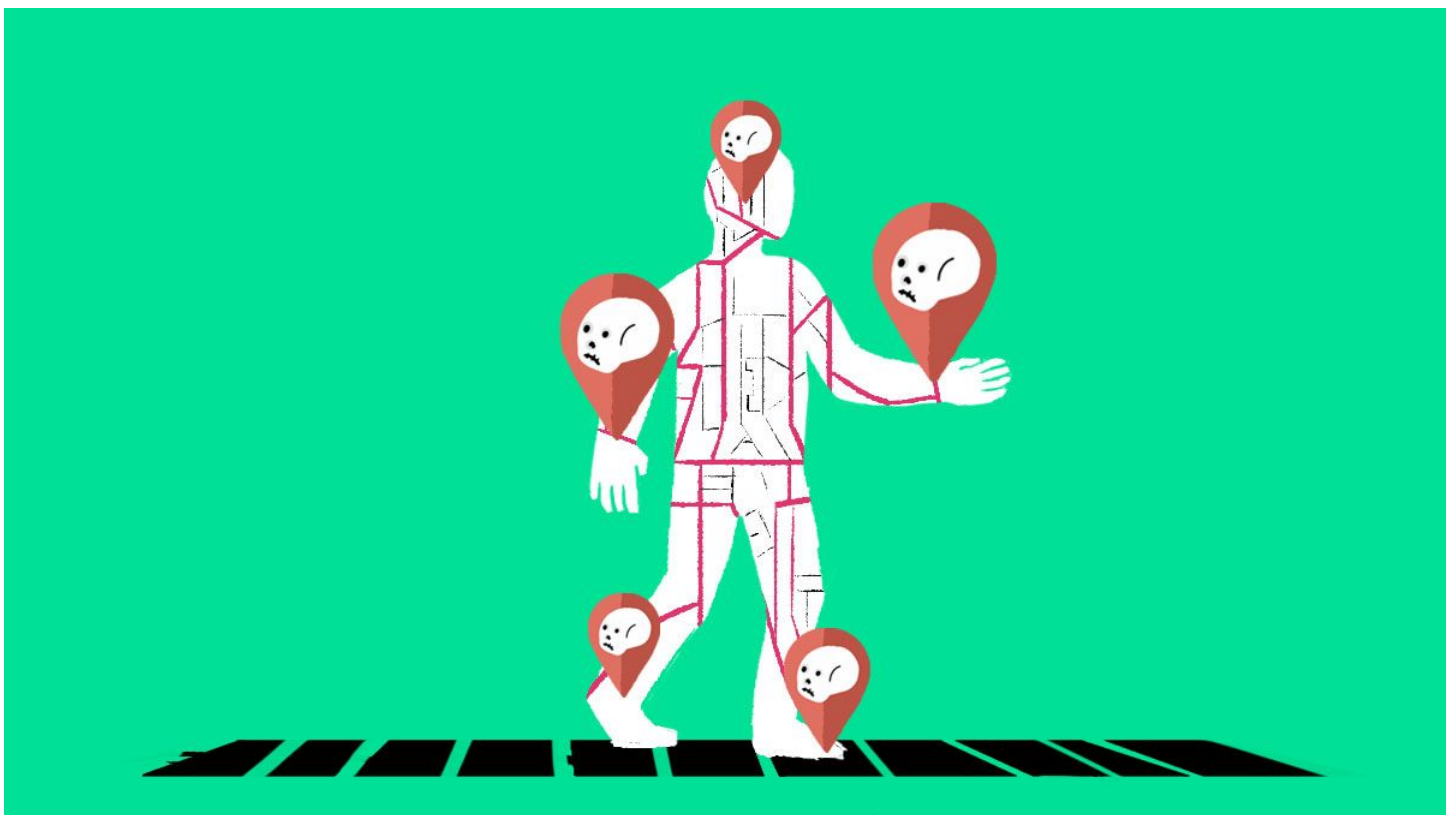




movilidad

91% de los cruces peatonales son peligrosos en CDMX

Tras evaluar 500 pasos de peatones, un grupo de investigadores concluyó que 9 de cada 10 carece de las condiciones óptimas para proteger a las personas



