



**DIP. MARGARITA SALDAÑA HERNÁNDEZ
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
PRESENTE.-**

La que suscribe, **JANNETE ELIZABETH GUERRERO MAYA**, Diputada Local en el Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, e integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, con fundamento en los artículos 5, fracción I; 99, fracción II; 100, fracciones I y II; y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de esta Honorable Soberanía, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE EXHORTA A DIVERSAS AUTORIDADES DE LA CIUDAD DE MÉXICO A QUE INCORPOREN UN NUEVO CRUCE AL PROGRAMA “INTERSECCIONES SEGURAS”, Y A QUE ANALICEN LA POSIBILIDAD DEL RETIRO DE UN PUENTE PEATONAL EN LA ALCALDÍA VENUSTIANO CARRANZA**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

1. De acuerdo con el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, una **persona peatona** es aquella **“que transita por la vía a pie y/o que utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos; incluye a niños menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado”**.¹

En los últimos años, las **personas peatonas han pasado de ser el grupo más vulnerable que circula en las calles de la ciudad, a la parte más importante en la pirámide de movilidad**, seguido de las personas ciclistas, usuarias de transporte público y automovilistas.²

2. Los **puentes peatonales son una de las infraestructuras más inaccesibles** en las grandes ciudades. Diversos estudios, personas expertas en el tema de diseño

¹ <https://www.chilango.com/noticias/reportajes/puentes-peatonales-en-la-cdmx/>

² <https://www.maspormas.com/especiales/peatones-caminar-chilangos/>





urbano, y la misma ciudadanía, dan sentencia de lo ineficiente que resultan ser a la hora de querer lograr una ciudad accesible para todas y todos.³

3. Bajar las velocidades de 80 kilómetros por hora a 50 en vías primarias, la instalación de las fotomultas y la intervención de los 120 cruces peligrosos identificados por el programa “Pasos Seguros”, son medidas que han evitado cerca de 380 muertes al año relacionadas con hechos de tránsito.⁴

Un **cruce seguro es una zona intervenida para lograr que las personas peatonas puedan atravesar la calle con seguridad y con infraestructura accesible y en igualdad de condiciones.**

4. Los puentes peatonales son económicamente caros, ya que requieren una fuerte inversión monetaria para su construcción, con un mínimo en promedio de 1.5 millones de pesos. En cambio, poner los controles de tránsito necesarios para un cruce seguro, como semáforos inteligentes y señalizaciones adecuadas, no rebasan los 800 mil pesos.⁵

5. De acuerdo con datos de la extinta Agencia de Gestión Urbana, en la Ciudad de México —hasta 2018— se tenían contabilizados 1,059 puentes: 35 de rampa, 191 de jaula, 15 con elevador y 818 básicos.⁶

6. De enero de 2015 al 30 de marzo de 2019 se registraron 2 mil 985 fallecimientos por hechos de tránsito, principalmente atropellamientos o colisiones de vehículos motorizados, de acuerdo con datos del Instituto de Ciencias Forenses de la Ciudad de México. El 96 % de las víctimas de estos decesos fueron personas peatonas.⁷

7. El 29 de julio de 2019, el Gobierno de la Ciudad retiró un puente al exterior del Colegio de Ciencias y Humanidades plantel Oriente, como parte del programa “Sendero Seguro”; ya que en ese paso las y los estudiantes eran víctimas frecuentes de la delincuencia, por lo que la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), en conjunto con la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE), decidieron quitarlo y construir un cruce seguro que se encuentra a 20 metros de donde estaba el puente.⁸

8. Según información de la plataforma de Datos Abiertos de la Ciudad de México, hasta agosto de 2019 las cámaras del Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la CDMX (C5) habían reportado más de

