

# SECRETARÍA DE MOVILIDAD



## #SeguridadVial

# PANDEMIA VIAL

POR DAVID MARTÍNEZ

@TamarizDavid

18-12-20

**L**os atropellamientos y las muertes por accidentes de tránsito durante la nueva normalidad por la pandemia de COVID-19 han crecido más del 66 por ciento.

Especialistas dicen que esto se debe a que las autoridades no tomaron las medidas ni las acciones necesarias para evitar este escenario de aumento de accidentes durante y en la etapa posterior al confinamiento.

Uno de los factores más importantes, señalan, es que no solo basta con realizar acciones para promover la bicicleta como medio de

transporte seguro de contagios del nuevo coronavirus, sino también deben de existir medidas para reducir el uso y la velocidad de los automóviles.

En junio, la Secretaría de Movilidad (Semovi) capitalina habilitó dos ciclovías temporales: una en Insurgentes a lo largo de 12 kilómetros; y otra en el Eje 4 Sur. Ambas con la intención de promover la bicicleta como una forma de traslado que permita conservar la sana distancia de un metro y medio entre una persona y otra para evitar la propagación del COVID-19.

La problemática de atropellamientos ha llegado al punto de que colectivos ciclistas se manifestaron durante septiembre y octubre en contra de las autoridades capitalinas por no garantizar las condi-

ciones para evitar muertes viales.

Uno de los casos más emblemáticos es la muerte de Fernanda Mejía, quien fue arrollada por un automóvil cuando iba con su bicicleta por la carretera México-Pachuca, en la alcaldía Gustavo A. Madero, el pasado 14 de octubre.

También está el caso de Mario Trejo, quien el pasado 6 de noviembre fue atropellado por un camión de transporte concesionado de la empresa Copesi. El joven sobrevivió al percance, pero perdió una pierna.

### Crecimiento gradual

Según el Portal de Datos Abiertos de la Ciudad de México de la Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP), el mes con menos muertos por atropellamientos de



este 2020 fue junio, cuando solo se abrieron 15 carpetas de investigación por homicidio culposo por hecho de tránsito.

También fue en junio cuando las actividades productivas reiniciaron tras una suspensión de tres meses como estrategia para disminuir la propagación del COVID-19 durante la etapa más crítica de la pandemia.

Para septiembre, cuando la mayor parte de las actividades comerciales no esenciales como cines y gimnasios ya habían reabierto, el número de víctimas mortales por atropellamiento aumentó a 20, un 33 por ciento más que en junio.

Sin embargo, para octubre –última actualización de las cifras– el número de muertes por atropellamiento creció a 25.66 por ciento más respecto a junio.

#### **Sin medidas de seguridad**

El problema de los atropellamientos y las muertes de tránsito es multifactorial. Sin embargo, una de las razones del reciente aumento en muertes por incidentes viales es que se impulsó el uso de modos alternativos de transporte como la bicicleta, pero sin las medidas necesarias para disminuir

**La promoción de medios de transporte alternativos para disminuir el riesgo de contagio de COVID-19, como la bicicleta, pero sin acciones para prevenir accidentes, ha incrementado las muertes por atropellamientos, dicen especialistas**

**Sabemos que la velocidad es lo que mata, entre mayor sea, menos capacidad de frenar hay, y no se han implementado acciones para atender esta situación”**

**Ezequiel Palacios**

Director de proyectos de México Previene



riesgos para sus usuarios durante la nueva normalidad, dice Ezequiel Palacios, director de proyectos de la organización civil México Previene.

Datos de la Semovi revelan que en Insurgentes, con la implementación del ciclocarril, la afluencia de ciclistas aumentó de 996 en junio, a 4 mil 663 en julio pasado, lo que significa un incremento de más de 300 por ciento.

Palacios considera que el incentivo de la ciclovía ha aumentado el uso de la bici en toda la capital, pero esta acción de promoción sin medidas de seguridad o para disminuir el uso del auto es lo que ha provocado el incremento de muertes.

“Existe un aumento en el kilometraje de ciclovías, pero no hay operativos ni acciones para que estén confinadas o no sean invadidas. Son cuestiones que no han sido bien planeadas y lo estamos viendo en el número de incidentes, cuando un ciclista ve que la vía está invadida sale al arroyo vehicular y se expone a sufrir un accidente”, menciona.