(Adán Vega)



EUGENIA COPPEL

29 DE NOVIEMBRE 2018

Dos fotografías muestran cómo se comportan los peatones en distintas ciudades: una de ellas fue tomada en Alemania y la otra en Ciudad de México. En la primera, las personas esperan tranquilamente su turno para atravesar la calle mientras miran al semáforo peatonal. En la segunda, todos voltean hacia el flujo de automóviles y la posición de su cuerpo refleja que están listos para correr.

¿Por qué corren los peatones en México?, fue una de las preguntas que se hizo la académica Ruth Pérez López al comenzar la investigación sobre inseguridad vial que presentó al público este 28 de noviembre. Ella y un equipo interdisciplinario de especialistas se dieron a la tarea de evaluar la calidad de 500 cruces peatonales sobre vialidades primarias en la capital mexicana, en términos de accesibilidad, diseño, señalamiento horizontal, semaforización y visibilidad.

Los resultados obtenidos tras el trabajo de campo y evaluación de los datos evidencian las pobres condiciones de la infraestructura peatonal en una de las ciudades más grandes del mundo. El 91.3% de los cruces evaluados no cuentan con las condiciones óptimas para resguardar la seguridad de los peatones, y solo el 8.7% de los mismos obtuvieron una calificación aprobatoria. La calificación promedio de los cruces fue de 4.1 sobre 10.

“Vivimos en una ciudad muy poco amigable con los peatones, una ciudad centrada en el automóvil”, expresó Pérez López, la académica de la UAM-Cuajimalpa. En la investigación también participaron Jorge Montejano Escamilla, del **CentroGeo** (integrado al CONACYT), y Yazmín Viramontes, directora de la asociación civil **CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal**.





Cortesía

Este equipo desarrolló el Índice de Seguridad de Cruces Peatonales (ISCP), la herramienta que les sirvió para evaluar la infraestructura peatonal de acuerdo con 19 indicadores: semáforo vehicular y peatonal, obstáculos móviles, tiempo y distancia de cruce, iluminación nocturna, rayas visibles para cruce, señal audible, vuelta a la derecha/izquierda, calidad de la banqueta en área de espera, continuidad del pavimento, entre otras.