³ <https://mapasin.org/ciudades-que-han-derribaron-sus-puentes-peatonales/>

⁴ <https://www.maspormas.com/especiales/peatones-caminar-chilangos/>

⁵ <https://www.dineroenimagen.com/blogs/espacio-urbano/4-razones-fundamentadas-para-odiar-los-puentes-peatonales/63949>

⁶ <https://www.chilango.com/noticias/reportajes/puentes-peatonales-en-la-cdmx/>

⁷ <https://www.incifocdmx.gob.mx/>

⁸ <https://www.chilango.com/noticias/reportajes/puentes-peatonales-en-la-cdmx/>





16 mil personas atropelladas, de las cuales 151 fallecieron. No obstante, esta plataforma no especifica los delitos cometidos en puentes peatonales, tales como asaltos, secuestros, acoso y abuso sexual.⁹

9. Según datos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC), las personas peatonas y motociclistas fueron quienes estuvieron más involucradas en siniestros viales durante 2019. Para las y los transeúntes, Paseo de la Reforma y Zaragoza fueron las avenidas más peligrosas con más de 100 y 70 accidentes mortales, respectivamente.

Por otra parte, el C5 reportó 8 mil 689 personas transeúntes lesionadas en atropellamientos durante el 2019. Con más de 100 accidentes, el Eje Central Lázaro Cárdenas es la avenida más peligrosa para dicho grupo.¹⁰

10. La Liga Peatonal es una asociación que se dedica a promover y defender los derechos de las personas peatonas en México, así como la movilidad en el espacio público. Está conformada por varias organizaciones y colectivos ciudadanos nacionales que buscan incrementar el interés y la participación de la ciudadanía, buscando mejoras en la infraestructura peatonal.

Aldo González Barrera, coordinador general de la organización, indicó que en 1988 se elaboró la Carta Europea de los Derechos del Peatón; en 1999 se hizo una versión internacional de esta cartilla; y en 2014, en Pachuca, se publicó una primera *Carta Mexicana de los Derechos del Peatón*, misma que se ha presentado en la capital, en siete ciudades del país y en nueve países del mundo.¹¹

En la misiva se exponen 14 puntos en los que se detalla qué es la persona peatona y cuáles son los cambios que se deben generar para que pueda andar de manera segura, sin riesgos y en sana convivencia. El objetivo es poder formar ciudades en las que prevalezca la seguridad, que sean equitativas y en las que haya cero muertes por hechos de tránsito, para que caminar sea una actividad agradable y de convivencia.¹²

11. Amparo Ortega, integrante de la Liga Peatonal, explica que los puentes peatonales no son una solución, sino un problema, ya que niegan la posibilidad de moverse con facilidad a gran parte de la población. “Tal situación no se solventa con rampas o ascensores ya que implican un esfuerzo extra sobre quienes deberían tener prioridad en el espacio público de la ciudad”, asegura.

⁹ <https://datos.cdmx.gob.mx/pages/home/>

¹⁰ <https://www.reforma.com/lidera-periferico-ote-en-choques/ar1866417?referer=-7d616165662f3a3a6262623b727a7a7279703b767a783a-->

¹¹ <http://diariobasta.com/2019/08/16/mueren-al-ano-60-de-peatones/>

¹² <https://aristequinoicias.com/1808/mexico/esta-es-la-carta-mexicana-de-los-derechos-del-peaton/>





“Los **puentes con rampas aumentan hasta 10 veces los metros que una persona tiene que recorrer de un punto A a un punto B**. Nos parece que esto es discriminatorio porque excluye a gran parte de la sociedad, por su condición física”, explica Amparo, y agrega que **son antipeatonales porque tienen “una lógica de ingeniería urbana que favorece el desplazamiento de los vehículos de automotores y no de prevención de lesiones”**.

