

DOCUMENTO DE TRABAJO

DEL DICHO AL HECHO:

Políticas públicas para construir una ciudad más humana

Propuestas de Bicitekas A.C. al Gobierno del Distrito Federal 2013- 2018 para mejorar la movilidad en bicicleta y la calidad de vida en la Ciudad de México.

Elaborado por Areli Carreón García con contribuciones de Jimena Durán Mayerstein, Iñigo Prieto, Mónica Sánchez y Ruth Pérez. Agradecemos las contribuciones de Tonatiuh Suárez-Meaney y el diálogo con Roberto Eibenschutz, Emilio Pradilla, A. Iracheta y Luis Zambrano.

INTRODUCCIÓN

Este documento de trabajo presenta recomendaciones, cuestionamientos y propuestas para el conjunto del Gobierno del Distrito Federal para contribuir a la construcción de una ciudad más humana, equitativa y saludable para vivir, con un enfoque específico en la movilidad en bicicleta. Nuestra reflexión gira en torno a los planes de la SEDEMA para promover el ciclismo urbano, presentado como Programa de Cultura de Movilidad en bicicleta 2013-2018, compartido por el equipo de la Estrategia de movilidad en bicicleta en reunión de noviembre, 2013.

Como su nombre lo indica, lo consideramos un documento de trabajo que esperamos sirva para establecer un diálogo sustentado en evidencia que permita a Bicitekas A.C. así como a otros grupos y asociaciones ciudadanas participar en la labor de facilitar la adopción de la bicicleta como opción de movilidad urbana en la ciudad de México.

RESUMEN EJECUTIVO

La ciudad de México ha avanzado en la promoción y mejora de las condiciones para andar en bicicleta y caminar desde 2007, cuando arrancaron los primeros esfuerzos gubernamentales en este ámbito. El tema de la movilidad ha entrado por fin en los discursos gubernamentales de diferentes secretarías e instituciones gubernamentales tanto de la Ciudad como de la Federación, pero falta que se traduzca a políticas públicas consistentes, presupuestos congruentes y avances concretos tanto en obra como en acción gubernamental. **Es hora de pasar del dicho, al hecho.**

Para lograr que la movilidad urbana mejore Bicitekas A.C. recomienda al GDF y a las diferentes Secretarías:

- 1) Superar la inercia en la elaboración de políticas públicas y presupuestos que sigue destinando la mayoría de los recursos públicos a la minoría que se mueve en automóvil privado, en el centro de la ciudad;
- 2) Coordinar el trabajo de las diferentes Secretarías para que exista colaboración entre los diversos esfuerzos de cada entidad y congruencia entre el discurso progresista de la administración, con el ejercicio cotidiano de gobierno.
- 3) Elaborar políticas a escala de la Zona Metropolitana del Valle de México, con la participación y coordinación con los gobiernos federales y de los Estados adyacentes al Distrito Federal. Esto es crucial tanto en temas de transporte y movilidad como en políticas de bienestar social y ambiental para la zona.**
- 4) Elaborar un plan para la movilidad en bicicleta con metas e indicadores claros, a partir de las propuestas detalladas a continuación:
 - A. Duplicar el número de ciclistas.
 - B. Reducir al menos a la mitad el número de peatones y ciclistas muertos y heridos en accidentes de tránsito.
 - C. Reducir los kilómetros-vehículo recorridos en el D.F.

Sin un plan de acción estratégico, es poco probable que la Ciudad de México mantenga el primer lugar del Ranking Ciclociudades¹ a la ciudad más amigable para la bicicleta en México. Para consolidar los avances logrados y comenzar a construir condiciones óptimas para la movilidad no motorizada y sustentable para toda la ciudad de México, se requiere de un plan, idealmente consensado con las organizaciones ciudadanas que trabajan en movilidad, derechos de los peatones, seguridad vial, accesibilidad para personas con capacidades diferentes, por los derechos de los usuarios del transporte público y organizaciones ciclistas, entre otras, para transformar el obsoleto paradigma de transporte centrado en la rapidez de los autos en un paradigma de movilidad segura para todos los usuarios de las calles. Sin la participación ciudadana no es posible avanzar en la transformación cultural que requiere este ambicioso objetivo.

Transformar la ciudad no es una tarea de una sola administración ni de un solo sexenio. No puede ser tarea de una sola fuerza política o un grupo limitado de actores sociales. Desde la administración pasada y en conjunto con las organizaciones miembros de la Red Nacional de Ciclismo Urbano (Bicired) y otras organizaciones sociales trabajando en temas como los derechos humanos, movilidad, seguridad vial, salud, medio ambiente, energía y cambio climático entre otros, hemos trabajado para modificar la legislación, las políticas públicas y la inversión en materia urbana. Esperamos que este gobierno sienta las bases para un trabajo de largo aliento que permita mejorar las condiciones de la movilidad y la calidad de vida de la Ciudad de México en el presente y en los años por venir.

¹ Consulte el reporte completo en <http://ciclociudades.mx/ranking/>

LA CIUDAD COMO ES

En la ciudad, como en el país y en el mundo, existe un largo historial de privilegiar la inversión pública y privada en beneficio de las élites. A pesar del discurso de las administraciones identificadas con el PRD, la política pública en esta ciudad no ha sido diferente: se ha concentrado la atención gubernamental en las delegaciones centrales para la minoría de altos ingresos que en ellos reside; mientras se abandona al resto de las delegaciones con poblaciones más numerosas y marginadas.² De continuar este patrón de inversión, se reproducirán las inequidades responsables de la insostenibilidad de la ciudad y será más difícil realizar los cambios estructurales que la ciudad necesita para ser más equitativa, sostenible y humana. Es inadmisibles que el Gobierno de la Ciudad renuncie a la planificación urbana y deje a las libres fuerzas del mercado el desarrollo de la ciudad, en muchos casos otorgando espacios públicos y atribuciones públicas a privados. En el ámbito urbano, como en otros, se ha demostrado que la gestión de los bienes públicos por el mercado no es eficiente, equitativa, ni sustentable. Como ejemplos pueden citarse los 5 millones de casas deshabitadas y abandonadas construidas en la periferia de la ciudad o la inequidad en el reparto del agua que otorga hasta 500 litros de agua por persona en Polanco mientras en Iztapalapa otorga sólo 20 litros por persona³. Es ineludible que la gestión gubernamental adopte el urbanismo social⁴ como forma de trabajo para la construcción de una ciudad sustentable y democrática.