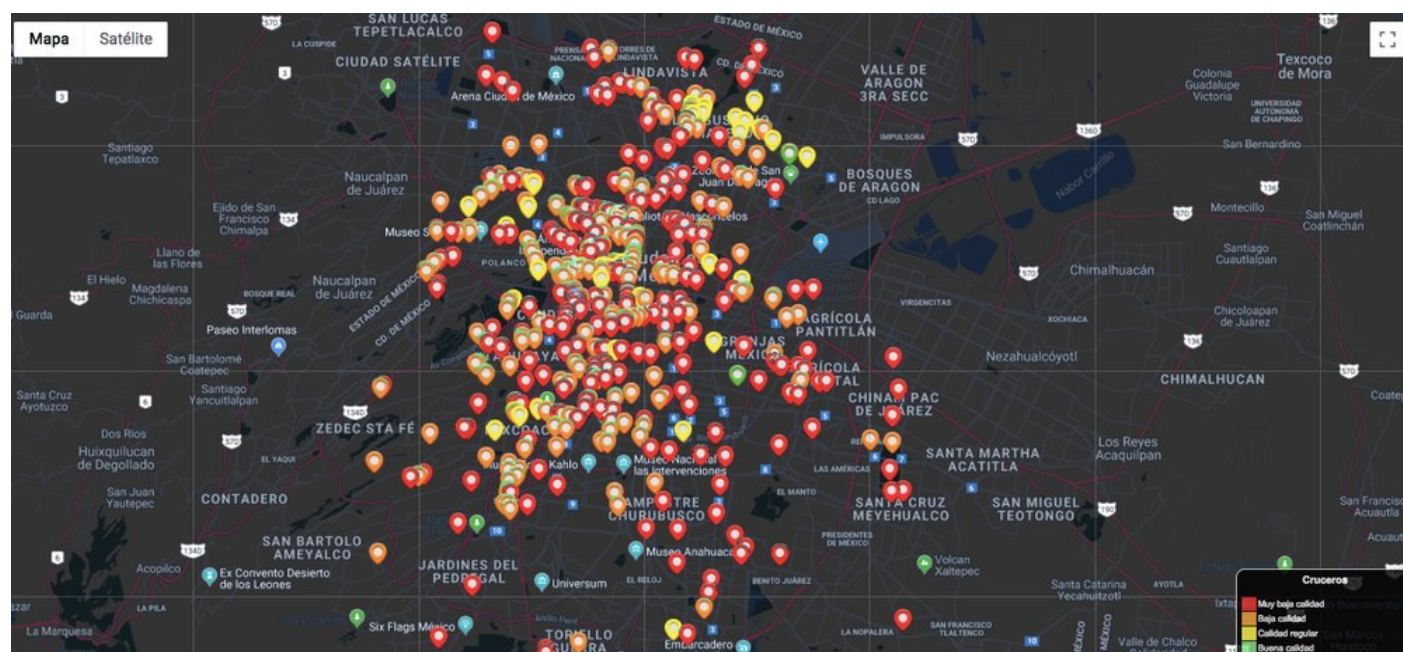
El único indicador calificado como Muy Bueno fue el semáforo vehicular, por cumplirse en el 97% de los casos. Los 18 restantes fueron etiquetados como Regulares, Malos o Muy Malos.

Otros hallazgos revelan que el 77% de los semáforos no dan tiempo suficiente para cruzar la calle, en el 68% de los casos no hay semáforo peatonal, el 79% de los cruces no



larga, de más de tres carriles. El estudio señala que a mayor distancia de cruce, se registra un mayor cantidad de atropellamientos.

Con los datos obtenidos fue posible elaborar un mapa, donde están georreferenciados todos los cruces evaluados (su versión dinámica puede consultarse **en el portal que alberga el proyecto**). Los marcadores rojos señalan los cruces peatonales de muy baja calidad, los anaranjados son de baja calidad, los amarillos de calidad regular y los verdes de buena calidad.



Captura de pantalla del mapa de cruces peatonales evaluados

El cruce que obtuvo la calificación máxima, de 8.7 sobre 10, fue el que se ubica en la intersección de la Calzada San Juan de Aragón y la Avenida José Loreta Fabela, en la delegación Gustavo A. Madero. El cruce que obtuvo la calificación más baja, de 1 sobre 10, fue el que se localiza en Eje 1 Norte con la calle Florida, en la delegación Cuauhtémoc.

El proyecto de investigación, financiado por la Embajada de Francia en México y la Fundación Mapfre, es parte de un esfuerzo por disminuir los **atropellamientos a peatones y las muertes por hechos de tránsito en Ciudad de México**. Sus autores hicieron un llamado a las autoridades locales y federales para que se utilice la



“La ciudad centrada en los automóviles responsabiliza a los peatones de los atropellamientos, en vez de ver la necesidad de rediseñar las calles”, consideró la investigadora Ruth Pérez López. “Un Estado ausente también mata por omisión”, añadió citando a la experta en seguridad vial Sofía Salek.

► RELACIONADO

 **Olvida las fotomultas: ¿qué hará Sheinbaum por peatones y ciclistas?**

 **El mapa de los ciclistas y peatones muertos en CDMX**

 **Morir por cruzar la calle: el peligro de ser peatón o ciclista en México**

NAVEGA POR TEMAS

CDMX // SEGURIDAD //

MEXICO.COM



QUIÉNES SOMOS

DIRECTORIO

AVISO LEGAL

AVISO DE PRIVACIDAD

PUBLICIDAD

© MEXICO.COM | DERECHOS RESERVADOS

