuerdo radica en exhortar al Maestro Jesús Antonio Esteva Medina, Secretario de Obras y Servicios de la Ciudad de México, a realizar estudios técnicos de ingeniería y urbanismo que permitan reubicar o rediseñar los puentes peatonales que se encuentran ubicados sobre Avenida Montevideo casi esquina con Avenida Insurgentes Norte, Colonia Lindavista Sur, así como sobre Avenida Montevideo casi esquina con Avenida Instituto Politécnico Nacional, Colonia Lindavista, ya que en el caso de ambas estructuras, sobre la banqueta, no se cuenta con espacio para el paso de peatones y, de manera particular, para el paso de personas en sillas de ruedas, por lo que se ven obligados a utilizar el arroyo vehicular.

Por lo que desde esta tribuna hago un llamado a las y los integrantes de este Órgano Local, a efecto de que emitan su voto a favor de la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN

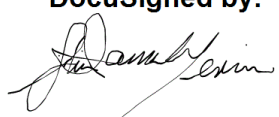
ÚNICO.- SE EXHORTA, DE MANERA RESPETUOSA, AL MAESTRO JESÚS ANTONIO ESTEVA MEDINA, SECRETARIO DE OBRAS Y SERVICIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A REALIZAR ESTUDIOS TÉCNICOS DE INGENIERÍA Y URBANISMO QUE PERMITAN REUBICAR O REDISEÑAR LOS PUENTES PEATONALES QUE SE ENCUENTRAN UBICADOS SOBRE AVENIDA MONTEVIDEO CASI ESQUINA CON AVENIDA INSURGENTES NORTE, COLONIA LINDAVISTA SUR, ASÍ COMO SOBRE AVENIDA MONTEVIDEO CASI ESQUINA CON AVENIDA INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL, COLONIA LINDAVISTA, YA QUE EN EL CASO DE AMBAS ESTRUCTURAS, SOBRE LA BANQUETA, NO SE CUENTA CON ESPACIO PARA EL PASO DE PEATONES Y, DE MANERA PARTICULAR, PARA EL PASO DE PERSONAS EN SILLAS DE RUEDAS, POR LO QUE SE VEN OBLIGADOS A UTILIZAR EL ARROYO VEHICULAR.



DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, a 01 del mes de octubre del año dos mil veinte.

12

DocuSigned by:

4CBE96CE031E44C...

DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