Por justicia social, pero también como estrategia para asegurar su éxito, la política pública debe incluir a los sectores más marginados y mayoritarios de la sociedad, y las políticas hacia la movilidad sostenible no son la excepción.

Es importante que no sólo se implementen políticas públicas para crear potenciales nuevos usuarios de bicicletas en las delegaciones centrales (Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Benito Juárez, Coyoacán) sino para mantener rodando, mejorar la seguridad y ampliar la accesibilidad de los actuales usuarios de la bicicleta que residen en delegaciones periféricas (Iztapalapa, Milpa Alta, Tláhuac, Xochimilco) y que son la mayoría y que además realiza los traslados más largos y en condiciones de alto riesgo.

Las necesidades de los usuarios potenciales de bicicletas son diferentes a las de los usuarios actuales; por tanto las respuestas y acciones de gobierno deben ser diferenciadas. Las 16 delegaciones tienen características, potencialidades y desafíos distintos, que deben ser tomadas en cuenta para definir las políticas públicas en materia de movilidad en bicicleta.⁵

Esto implica, necesariamente, una inversión pública mayor en este tema, tanto para la investigación como para la planeación e implementación de políticas públicas.

Nos preocupa que los avances para rescatar el espacio público se transformen en procesos de "limpieza social" en donde se excluye aún más a personas desempleadas, comerciantes ambulantes, indigentes y jóvenes. La adopción de modelos de espacio público inspirados en **2** Suárez-Meaney, Tonatiuh. Instituto de Geografía UNAM "Política de movilidad ciclista en el Distrito Federal: intermodalidad, política y riesgo. El ciclista como víctima y redentor". Comunicación personal.

3 Datos de los investigadores Roberto Eibenschutz y Alfonso Iracheta compartidos durante el Encuentro "Orden territorial, sustentabilidad y poder en la metrópoli" realizado el 21 de febrero de 2014 en la UACM, ciudad de México.

4 El urbanismo social se enfoca en generar espacio público y equipamiento social de alta calidad en zonas marginadas. Ejemplos relevantes de este enfoque y sus resultados en términos sociales y económicos pueden verse en Medellín, Colombia.

5 Trabajamos actualmente la idea de un índice de movilidad no motorizada, calculada por la cantidad y calidad de la infraestructura dedicada al ciclista y al peatón, el índice de accidentalidad, el número actual de ciclistas y la accesibilidad a transporte público de calidad.



ciudades desarrolladas, tiende a ignorar las especificidades de nuestra ciudad y la diversidad de culturas de sus habitantes. Por poner un ejemplo, nos parece fútil la pretensión de “ordenar” a tianguis y mercados ambulantes, que ya existían antes de que siquiera existiera México como país. Es paradójico que los triciclos de carga que se fabrican y venden en la ciudad de México en alrededor de 4,000 pesos, sean exportados a Europa en donde alcanzan un precio de 830 Euros (aproximadamente 15,000 pesos) mientras aquí son ignorados y despreciados por las autoridades, a pesar de su obvia utilidad, efectividad y bajo costo. Al parecer, lo hecho en México no amerita la atención de quienes toman decisiones. El impacto económico y ambiental de los servicios que se prestan en esta ciudad en bicicleta permanecen invisibles, aunque son una parte crucial de nuestro confort cotidiano. A pie se distribuye el gas de la mayor parte de los hogares urbanos y a pie se recolecta la basura, en cantidades que no han sido cuantificadas. Los servicios que prestan miles de personas en bicicleta como reparadores, vendedores, bicimensajeros, lavacoches, albañiles, jardineros entre otros prestadores de diversos servicios aún no han sido cuantificados, así como su impacto en la economía. Sin duda, el confort de la vida urbana sin estos servicios no motorizados sería muy diferente.⁶ La movilidad no motorizada sobre el agua consta aún de 160 kilómetros de canales conectados en las delegaciones de Xochimilco y Tláhuac, que son patrimonio único de nuestra ciudad y que con cuya funcionalidad y belleza hacen palidecer a los 114 kilómetros de vías para bicicleta desconectadas entre sí, apenas construidos por algunas delegaciones y el gobierno central. Sin embargo dicha red de canales está abandonada por las autoridades. ¿Por qué nos cuesta tanto trabajo valorar lo que somos, lo que hacemos y lo que sabemos hacer?

El GDF debe renunciar a imponer por la fuerza megaproyectos como la Supervía Oriente, el Arco Sur, el Túnel Emisor Oriente o el “rescate” de La Merced. Es inaceptable que la fuerza pública se ocupe en salvaguardar intereses privados (como los negocios del Centro histórico durante manifestaciones) al tiempo que se moviliza para desalojar a los pueblos originarios como fue el caso en el pueblo de San Pedro Mártir en Tlalpan en donde sin orden judicial los granaderos apoyaron la puesta en marcha de una gasolinera. No es posible construir una ciudad democrática a punta de toletazos. El verdadero progreso y sustentabilidad de la ciudad nace del diálogo y la construcción de consensos con sus habitantes.

Consideramos crucial que las políticas públicas de desarrollo urbano y movilidad sean hechas a la medida de las necesidades y características culturales y económicas de sus habitantes, para garantizar su éxito y sostenibilidad en el tiempo.