En este sentido, Sergio Andrade Ochoa, coordinador de salud pública de la asociación civil Liga Peatonal, señala que **“en la Ciudad de México existen 890 puentes peatonales, sin embargo, un 70 o 75 % no cumplen con las mínimas normativas de seguridad y accesibilidad**, ya que incluso obedecen más a una lógica de libre tránsito vehicular que peatonal”.¹³

12. “Caminito de la Escuela” es un proyecto de la Liga Peatonal. Se trata de una herramienta poderosa de participación ciudadana que consiste en conocer el grado de peligrosidad de una zona escolar, entender qué lo hace riesgoso para poder evaluar las necesidades y transformar el entorno mediante ejercicios de participación e involucrando a la autoridad para generar cambios a largo plazo.¹⁴

13. Desde hace 6 años, la entonces Delegación de Venustiano Carranza, retiró dos elevadores que tenían conexión con el puente peatonal que cruza la avenida Fray Servando Teresa de Mier, frente al Parque de los Periodistas.

Se explicó que las estructuras fueron removidas debido a que durante 10 años no funcionaron porque tenían fallas operativas. El entonces Jefe Delegacional, Manuel Ballesteros, argumentó: *“Vimos si era viable arreglarlos, pero consideramos que no, y lo que vamos a hacer es sellar bien las partes donde se van a retirar los elevadores, y estamos cotizando si podemos poner en ambos lados una rampa para que los adultos mayores puedan tener mejor acceso al puente”*.

A la fecha, dicha zona carece de accesibilidad universal para las personas peatonas, ya que las rampas propuestas por el Jefe Delegacional de ese entonces, jamás fueron construidas.¹⁵

14. Algunas ciudades en México han tomado la iniciativa y han puesto manos a la obra derribando puentes peatonales, o bien, acordando no construir más este tipo de infraestructura en zonas urbanas donde se puede facilitar el paso de personas

¹³ <https://news.culturacolectiva.com/mexico/razones-por-las-que-los-peatonos-no-cruzan-los-puentes/>

¹⁴ <http://caminitodelaescuela.org/index.html>

¹⁵ <https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=230899&md5=3511bdfc55aa7643ad3513431a7c2be6&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe>





peatonas con otro tipo de acciones. Entre ellas encontramos a Morelia, Puebla, Guadalajara, Oaxaca y Sahuayo.¹⁶

15. El 17 de agosto de 2019, para conmemorar el Día de las Personas Peatonas, activistas, empresas, alcaldías y dependencias del Gobierno capitalino realizaron intervenciones urbanas en las cuales se balizaron cruces peatonales en distintos puntos de la capital para visibilizar el andar de las personas peatonas.¹⁷

16. Es importante hacer mención de las acciones que está llevando a cabo la SEMOVI a lo largo de la línea 1 del Metrobús, en las cuales se están retirando puentes peatonales para hacer cruces seguros con acceso al sistema. Se trata de un proyecto para volver 100 % accesible esta línea, lo que implica transformar los accesos a diversas estaciones, para lo que será necesaria la instalación de semáforos peatonales y reducir la velocidad máxima a 50 km/h en Insurgentes Norte.¹⁸

17. En agosto de este año, SOBSE y SEMOVI retiraron un puente peatonal ubicado en Avenida Chapultepec y Abraham González, en la colonia Juárez, y en su lugar habilitaron un cruce seguro.

De acuerdo con los estudios realizados por “Estrategia Misión Cero”, el puente peatonal estaba en desuso y era inseguro para las personas usuarias. Así, el cruce seguro beneficiará a mil 740 estudiantes de la escuela Horacio Mann; 534 personas con discapacidad; y mil 632 personas mayores que viven en la zona. Para lograr esta acción, Misión Cero trabajó 10 meses con integrantes del proyecto conformado por las asociaciones México Previene, Liga Peatonal y Cultura vial.¹⁹

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

Gracias a datos recabados por la plataforma “Caminito de la Escuela” de la organización Liga Peatonal, se localizó la intersección ubicada en Fray Servando Teresa de Mier y Sur 103 (Cucurpe), colonia El Parque, en la alcaldía Venustiano Carranza. En ella, resulta **necesario construir un cruce seguro que cuente con accesibilidad universal, ya que el único puente peatonal en la zona carece de medidas de acceso** para las personas con discapacidad y con movilidad limitada;