Añade que tampoco se han aplicado medidas para disminuir la velocidad de los automóviles en la nueva normalidad, ni se han desplegado a más policías de tránsito a pesar del aumento del uso de la bici en la capital.

“Sabemos que la velocidad es lo que mata, entre mayor sea,



FOTO: CUARTOSCURO

**La implementación de ciclovías** emergentes como parte de la nueva normalidad aumentó el número de ciclistas y usuarios de modos de transporte no motorizados.

menos capacidad de frenar hay, y no se han implementado acciones para atender esta situación”, indica.

### Capacitación y sensibilización

Se deben emprender campañas de sensibilización para operadores del transporte y automovilistas para que ante el aumento de ciclistas y usuarios de modos de transporte no motorizados, tengan conciencia de que disminuir la velocidad puede evitar un accidente, dice Arturo Cervantes, presidente de la Alianza Nacional de Seguridad Vial (Anasevi).

“Fomentar el uso de la bici es una forma de movilidad sosten-

table, no contamina y ayuda a la salud de las personas. Es darle vida a la ciudad de una manera más sustentable, pero hagámoslo con orden. Los accidentes por velocidad tienen que ver con la cultura de los automovilistas. Hace falta que nuestra ciudad se enfoque en cuidar y respetar a los usuarios vulnerables de la vía”, menciona.

Afirma que con capacitación se puede enseñar tanto a automovilistas como operadores de transporte público la distancia que deben guardar entre su vehículo y un ciclista, así como se le puede hacer entender el nivel de vulnerabilidad a los que están expuestos los usuarios de medios no motorizados.



Foto: Elizabeth Velázquez

Ayer por la tarde se observó que las escaleras de descenso ubicadas en dirección El Rosario se encontraban paradas.

LAS ESTRENARON HACE UN MES

# Paran escaleras; es falla eléctrica: STC



Foto: Elizabeth Velázquez

Ayer se encontraron al menos tres escaleras en reparación.

El Metro aceptó que el martes dejaron de operar, pero ayer tampoco funcionaban

POR IONÁS LÓPEZ

jonas.lopez@gimn.com.mx

Ayer no operaban las nuevas escaleras electromecánicas que el Sistema de Transporte Colectivo (STC) estrenó en la estación Mixcoac de la Línea 7 del Metro el 10 de noviembre, reportaron usuarios y se comprobó en un recorrido.

Se trata del mecanismo de descenso ubicado en dirección El Rosario, el cual comunica con el andén.

“Desde la mañana empezaron a dejar de funcionar y en realidad no sabemos si es algo mecánico o fue algo externo, pero está como fea la situación que las arreglaron y sigan estando mal; la verdad sí nos ayudan muchísimo y más cuando venimos del trabajo porque es muy cansado bajar las escaleras”, dijo Sandy Brindis, una usuaria.

“Cuando las inauguraron hasta nos estaban diciendo que las cuidáramos que porque estaban nuevas; yo digo que venían con defecto”, expresó Esperanza Blas, otra usuaria.

En un recorrido se observó que las escaleras no estaban en funcionamiento.

Trabajadores del Metro que estaban en el sitio indicaron que técnicos han acudido en los últimos días a revisarlas.

La escalera electromecánica 7MI21B, con las



### Programa de renovación

Esta escalera es el cuarto equipo nuevo instalado, las otras están en las estaciones Tacubaya, Copilco y Auditorio.

leyendas Sinergman y Niddec, sustituyeron a un equipo obsoleto con 35 años de antigüedad.

El STC proyecta concluir la instalación de 22 equipos nuevos en 2020 y 25 más en 2021.

Actualmente, al menos otras tres escaleras en la estación Mixcoac están fuera de servicio por proceso de renovación.

El STC difundió una tarjeta informativa en la que señaló alteraciones eléctricas.

“El día de ayer (martes) se registraron alteraciones en el suministro de energía eléctrica en la Línea 7, provocando un problema en la cabecera de alumbrado y fuerza en Barranca del Muerto, lo que afectó el suministro en el tramo de esta estación terminal a Constituyentes. Dicha afectación de energía interrumpió momentáneamente el servicio de la escalera nueva en Mixcoac, L7, el cual se restableció a los pocos minutos”, indicó el organismo.

Sin embargo, este miércoles la escalera también estuvo sin operar por lo menos entre las 14:00 y las 15:00 horas.