Sabemos que es un ejercicio difícil, pero esperamos que el GDF encuentre un equilibrio entre el orden del espacio público y la necesaria libertad del mismo para que se exprese en todo su esplendor la vitalidad de la cultura mexicana, sus paradojas, contradicciones y búsquedas. No queremos un espacio público ascéptico y estéril. Queremos una ciudad que sea reflejo de la diversidad y riqueza de quienes somos. La ciudad democrática a la que aspiramos requiere de este esfuerzo.

Las recientes intervenciones gubernamentales para ordenar el espacio público han dificultado o contribuido a destruir modos de vida que usaban la calle como espacio. Franeleros, mecánicos, lavadores de autos, comerciantes ambulantes entre otros, se han visto privados de sus modos de vida. Esto ha resultado en algunos casos en oposición, boicot, vandalización hacia dichas intervenciones gubernamentales y ha complicado aún más la subsistencia de cientos de personas, que ya vivían en condiciones de marginación. Profundizar la brecha en-

⁶ Hasta 2010, en el Distrito Federal había 926 establecimientos dedicados a las bicicletas, tanto en servicios, comercios como industria, que implica el sustento de 4500 familias aproximadamente. Suárez-Meaney Tonatiuh. Comunicación personal. Análisis de datos de la Encuesta Ingreso Gasto de los Hogares 2010.

tre las clases altas y medias y las marginadas y excluidas, significa crear las condiciones ideales para nuevos y más graves problemas.⁷

Consideramos que como parte integral de la intervención gubernamental para mejorar el espacio público y la movilidad, se debe atender a quienes resultan desplazados por ella, ofreciendo alternativas, capacitación o apoyo para la creación de nuevos empleos y modos de subsistencia legales, dignos y sostenibles, al tiempo que debe informarse y crear espacios y mecanismos de participación ciudadana efectiva en los procesos de diseño y modificación del espacio público.⁸ Es fundamental medir el antes y después de las intervenciones gubernamentales, para evaluar y mejorar las políticas públicas sobre lo aprendido con ellas.

Nos parece importante que tanto SEDEMA⁹ y SEMOVI (antes SETRAVI) así como la Secretaría de Seguridad Pública, Secretaría de Salud, la Autoridad del Espacio Público, el Fideicomiso del Centro Histórico, Secretaría de Obras y SEDUVI, involucradas directa o indirectamente en la promoción del ciclismo urbano, definan metas claras para dicho fin, no sólo en términos de número de viajes en bicicleta (idealmente como un porcentaje del reparto modal) sino también con cifras de reducción de muertes y accidentes de peatones y ciclistas, reducción del tiempo de traslados en la ciudad y mejora de la calidad de aire, entre otros.

Si no se establecen metas claras con indicadores, no es posible medir el impacto de la intervención e inversión pública, ni es posible comunicar los ahorros y beneficios de dichas intervenciones.¹⁰ Sin metas claras, tampoco hay manera de evaluar adecuadamente las acciones de gobierno en este rubro. Es indispensable que SEMOVI planifique y realice de manera sistemática y periódica la Encuesta Origen Destino, como instrumento para evaluar los avances y los cambios a través del tiempo en materia de movilidad en la ciudad para poder tomar decisiones con base en un panorama estadístico real y actualizado. En su defecto, deben analizar la posibilidad de generar datos a través de APPS en teléfonos inteligentes y en el transporte público, o a través de otras tecnologías más usadas por la mayoría de la población.

Con la información que hoy tenemos disponible pensamos que es posible formular metas e indicadores claros, así como estrategias para alcanzarlos. Nos permitimos presentar la siguiente propuesta:

Metas e indicadores propuestos por Bicitekas A.C. para 2018

Meta	Descripción	Dato base (fuente)	Indicador	Resultados
1	Incrementar número de viajes diarios en bicicleta en DF	120 mil viajes diarios en bici, 1.2% de los viajes en la ciudad de México (EOD2007 y Ecobici)	Registrar 240mil viajes diarios en bici (¿EOD 2018?)	+ seguridad + inversión - emisiones GEI +bienestar humano (+actividad física, +ahorros en transporte)

⁷ En su informe "Gobernar para las élites: secuestro democrático y desigualdad económica" Oxfam internacional 2014, identifica como prioritario eliminar la desigualdad económica extrema y plantea como recomendación "Poner freno a la capacidad de la población rica para influir en los procesos políticos y en las políticas que mejor responden a sus intereses." Esto nos parece relevante en relación a la presión de medios de comunicación, vecinos y grupos de interés para dirigir la inversión pública a privilegiar la movilidad en automóvil mientras omite e ignora al transporte público y la movilidad no motorizada.

⁸ El Manual de Participación Ciudadana en Políticas públicas del CCC e ITDP muestra buenos ejemplos para ello: <http://mexico.itdp.org/noticias/manual-de-participacion-en-politicas-publicas-de-movilidad-y-desarrollo-urbano/>

⁹ CDHDF, 2013 Informe especial sobre movilidad, ya subraya la carencia de un "plan maestro de expansión" para el tema de la movilidad en bicicleta por parte de esta Secretaría pág. 103

¹⁰ Para referencia ver "Evaluating non motorized transport benefits and costs" de Todd Litman, 2012.

a) Ver Góngora Pérez, Juan Pablo, 2012.

Indicador Kilómetros-Vehículo Recorridos (KVR) Métodos de cálculo en diferentes países ITDP México disponible en:

<http://mexico.itdp.org/documentos/indicador-de-kilometros-recorridos-por-vehiculo/>

b) Tanto el Decreto del *Decenio de la Seguridad Vial* firmado por México en 2012 como los objetivos de la *Partnership for Sustainable Transportation* <http://www.slocat.net/results-framework-sustainable-transport> establecen como objetivo reducir a la mitad las muertes por accidentes de tráfico, sobre la base de las cifras de 2010.