¹⁶ <https://mapasin.org/ciudades-que-han-derribaron-sus-puentes-peatonales/>

¹⁷ <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/intervienen-espacios-publicos-para-conmemorar-el-dia-del-peaton/1330992>

¹⁸ <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/quitan-puentes-para-entrar-a-ll-hacen-accesos-a-nivel-de-piso-en-metrobus/1368533>

¹⁹ <https://www.milenio.com/politica/comunidad/avenida-chapultepec-puente-peatonal-desuso-retirado>





y al tratar de cruzar sin hacer uso del puente, las baldosas se encuentran quebradas, la pintura que señalaba el posible cruce peatonal presenta erosión, los bolardos colocados erróneamente entorpecen la movilidad al cruzar. Asimismo, debido a que la vialidad cuenta con 16 carriles, siete de ellos en sentido contrario, es necesario esperar a mitad de la vialidad a que cambie el siguiente semáforo para poder cruzar completamente la avenida.

Dicha intersección se localiza en uno de los entornos escolares más peligrosos de la Alcaldía, ya que se encuentran 4 primarias, 3 secundarias, y un Centro de Capacitación para el Trabajo Industrial (CECATI); también se halla cerca una biblioteca pública. Además es una zona que cuenta con dos parques públicos, el Parque de los Periodistas Ilustres y el Jardín Chiapas, en éste último existe también un parque acuático infantil, lo que representa un inconveniente para poder acceder de un punto a otro, volviendo necesario cruzar la Avenida Fray Servando Teresa de Mier; por otro lado, se encuentra a pocos metros de dicho cruce la “Casa de la Tercera Edad Benito Juárez”. Cabe mencionar que dicha vialidad cuenta con antecedentes de exceso de velocidad, por tal motivo, se ha colocado un radar de multas fotocívicas en el lugar.

OBJETIVO DE LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO

El presente Punto de Acuerdo tiene como fin solicitar a las Secretarías de Movilidad, de Seguridad Ciudadana, y de Obras y Servicios —entidades encargadas del programa “Intersecciones Seguras”— a que analicen la posibilidad de incorporar a dicho programa la intersección ubicada en Fray Servando Teresa de Mier y Sur 103 (Cucurpe), colonia El Parque, en la Alcaldía Venustiano Carranza. Asimismo, se les solicita que consideren la posibilidad de retirar el puente peatonal que se encuentra en el lugar referenciado.

Con los ajustes mencionados buscamos mejorar las condiciones de seguridad vial para todas las personas usuarias, dotar de accesibilidad universal y mejorar criterios para personas con discapacidad motriz, visual y/o auditiva; además de reducir de demoras en recorridos para quienes transitan por las intersecciones más peligrosas y conflictivas ubicadas en la red vial primaria de la Ciudad de México.





CONSIDERACIONES

1. En la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el artículo 1º, párrafo tercero, se estipula que todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.²⁰

Teniendo en cuenta los 21 millones de personas que habitan y transitan en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, mismas que tienen derecho al libre tránsito según el artículo 11 de la Carta Magna local; y a la movilidad, entendida por la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México como el derecho de cada persona, y de la colectividad, a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.²¹

2. El artículo 3º, numeral 2, inciso A, de la Constitución Política de la Ciudad de México, establece que nuestra capital asume como principios la inclusión, accesibilidad, el diseño universal, entre otros. Por consiguiente, debemos procurar que se respeten dichos ejes rectores a cabalidad, ya que representan pilares de la Constitución local.

