

Cuestionan puentes 'anti-peatonales'

BERNARDO URIBE

Los puentes peatonales, sobre todo los ubicados en calles secundarias, no garantizan la movilidad inclusiva, práctica y natural de los peatones, sino que sólo favorecen al transporte particular y crean vialidades de alta velocidad, de acuerdo con especialistas.

Alejandra Leal, coordinadora de la Coalición Movilidad Segura, dijo que los puentes "anti-peatonales", son aquellos que no garantizan un cruce seguro para los transeúntes, no sólo porque los obliga a buscar alternativas peligrosas, sino porque se vuelven obras en desuso que propician la inseguridad.

Carmen Rodríguez, de la Liga Peatonal, comentó que las ciudades siguen estando diseñadas para favorecer a quienes se mueven en un vehículo particular incluso, al menos el 70 por ciento de la Ciudad se mueve en transporte público por eso, dijo, ya no se justifican los puentes peatonales.

Piden priorizar cruces seguros ante inseguridad vial

Puentes peatonales: funcionalidad en duda

Indican expertos que dichas estructuras no aportan a movilidad de transeúntes

BERNARDO URIBE

Los puentes peatonales en la Ciudad son estructuras que van en desuso, ya sea por

falta de accesibilidad, por el mal estado en que se encuentran o porque son inseguros; especialistas consideran que su implementación no favorece la movilidad de los peatones.

Un estudio del Instituto de Geografía de la UNAM determinó que el 26.68 por

ciento de los accidentes viales en la Ciudad de México ocurrieron a menos de 300 metros de una estructura elevada.

Un puente antipeatón es aquel que no cuenta con herramientas de accesibilidad incluyente, carece de alumbrado, seguridad o señalética, señalaron expertos. Además,



favorece la creación de vías rápidas para los automóviles, refirieron especialistas.

De acuerdo con la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse), en la Capital existen alrededor de 794 puentes para transeúntes, de los cuales muchos se encuentran sobre calles secundarias, lo que no justifica su conservación.

La Sobse informó que, de 2019 a 2023, se ha trabajado en la rehabilitación de 323 de estas estructuras y otras 111 durante el 2023; sin embargo, no aclarará en qué consistieron estos trabajos.

Uno de estos puentes se ubica en Avenida Parque Lira y General José Morán, en la Colonia San Miguel Chapultepec, a pesar de contar con elevadores en cada lado, estos se encuentran fuera de servicio.

De acuerdo con la Liga Peatonal, para determinar si un puente es antipeatón se tiene que evaluar distintos aspectos de la infraestructura como si cuenta con rampas, iluminación, publicidad y la distancia que un transeúnte debe transitar por el puente en comparación con el cruce a nivel de calle.

La Liga determinó que hay dos razones por las cuales dichos puentes quedan en desuso: el aumento de esfuerzos y tiempo que implica usarlos y por considerar que el utilizarlos puede terminar en un acto delictivo.

Carmen Rodríguez, miembro de la Liga Peatonal en la CDMX, aseguró que, aunque no se ha dado la construcción de nuevos puentes en los últimos años, la infraestructura sigue priorizando a la movilidad del auto.

Rodríguez apuntó que estos espacios quedan a la deriva o completamente solitarios porque también se han convertido en trampas para la gente que los transita.

“Según la encuesta Origen Destino, el 70 por ciento de la población se mueve en transporte público y hay dos millones de viajes cami-

nando, aun así se sigue favoreciendo la infraestructura para el automóvil, incluso considerando que un cruce a nivel de calle es hasta 50 por ciento más barato que un puente peatonal, tanto en su construcción como en su mantenimiento”, aseguró.

La especialista en movilidad aseguró que, a la problemática de la falta de cruces seguros, también se le debe agregar el poco cumplimiento del Reglamento de Tránsito y las políticas públicas en cuanto a la regulación de las velocidades máximas.

“Un verdadero cruce seguro tiene que ir acompañado de medidas como un semáforo peatonal, restricción de velocidades y una mayor vigilancia de las autoridades de tránsito (...) los puentes peatonales ya no deberían de ser una opción, salvo en contadas excepciones”, afirmó Rodríguez.

Por su parte, Alejandra Leal, especialista en políticas públicas y coordinadora de la Coalición Movilidad Segura, comentó que actualmente no se ve reflejado en la infraestructura lo que marca la Ley General de Movilidad, ya que no se respeta la jerarquía de la movilidad, que pone a los peatones en primer lugar.

“Son quienes menos espacio utilizan sobre todo en ciudades donde ya hay altos niveles de congestión, son las que menos contaminan porque no generan emisiones, pero también son las principales víctimas de siniestros de tránsito porque están expuestas a una red peatonal de baja calidad y a un sistema de transporte público que podría mejorar mucho y son las que están más expuestas a morir”, aseveró.

Actualmente, ya no se justifica la existencia de un puente peatonal a menos que se trate de una vía de acceso controlado como lo es el Periférico o Viaducto, donde sí es complejo el paso, las demás calles de la Ciudad tendrían que ser resueltas con pasos a nivel de banqueta, aseveró Leal.

Elena Sánchez,
residente en la MH

Es un desgaste cruzar por el puente, ya con los semáforos que hay es suficiente para pasar al otro lado con precaución (...) Aquí nadie usa ese puente feo, nada mas sirve para dar sombra”.





EN DESUSO. A decir de especialistas los puentes peatonales no favorecen la movilidad. Los cruces seguros tendrían que ser resueltos con pasos a nivel de banqueta.