2	Disminuir emisiones de GEI reduciendo viajes diarios en automóvil privado	?? kms vehículo recorridos ¹ (Verificentros, 2004) ^{a)}	Por establecer (Verificentros, 2018)	-CO ₂ , O ₃ , Nox y PM 10. -Sedentarismo - Tráfico - Horas perdidas en transporte
3	Reducir muertes de peatones y ciclistas por atropellamiento	517 muertes de peatones y ciclistas (2011)	258 muertes de peatones y ciclistas como máximo ^{b)}	+ seguridad +usuarios +bienestar

* Sabemos que en verificentros se median los odómetros hasta 2004, pero no tenemos esa cifra. Recomendamos volver a solicitar este dato como parte del trámite para obtener el engomado. A fin de generar una medición que resulte útil también para conocer mejor el perfil del usuario del automóvil y para otros temas de política pública, recomendamos complementar la información encuesta en el mismo trámite de Verificentros.

Estas metas responden a los ejes de Equidad e Inclusión Social para el Desarrollo Humano; Gobernabilidad, Seguridad y Protección Ciudadana; Desarrollo Económico Sustentable; Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura; del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018; por lo que se justifican plenamente. El “fomento de modos no motorizados como complemento a la red de transporte público y como incentivo para la reducción del uso indiscriminado del auto” están entre los objetivos principales de dicho plan.¹¹

Meta 1 y 3

Desde nuestro punto de vista, sería adecuado plantearse un aumento del probable 1.2- 2% del actual reparto modal a un 3.2-4%, que incrementaría la seguridad de peatones y ciclistas y que podría servir como el mejor incentivo para animar a un número mayor de personas a usar la bicicleta como modo de transporte.¹² El incremento de número de viajes en bicicleta ayudaría a justificar y por tanto mejorar la inversión pública para infraestructura para el ciclismo urbano y contribuiría a crear un círculo virtuoso de movilidad sustentable para la ciudad. Además, crear mecanismos adecuados para estimar los ahorros de CO₂¹³, también ayudaría a este fin.

El incremento a número de viajes propuesto equivale a alrededor de **120 mil viajes diarios** en bicicleta para 2018. Si se toma en cuenta el número de personas que acude a paseos y cierres dominicales (665 mil en 2011, según datos de SEDEMA) el potencial de crecimiento en viajes cotidianos, es alto y factible. Si entre los participantes al cierre dominical de Reforma ya hay 25% que usan la bicicleta entre semana y buena parte de esos usuarios están a 7km de recorrido de su trabajo el potencial para subir a personas a la bici es muy alto en la zona de Ecobici y la ciclovia de Reforma. De acuerdo a una encuesta entre usuarios del cierre dominical *Muévete en bici*,¹⁴ 39% de quienes asisten al paseo usa el auto como principal modo de transporte y 75% estarían dispuestos a usar la bicicleta como modo de transporte.

Aquí habría que enfocar los esfuerzos de gobierno a superar las barreras mencionadas por dichos usuarios para lograr este cambio:
28% dice que las distancias son largas
27% menciona los riesgos de accidentes
19% menciona la falta de infraestructura

¹¹ *Bicicleta: de la idea a la política pública* SEDEMA, 2013. pág.81

¹² Journal of Injury Prevention: *Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling* <http://injuryprevention.bmj.com/content/9/3/205.abstract>

¹³ Como ejemplo puede verse *Cycle more Often 2 cool down the planet ! Quantifying CO2 savings of Cycling* European Cyclists' Federation, 2011.

¹⁴ De la recreación a la movilidad. Impactos de la ciclovia recreativa en los hábitos de movilidad de sus usuarios. Encuesta *Muévete en bici 2012*. http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/biblioteca/flippingbooks/muevete_bici/impactos_ciclovia_df_habitos_movilidad_usuarios/

De acuerdo a este estudio, el principal reto para la autoridad para lograr más viajes en bicicleta es transformar la percepción generalizada de inseguridad al convivir con el tráfico automotor, el cual es mencionado por 80.5% de los usuarios de la ciclovía recreativa como razón para no usar la bicicleta como modo de transporte¹⁵; así como disminuir el riesgo real de sufrir un accidente mortal al usar la bicicleta. De acuerdo al Tercer informe sobre la seguridad vial de CONAPRA¹⁶ en el DF en 2011 se registraron 1,087 accidentes de peatones y 472 de ciclistas, de los cuales se registraron 517 fallecimientos de peatones y ciclistas por atropellamiento¹⁷. La meta de la administración pública debería ser disminuir estas cifras de forma significativa. Siguiendo las metas del Decenio por la seguridad vial, del que México es signatario; así como los acuerdos del *Partnership on Sustainable Low Carbon Transportation*¹⁸, proponemos que se fije como meta reducir las fatalidades a la mitad.

Como primer paso, es imprescindible lograr la colaboración de la Secretaría de Seguridad Pública del DF para que aplique de forma eficaz el Reglamento de Tránsito Metropolitano, pues no puede crearse un entorno seguro y agradable para la bicicleta y el peatón, sin orden y respeto de parte de quienes conducen el vehículo más pesado y rápido y por tanto, más peligroso. Aún si fuera factible en el corto plazo construir cientos de kilómetros de ciclovías confinadas (como muchos usuarios han manifestado preferir¹⁹) esta infraestructura no serviría eficientemente a la ciudadanía sin una cultura de respeto al Reglamento de Tránsito. La constante invasión de las ciclovías existentes tanto por vehículos privados y de servicio como de peatones y hasta comerciantes ambulantes; así como su vandalización (registrada en tramos de la ciclovía de Adolfo Prieto en la Colonia del Valle, Benito Juárez) indican que la existencia de la infraestructura *per se* no construye una cultura vial de respeto hacia el ciclista.

