



## **Comentarios de Bicitekas A.C. sobre puentes peatonales del Distrito Federal**



Puente peatonal para que el acceso al gueto de Varsovia no interrumpiera el paso de automóviles.

Documento dirigido a la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal

Elaborado por Iñigo Prieto y Areli Carreón

Noviembre 2013

Bicitekas, A.C.

## Consideraciones

La existencia de una escalera en la vía pública, a veces de un sólo escalón, es de por sí discriminatorio en la ciudad. Impide que muchas personas puedan ejercer su derecho a la ciudad: a trasladarse, a acceder a bienes y servicios, a desarrollarse plenamente como personas. Las personas con discapacidad que requieren usar silla de ruedas, los bebés que son transportados en carreola, las personas que transportan carga con pequeños carritos, las personas ancianas que suben y bajan con dificultad las escaleras o los ciclistas, entre otros, tenemos restringido o limitado el acceso a calles, transporte público y edificios públicos cuyo único acceso es a través de escaleras.



Puente peatonal con ascensor en avenida Insurgentes Sur

Los puentes peatonales son una infraestructura obsoleta que intenta resolver las barreras urbanas creadas por las vías primarias, pensadas únicamente para el traslado continuo y rápido del automovilista. Es una infraestructura que da prioridad a las personas que poseen un auto por sobre quiénes no.

Con total impunidad, esta infraestructura crea ciudadanos de primera clase y ciudadanos de segunda, discriminándolos solo por el transporte que utilizan.

Esta forma de organizar el espacio público es antidemocrática, puesto que la mayoría de los habitantes de la ciudad no nos transportamos en automóvil. De acuerdo a cifras del Estudio Origen Destino 2007 realizado por el GDF y cifras de Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2009) sólo el 30% de los viajes cotidianos en el DF son realizados en automóvil, mientras que la mayoría de la población usa transporte público, bicicleta o camina para llegar a su destino. Es inaceptable que la mayor parte

del presupuesto público dedicado a transporte se destine primordialmente a obras, mantenimiento y costos relativos al transporte en automóvil<sup>1</sup>.

Adicionalmente, los puentes peatonales tienen otros graves inconvenientes, que comentamos brevemente:

- **Son inútiles.** Dada la dificultad de varios usuarios para subir y bajar escaleras, los peatones tienden a caminar por abajo de ellos, sorteando el tráfico acelerado que el mismo puente promueve. En caso de accidente, se culpabiliza al peatón por no usar dicha infraestructura y no existe una visión crítica de la mala planeación, mantenimiento y la discriminación que dicho puente significa.
- **Tienen un diseño pobre.** La mayoría están en pésimas condiciones, pues no reciben mantenimiento adecuado. Los puentes “provisionales” que se instalan durante las obras son inseguros<sup>2</sup>. En muchos casos, las obras viales destruyen puentes peatonales que tardan meses en reinstalar o que simplemente no se vuelven a poner.



Puente provisional en Periférico. Foto de Aarón Borrás

- **Son inseguros.** Los pocos que están en buen estado son angostos, están poco o nada iluminados, son solitarios y se convierten en espacios degradados en donde ocurren asaltos, violencia hacia las mujeres y otros ilícitos. En algunos lugares se ha optado por pasos peatonales subterráneos que adolecen de los mismos defectos, además de que muchos tienen basura, están en estado

---

1 Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, 2012). *Diagnóstico de fondos federales para el transporte y la accesibilidad*. Disponible en: <http://mexico.itdp.org/documentos/diagnostico-de-fondos-federales-para-el-transporte-y-la-accesibilidad-urbana/>.

<sup>2</sup> Muere mujer al caer de puente peatonal en Periférico, *El Universal*, 4 de junio de 2012: <http://www.eluniversal.com.mx/notas/851349.html>

ruinoso, de día tienen comercio semifijo y en algunos casos son cerrados a las 10 u 11 de la noche, dejando sin alternativas de paso a los peatones.

- **Son estorbosos.** En muchos casos, el puente obstaculiza las banquetas, promoviendo accidentes en donde las víctimas son principalmente los peatones.



Banquetas bloqueadas. Foto de Adriana Macías

- **Incentivan la movilidad motorizada.** Los defectos mencionados de los puentes peatonales, como parte del espacio público degradado y excluyente que tenemos, genera que la población opte por usar más el coche, contribuyendo a la espiral de degradación urbana que éste produce: más contaminación, más congestión, menos actividad física, más estrés.



## Recomendaciones

Por todo lo anteriormente mencionado, nuestra primera y más importante recomendación para el gobierno de la ciudad es:

1. **Eliminar los puentes peatonales y suplirlos con infraestructura incluyente, de accesibilidad universal y democrática.** Todos los cruces de vías secundarias y semaforizadas deben tener rampas a ras de suelo, señalizaciones, cebras anchas, banquetas con orejas y reductores de velocidad que garanticen el paso de los peatones. El desmontaje de puentes debe ir acompañado de estrategias de seguridad peatonal adicionales como balizamiento, semáforos peatonales, guarniciones y una estrategia correcta de comunicación sobre el proyecto.