3. La misma Constitución, en su artículo 4º, apartado A, numeral 4, señala:

*“Las autoridades adoptarán medidas para la disponibilidad, accesibilidad, diseño universal, aceptabilidad, adaptabilidad y calidad de los bienes, servicios e infraestructura públicos necesarios para que las personas que habitan y transitan en la Ciudad puedan ejercer sus derechos y elevar los niveles de bienestar, mediante la distribución más justa del ingreso y la erradicación de la desigualdad”.*²²

Con lo anterior, se sustenta la modificación a los espacios solicitados, buscando una transformación orientada a un ajuste razonable de acuerdo con el presupuesto existente, ya que con esto facilitará la movilidad de las personas, así como el respeto de los derechos que poseen como personas peatonas.

4. De igual forma, el artículo 11, apartado G, numeral 1, de la Constitución de la Ciudad de México, estipula que las autoridades garantizarán en todo momento los

²⁰ http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_090819.pdf

²¹ <https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/articulo/max-zurita/metropoli/2016/10/19/la-movilidad-como-un-derecho>

²² https://congresocdmx.gob.mx/archivos/iil/constitucion_politica_de_la_ciudad_de_mexico.pdf





principios de inclusión y accesibilidad, considerando el diseño universal y los ajustes razonables.

5. El artículo 13, apartado E, numeral 1, de la Constitución local, especifica que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo con la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a las personas peatonas y conductoras de vehículos no motorizados, fomentando así una cultura de movilidad sustentable.

6. El Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, en su artículo 2, fracción 4, inciso A, señala que se le dará prioridad en la utilización del espacio vial a las personas peatonas, y en especial, personas con discapacidad y con movilidad limitada, de acuerdo con la pirámide de jerarquía de movilidad que busca proteger la vida de las personas usuarias de la vía.

7. Las metas con las que fue diseñada e implementada la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, y en el caso específico, el Objetivo 11 busca *“lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”*, para que se proteja la vida y el acceso universal, integral y colectivo de personas peatonas, con discapacidad, mayores o con movilidad limitada y vehículos no motorizados, para que puedan converger en un ambiente único de tránsito²³.

8. Atendiendo al Plan Estratégico de Movilidad 2018–2024, el Programa “Intersecciones Seguras” nace de una colaboración entre dependencias: la SEMOVI, la SSC y la SOBSE. La SEMOVI realiza la planeación y diagnóstico de movilidad, la revisión de proyectos y de modelación, y la evaluación de resultados para mejoras continuas; la SSC recopila los hechos de tránsito en la zona y también realiza la revisión de proyectos y de modelación; finalmente, la SOBSE lleva a cabo el desarrollo de proyectos, la ejecución de obras de mejora, y el mantenimiento de intervenciones.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, me permito poner a consideración de esta Honorable Soberanía, el siguiente:

²³ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>






PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO.- El Congreso de la Ciudad de México exhorta, cordial y respetuosamente, a la Secretaría de Movilidad, a la Secretaría de Obras y Servicios, y a la Secretaría de Seguridad Ciudadana, todas de la Ciudad de México, a que incorporen en el programa de “Intersecciones Seguras” el cruce peatonal ubicado en Fray Servando Teresa de Mier y Sur 103 (Cucurpe), colonia El Parque, en la Alcaldía Venustiano Carranza.

SEGUNDO.- El Congreso de la Ciudad de México exhorta, cordial y respetuosamente, a la Secretaría de Movilidad, a la Secretaría de Obras y Servicios, y a la Secretaría de Seguridad Ciudadana, todas de la Ciudad de México, a que analicen la posibilidad de que sea retirado el puente peatonal ubicado sobre Fray Servando Teresa de Mier y Sur 103 (Cucurpe), colonia El Parque, en la Alcaldía Venustiano Carranza.

ATENTAMENTE

DocuSigned by:

9CB69021E2AA4C5...

Dip. Jannete Elizabeth Guerrero Maya

Dado en el Salón de Sesiones del Recinto Legislativo de Donceles, a los **22** días del mes de **octubre** del año **2020**