La SEDEMA debe plantearse impulsar estrategias para pacificar el tránsito²⁰ en las zonas con mayor número de accidentes, en las zonas en donde introduzca sistemas de bicicleta pública y las que identifique como estratégicas para promover el uso de la bicicleta como modo de transporte. Cifras de CONAPRA²¹ identifican que las delegaciones GAM, Iztapalapa, Cuauhtémoc, Coyoacán y Benito Juárez, en ese orden, concentran el 54% de todos los accidentes viales. Iztapalapa y Cuauhtémoc concentran el mayor número de viajes en bicicleta, mientras que Coyoacán y Benito Juárez comenzarán la instalación de Ecobici en los próximos años, lo que hace a estas delegaciones prioritarias para disminuir accidentes viales. La gravedad de lesiones y el número de accidentes disminuye con la velocidad, así que es muy claro que si realmente queremos evitar muertes por accidentes viales, debemos impulsar la disminución de la velocidad de los automóviles. Según un reciente estudio de Danny Dorling "la implementación de límites de velocidad de 20 millas por hora (32.187km/hr) salvarían vidas, especialmente en las áreas y comunidades marginadas y reducirían las inequidades en salud." Esta única política traería beneficios diversos desde reducir accidentes, hasta comunidades más fuertes y con mejor medio ambiente, a muy bajo costo.²²

15 Elaboración propia a partir del análisis de Ruth Pérez en <http://mexico.transeunte.org/?p=15855>

16 Documento completo disponible para descargar en http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Observatorio_Nacional_Lesiones.html ver pág.19

17 Perfil de accidentes por estado: Distrito Federal http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Perfil_Accidentes_Estado.html

18 <http://www.slocat.net/results-framework-sustainable-transport>

19 Ver Pérez y Southern obra citada

20 La pacificación del tránsito comprende una variedad de estrategias y criterios de diseño que buscan reducir el volumen y la velocidad del tráfico en una vía en particular. Guía de estrategias para la reducción del uso del auto en ciudades mexicanas ITDP 2012 pág. 66

21 Tercer informe sobre la situación de la seguridad vial CONAPRA 2013 pg.75

22 Danny Dorling, 2014 20MPH Speed Limits for Cars in Residential Areas, By Shops and Schools http://www.britac.ac.uk/policy/Health_Inequalities.cfm

Es imprescindible el concurso de los gobiernos delegacionales para la pacificación del tránsito, puesto que el 90% de los 10 mil kilómetros de vías en la ciudad son calles clasificadas como secundarias, y es atribución legal de las delegaciones atender su infraestructura y mantenimiento. 79% de los ciclistas urbanos de la ciudad transitan por calles secundarias, según la EOD2007.

Adicionalmente, se debe enseñar el uso correcto de la bicicleta como vehículo de transporte, el uso correcto de la infraestructura para ciclismo urbano y completar la infraestructura urbana necesaria para crear una red de movilidad en toda la ciudad, no sólo en los polígonos de Ecobici.²³

Meta 2

Es ineludible responsabilidad de la SEDEMA impulsar activamente la reducción del uso del automóvil privado, que resolvería muchos conflictos plenamente sentidos por la ciudadanía, pero principalmente porque la única manera de reducir la emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI) responsables del cambio climático y de la muerte prematura de 20 mil 500 personas en 2010 por causas asociadas a la contaminación del aire, es racionalizar el uso del automóvil privado.²⁴

La oferta de bicicletas públicas y transporte de calidad y la construcción de infraestructura y equipamiento para la bicicleta, no lograrán por sí mismas el cambio en los hábitos de movilidad de los ciudadanos.²⁵ Por tanto, el trabajo del gobierno es complementar esta oferta con la gestión del tráfico, la restricción a su uso en ciertas zonas, la moderación a su velocidad, la gestión del estacionamiento y el adjudicar paulatinamente a sus usuarios el costo real de sus decisiones de movilidad.

A pesar de lo impopular que podría parecer esta labor, cuenta con un amplio consenso social, como lo demuestra el ejercicio "Hacia ciudades saludables y competitivas, moviéndose por un aire limpio" en sus propuestas 7b y 11²⁶; así como el ejercicio "Ciudadanos con visión" en su Estrategia 7.²⁷ La idea 56 de Reforma urbana 100 Ideas para las ciudades de México²⁸ también apoya la gestión del uso del auto privado.

Otros instrumentos elaborados desde la sociedad civil que también apoyan esta labor son la Carta de la Ciudad de México por el derecho a la Ciudad²⁹ en su capítulo sobre el Derecho a una ciudad sostenible. Esta carta es considerada por las Naciones Unidas como "el documento más avanzado de su tipo a nivel internacional, ya que presenta los compromisos

23 El Censo ciclista Reforma 2012 de ITDP indica que la infraestructura dedicada a la bicicleta es un factor para incrementar su uso, así como la presencia de sistemas de bicicleta pública como Ecobici generan viajes en bicicleta privada hasta en un 38.9%. Sin embargo, de acuerdo a datos de la Encuesta a usuarios de Ecobici de Pérez y Southern, Ecobici por sí sola no ha generado nuevos usuarios de bicicletas propias. Convendría analizar mejor el impacto de Ecobici, para ponderar su costo versus su impacto.

24 FALTA cita precisa *Global Burden of Disease 2012, HEI* (Házla de tos)

25 La experiencia acumulada en ciudades europeas muestra que la potenciación de la bicicleta se ha efectuado a expensas de los desplazamientos a pie o del uso del transporte colectivo, tal y como muestra la Encuesta a usuarios de Ecobici que muestra que la mayoría de sus usuarios eran peatones.

26 Consultar documento completo en <http://bicitekas.org/hacia-ciudades-saludables-y-competitivas-moviendose-por-un-aire-limpio/> Pág. 18

27 Consultar documento completo en <http://bicitekas.org/acuerdos-para-la-movilidad/> y en el sitio ciudadanosconvision.org

28 Documento elaborado por CTSEmbarq México, el Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C. y el Centro Mario Molina. 2013. <http://embarqmexico.org/node/742>

29 Consultar <http://derechoalciudadf.blogspot.mx/> págs 34-38

que cada uno de los actores debe asumir para su implementación³⁰ y la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad en su artículo XIII que estipula que el transporte público y la movilidad urbana constituyen un derecho que es necesario garantizar a través del uso de vehículos no contaminantes y el establecimiento de áreas reservadas para peatones, entre otros puntos.³¹

El gobierno de la Ciudad no debe temer a ejercer sus atribuciones legales, ni debe tomar decisiones en función de preocupaciones electorales, sino con el bien común y la sostenibilidad de largo plazo de la Ciudad.