Estas implica inversiones relativamente poco costosas que favorecen a todos los usuarios de la vía, pues además de garantizar la seguridad de los usuarios vulnerables también contribuyen a ordenar el tránsito vehicular. Para ejemplos de soluciones técnicas para calmar el tráfico puede consultarse el Manual Ciclociudades en [www.ciclociudades.org](http://www.ciclociudades.org) o <http://www.ite.org/traffic/tcstate.asp#tcsop>



Infraestructuras no democráticas. Foto de Jim D. Mayerstein.

Es imperativo desechar toda tentación de resolver los conflictos creados por el puente peatonal con soluciones de "buen diseño" como puentes con ascensores, con rampas, con iluminación solar o con jardineras. El puente peatonal es discriminatorio y segrega a la población, por lo que debe ser desechado como infraestructura urbana.

Recomendamos hacer un diagnóstico para ubicar los puentes peatonales que pueden ser desmontados inmediatamente y crear un plan para llevar a cabo esta tarea.

La dificultad de esta necesaria medida radica en los puentes peatonales que cruzan vías primarias como Periférico, Viaducto, Calzada Zaragoza, Churubusco o Tlalpan, entre otras, en donde parecen la única alternativa para cruzar dichas barreras urbanas. Se debe analizar críticamente el desempeño y beneficio social de dichas vías y proceder en consecuencia. La reconstrucción y reconexión de la ciudad y del tejido social sin vías primarias aparecen como medidas necesarias, pero difíciles de implementar en el corto plazo. Llevamos al menos 4 décadas de construir una ciudad para los autos, por lo que cambiar de rumbo y devolverle la prioridad a los habitantes y no a los automotores será un proceso largo, que implica evaluación, información, decisión política y participación social. Sabemos que habrá resistencias para cambiar de paradigma urbano, desde las autoridades hasta de los ciudadanos.

Además de emprender las tareas necesarias para esta titánica labor de largo plazo, recomendamos las siguientes medidas de corto plazo:

- 2. Garantizar el paso seguro, cómodo y directo de peatones y ciclistas en todos los puentes vehiculares existentes, creando banquetas anchas y ciclovías confinadas.** Esto puede requerir obras para ampliar superficie de rodamiento y/o adecuaciones para calmar el tráfico. No se debe temer a reducir el espacio para el automóvil ni supeditar esta obra al número actual de ciclistas y peatones.

Si se construye espacio adecuado para estos usuarios, su número se incrementará sin duda. La ampliación de la banqueta en Av. Reforma es un buen ejemplo del éxito de este tipo de intervenciones<sup>3</sup>. Algunos otros ejemplos en Estados Unidos pueden verse en Transportation Alternatives (<http://transalt.org/issues/bike/network/bridges>) y en San Francisco Bike Coalition (<http://www.sfbike.org/?baybridge>)

- 3. Toda nueva infraestructura vehicular debe contemplar espacio de calidad para peatones y ciclistas.** No se deben construir vías exclusivas para los automotores.

Debe instalarse una moratoria a la construcción de vialidades exclusivas para automóviles, pasos a desnivel y deprimidos. Recomendamos revisar ejemplos y planeación de infraestructura en la página de Federal Highway Administration ([http://www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle\\_pedestrian/publications/#Design](http://www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle_pedestrian/publications/#Design)).

- 4. Mientras la ciudad transforma las vías mal llamadas rápidas y elimina las autopistas y segundos pisos, se debe considerar la construcción de puentes peatonales anchos, sin escalones y con una propuesta arquitectónica o escultórica que agregue belleza al entorno urbano.**

Algunos ejemplos pueden verse en: <http://www.travelandleisure.com/articles/worlds-most-spectacular-pedestrian-bridges/13>. Hay patrimonio arquitectónico ferroviario en el Distrito Federal que debe recuperarse y protegerse con este fin.

- 5. Recomendamos analizar y contemplar la construcción de infraestructura confinada dedicada para el peatón y ciclista en pasos a desnivel, especialmente**

---

<sup>3</sup> Inician trabajos de banqueta en Reforma, *Tlalpan Info*, 13 de julio de 2013:

<http://tlalpan.info/2013/07/13/inician-trabajos-de-banqueta-en-reforma-tlalpan/>

en donde estas son las únicas vías de conexión entre diferentes zonas de la ciudad.

6. Finalmente, recomendamos **analizar los protocolos de obras de infraestructura urbana y garantizar su cumplimiento**. Hemos podido constatar que durante las obras, y de manera sistemática, no se generan espacios de seguridad alternativos para transitar adecuadamente, tanto para peatones como para ciclistas.

## **Contacto**

Por favor, contacte a Bicitekas A.C. en:

Página Web: [www.bicitekas.org](http://www.bicitekas.org)

Twitter [@Bicitekas](https://twitter.com/Bicitekas)

Facebook: [Bicitekas A.C.](https://www.facebook.com/BicitekasA.C.)

Correo electrónico: [contacto@bicitekas.org](mailto:contacto@bicitekas.org)