Esto debe hacerse a través de una estrategia bien planificada y una intervención de calidad. La restricción del tráfico automotor despierta rechazo fundado en una política pública que concedió durante décadas privilegios a la minoría que usa auto, a una ciudad con grandes obras y presupuesto dedicado a ese modo de transporte y el desconocimiento y desinformación de la mayoría de la población. Alfonso Sánz³² recomienda estrategias positivas pues “la restricción del tráfico es sentida como un fenómeno esencialmente negativo aunque en realidad no existe esa pretendida elección modal libre: cada nuevo usuario del automóvil repercute en las condiciones de circulación de los demás y de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público”.

“La restricción del tráfico, lejos de limitar la elección, es el único modo de ofrecer una digna gama de opciones – incluyendo la de usar el coche en condiciones tolerables cuando sea especialmente adecuado”³³ Más que afrontar el conflicto tráfico -ciudad con la restricción del automóvil como estandarte es conveniente afrontarlo desde el discurso de la promoción del peatón, el ciclista, el ciudadano; el transporte activo, la movilidad no contaminante, así como de la mejora de calidad de vida de los residentes, propone Sánz.

Elementos para el impulso de una política integral en esta materia están reseñadas en la “Guía de estrategias para la reducción del uso del auto en ciudades mexicanas” (ITDP, 2013).³⁴

FINANCIAMIENTO PARA LA BICICLETA

Nos preocupa garantizar el financiamiento público para todo el trabajo de la Estrategia de Movilidad en Bicicleta, para que sus propuestas no se queden en buenas intenciones sobre el papel. Nos parece un avance significativo la creación de la Dirección de Movilidad en Bicicleta como parte de la estructura orgánica de la SEDEMA, pero esperamos que SEMOVI, SSP, Salud y Obras creen Direcciones dedicadas a la movilidad no motorizada para crear capacidad institucional de intervención, así como para destinar recursos a este tema.

Nos preocupa el origen del financiamiento. La anterior administración no tuvo pudor alguno para dedicar dinero de mitigación de obras para autos, al tema de la bicicleta. No es aceptable para la SEDEMA ni para los ciudadanos ignorar que la inversión pública y privada en infraestructura para automóviles como autopistas urbanas y segundos pisos, inducen mayor tráfico y producen nuevas y mayores emisiones de GEI. Estas emisiones cancelan y superan con seguridad las ahorradas por el uso de la bicicleta como modo de transporte. No po-

30 Estado de las ciudades de México 2011 ONU Habitat , pág. 78

31 Pérez López, Ruth. *¿Ciudades para personas o para autos?*. Revista Defensor de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal Número 11 año VII noviembre 2009, pág 19.

32 Sánz, Alfonso. *Calmar el tráfico*. Madrid: Ministerio de Fomento. Centro de publicaciones, 1998 pág. 60

33 Plowden S y Hillman M 1984 *Danger of the Road: the needless scourge*. Policy Studies Institute. Londres citado por Sánz, A. op. Cit.

34 Consultar *Guía de estrategias para la reducción del uso del auto en ciudades mexicanas ITDP 2012* <http://mexico.itdp.org/documentos/guia-de-estrategias-para-la-reduccion-del-uso-del-auto-en-ciudades-mexicanas/>

demos ignorar este hecho comprobado. La política pública debe ser congruente: si se desea disminuir las emisiones de GEI, se debe desincentivar el uso del automóvil privado, incluyendo la moratoria a nuevas obras exclusivas para el automóvil.

Nos preocupa que en la Gaceta del Distrito Federal del 31 de diciembre, 2013 se publicó el decreto de Presupuesto de Egresos y la Ley de Ingresos del Distrito Federal para el Ejercicio Fiscal 2014 donde se establece que el gasto neto total estimado del sector público local es de 156 mil 837 millones 576 mil 548 pesos. Actualmente, se construyen un túnel y 3 puentes sobre circuito interior con un costo de 6500 millones de pesos, mientras que para Ecobici y biciestacionamiento masivo de Pantitlán sólo se destinaron 114.2 millones de pesos. Es inaceptable que el discurso oficial sobre la movilidad ya ponga el acento en una movilidad orientada a un modelo de demanda en lugar del hasta ahora imperante modelo de oferta³⁵, pero en los hechos la inversión pública y la prioridad política aún está en la infraestructura para el automóvil privado.

El colmo de la incongruencia en la política pública de movilidad es el hecho de que una autoridad del GDF está impidiendo el servicio de bicitaxis en el Centro Histórico, sin ningún sustento legal.³⁶

Es ineludible redirigir gasto que actualmente se dedica a automóviles privados hacia el transporte público y la movilidad no motorizada. Es inaceptable que se dedique la mayor parte del presupuesto público a la forma de movilidad que mueve a menos personas y que más problemas genera.³⁷

Dada la urgencia de contribuir a detener el cambio climático, existe la posibilidad de buscar fondos adicionales tanto de la federación como de organismos internacionales para invertir en transporte bajo en carbono y en desarrollo urbano sustentable.

No es aceptable que el espacio público sea dedicado a obras para el automóvil. Si bien obras como la Autopista Urbana Oriente y la Autopista Urbana Sur son financiadas con inversión privada, ello no justifica que el gobierno capitalino atraiga inversión privada que privilegie el uso de espacio público y permita la destrucción de las pocas áreas naturales que le quedan a la ciudad, en beneficio de una minoría, que generan externalidades negativas que pagamos todos los capitalinos, como la mala calidad del aire, los costos en salud, el ruido, la congestión vehicular, la pérdida de tiempo y de calidad de vida, así como la posible pérdida de parques y espacios verdes de importancia ambiental y social.³⁸

A través de una regulación local fuerte, con un énfasis ambiental es posible ponerle un costo extra a los desarrollos urbanos financiados privadamente que crean externalidades negativas para la ciudad y con ello buscar que se incorporen los costos ambientales de dichas inversiones.

Recomendamos incorporar un análisis de "retorno de la inversión" (ROI, por sus siglas en inglés) para evaluar los resultados en función de los recursos públicos y privados invertidos en las intervenciones gubernamentales. Este análisis es importante para medir la efectividad de las intervenciones gubernamentales y para planificar e invertir los siempre escasos recur-

35 Ver esta entrada para ilustrar las diferencias entre ambos modelos: <http://mayradelcisne.wordpress.com/2014/01/02/2014-ano-del-peaton/>

36 Ver boletín: <http://bicitekas.org/bicitekas-apoya-bicitaxistas-del-centro-historico/>

37 ITDP 2012 *Diagnóstico de fondos federales para el transporte y la accesibilidad urbana* <http://mexico.itdp.org/documentos/diagnostico-de-fondos-federales-para-el-transporte-y-la-accesibilidad-urbana/>

38 Ver análisis, cifras y datos de *Xochimilco vivo* <http://xochimilcovivo.org/>

tos públicos de una forma estratégica y eficiente.³⁹ Es importante evaluar correctamente los problemas para aplicar soluciones adecuadas. Llama la atención que el Resultado 28 del Presupuesto del Distrito Federal, todavía en el 2011 establecía que ampliar la superficie vial contribuye a reducir el tráfico⁴⁰, cosa que es falsa.⁴¹

Es importante que la ciudad tome en cuenta la evaluación de la OCDE⁴² que subraya: “la mayoría de (los) subsidios (relacionados con el medio ambiente) resultan más benéficos para los ricos que para los pobres. El 20% más pobre de la población captura únicamente 11% de los subsidios sobre la tarifa residencial de energía eléctrica y menos de 8% de los subsidios sobre los combustibles para transporte”. La misma OCDE sugiere “reestructurar los impuestos sobre los vehículos para tener en cuenta el desempeño ambiental de los vehículos, incluidas las emisiones de GEI y los contaminantes locales del aire; asegurar que el impuesto de propiedad del vehículo se aplica en todos los estados; reducir los incentivos perversos por uso del vehículo mediante la eliminación de los créditos fiscales por uso de gasolina y por peajes y mediante la reforma del régimen fiscal de los vehículos empresariales y espacios de estacionamientos.”

La SEDEMA debe analizar la incorporación paulatina de nuevos impuestos ambientales, para desincentivar el uso del automóvil privado, entre otras estrategias como los *feebates*⁴³. El dinero recaudado por cargos por congestión, tarifas adicionales para desincentivar el uso excesivo del automóvil privado, parquímetros en vía pública entre otros, debe ser usado para financiar mejoras en la infraestructura urbana para la movilidad no motorizada. Esto puede crear un círculo virtuoso, en donde el que contamina paga y el dinero obtenido se invierte para crear infraestructura de movilidad sustentable y movilidad no motorizada, lo que a su vez se traducirá en ahorros en salud, accidentes, contaminación, pérdida de tiempo, etc. ; así como en mejoras urbanas que impulsarán el cambio en los hábitos de movilidad.

CUESTIONAMIENTOS

a) Red de infraestructura ciclista

La idea de construir entre 40 y 60 kms de ciclovías confinadas y al menos un biciestacionamiento masivo por año con una visión de red es aplaudible. Como mencionamos previamente, nos preocupa garantizar el financiamiento para que estas obras no se queden en buenas intenciones.

Debe plantearse un plan maestro de red de ciclovías o planear usar la propuesta de red de movilidad ciclista que Bicitekas A.C. e ITDP presentamos a la ciudad en 2007⁴⁴. La delegación Miguel Hidalgo han hecho público un plan para construir 40 kilómetros de ciclovías, Benito Juárez tiene planes y presupuesto para ciclovías como la de Adolfo Prieto y la calle Dakota, mientras que Coyoacán realizó una infraestructura inservible sobre el camellón de Miramontes, supuestamente dedicada al ciclismo. A fin de construir una red continúa, con una

³⁹ Para este tema conviene revisar el artículo “Análisis del Programa Hoy no circula” de Héctor G. Riveros Rotgé en la Revista *Ciencia*, enero-marzo, 2009.

⁴⁰ CDHDF, 2013 *Informe especial sobre movilidad*, pág. 98.

⁴¹ Galindo, Luis Miguel; Heres, David Ricardo; Sánchez, Luis (2006) *Tráfico inducido en México: contribuciones al debate e implicaciones de política pública*. Estudios demográficos y urbanos, vol. 21, núm.1 págs 123-157.

⁴² OCDE, *Mexico Evaluación de desempeño ambiental, Mexico Assesment and Recommendations*, 25 octubre 2012. www.oecd.org/environment. Para obtener una copia del estudio, enviar un correo electrónico a news.contact@oecd.org.

⁴³ *Propuesta de feebates para México*, Mayo 2011. Medina Ramírez, et. al. Instituto Nacional de Ecología. Dirección General de Investigación en Política y Economía ambiental.

⁴⁴ Documento completo disponible en <http://bicitekas.org/publicaciones/politicas-publicas/>

calidad y servicio homogéneo en la Ciudad, es imprescindible un Plan Maestro Metropolitano de Ciclovías. Nos preocupa que no exista coordinación entre los gobiernos delegacionales y que ello signifique vías desconectadas entre sí o con infraestructura desigual, pobre en diseño y servicio. Consideramos importante que se tome en cuenta las recomendaciones y guía del Manual Ciclociudades para la elaboración de proyectos para la ciudad. No tiene ningún sentido reinventar la rueda, experimentar con materiales o innovar sin el beneficio de la evaluación previa.

El robo de bicicletas es un fenómeno relativamente nuevo, que desalienta e impide la adopción de la bicicleta como modo de transporte.⁴⁵ El robo de bicicletas se incrementa conforme crece su uso. Frente a ello, el papel de la autoridad debe ser proporcionar mobiliario urbano de calidad y biciestacionamientos seguros; aclarar el uso permitido para estacionar la bicicleta en la vía pública y en mobiliario urbano para evitar abusos⁴⁶ e informar sobre la forma correcta de encadenar la bicicleta.

Como ya mencionamos, nos preocupa que se siga realizando obra pública para ciclistas únicamente en las delegaciones Cuauhtémoc, Benito Juárez y Miguel Hidalgo. Si bien estas son destino de muchos viajes, por lo cual tienen mayor visibilidad pública, otras delegaciones tienen mayor número de usuarios de la bicicleta que la ocupan por necesidad y con inversiones relativamente menores o intervenciones más sencillas, sin oposición vecinal o incluso con apoyo público, podrían incrementar rápidamente el número de viajes en bicicleta.⁴⁷

Es importante que exista coordinación entre SEDEMA y SEMOVI en relación a la construcción de infraestructura para transporte. Vemos avances claros con la construcción de la calle completa en la línea 5 del Metrobús. Lo que sigue siendo un problema tanto en esta, como en Eje 7 Sur, es la falta de educación para el uso correcto de la infraestructura y la falta de apoyo de SSP-DF para que dichos espacios se respeten y no sean invadidos. Hemos contribuido en el proceso de planeación del Plan Integral de Movilidad (PIM, antes PITV) elaborado por la SEMOVI y consideramos muy importantes los avances logrados en ese ejercicio de visión multiactor. Ahora esperamos que esas buenas intenciones se hagan realidad. La reciente aprobación de la Ley de Movilidad del Distrito Federal ofrece una oportunidad para lograr cambios sustantivos en la vida de millones de personas en la Zona Metropolitana del Valle de México. El ejercicio efectivo del gobierno y el cumplimiento de esta nueva Ley es lo que puede hacer la diferencia entre los buenos deseos y la realidad.

Dado que es atribución del gobierno central construir y gestionar vías primarias, recomendamos intervenir con infraestructura confinada una selección de pasos a desnivel y puentes para que peatones y ciclistas puedan atravesar vialidades como Tlalpan, Zaragoza, Circuito interior y Anillo Periférico, sin riesgo ni temor por su seguridad. Estas intervenciones como acupuntura urbana, podrían detonar un crecimiento de viajes de transporte en bicicleta por toda la ciudad, así como el bienestar y las externalidades positivas que ello produce.

45 "Alerta diputada por robo de bicis" nota de Carmen Medina, Ovaciones 29 de agosto, 2013. De acuerdo a esta nota de prensa, de enero 2010 a marzo 2013 se denunciaron ante el Ministerio público el robo de 1439 bicicletas, principalmente en las delegaciones Cuauhtémoc, Benito Juárez, Coyoacán, Gustavo A.Madero, Miguel Hidalgo, Venustiano Carranza e Iztapalapa.

46 Ver relación de abusos en <http://bicitekas.org/abuso-de-autoridad-contra-ciclistas-por-parte-de-policias-en-el-centro-historico/>

47 Las delegaciones periféricas también son residencia de una población con menores recursos, que se beneficiaría de los ahorros, ventajas y bienestar producidos por el uso de la bicicleta y que probablemente no combatirían las obras hechas para la bicicleta. Ver Ruth Pérez, 2013 "El sistema de bicicletas públicas "Ecobici": del cambio modal al cambio social" en Espacialidades, Revista de temas contemporáneos sobre lugares, política y cultura. Volumen 3, No.2, julio-diciembre de 2013

Para las vialidades secundarias y al interior de las colonias, proponemos coordinar labores con SEDUVI, Obras y los gobiernos delegacionales para aumentar las banquetas, hacer cruces seguros con orejas, eliminar puentes peatonales obsoletos⁴⁸, señalar adecuadamente, reducir y delimitar claramente los espacios de estacionamiento y reducir la velocidad de los coches como una medida para dar más seguridad tanto a peatones y a ciclistas y promover el aumento de viajes en bicicleta. Es imprescindible intervenir para construir un Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)⁴⁹ antes que sólo pensar en infraestructura ciclista. Solicitamos a SEDEMA que este enfoque sea presentado por esta Secretaría para la elaboración del Plan General de Desarrollo Urbano, aún en elaboración.

Recomendamos establecer un programa de mantenimiento de ciclovías y mobiliario dedicado a la bicicleta. Sin una previsión presupuestal, una evaluación de desempeño, así como la construcción de capacidad institucional para afrontar esta tarea, el esfuerzo e inversión para construir infraestructura y equipamiento se perderá a través de los años y el uso. Es importante desde el principio dar mantenimiento a lo que se construye.

b) Integración red de transporte público

Si bien la construcción de biciestacionamientos semimasivos y masivos es una opción para mejorar la intermodalidad y con ello, reducir el uso del automóvil privado, no es la única acción necesaria y factible de realizar en este tema. Para empezar, el financiamiento para estas obras debe ser garantizado. Es importante para la intermodalidad garantizar el acceso con bicicletas plegables correctamente dobladas en todas las líneas y horarios del transporte público. A pesar de haberse anunciado el sexenio pasado, este acceso no está garantizado en realidad. A últimas fechas, por su cuenta oficial de Twitter el Sistema de Transporte Colectivo Metro ha insistido que se requiere "bolsa protectora" para introducir bicicletas plegadas al metro, sin especificar de qué tipo, o las razones para demandar dicho aditamento.

¿Cuál es la evaluación del funcionamiento de los racks instalados en algunas unidades del RTP? ¿Convendría seguir instalando dicho equipo en ese sistema de transporte o en otros? ¿Existe una evaluación del acceso con bicicletas al Metro y Metrobús, que pueda servir como base para mejorar y ampliar el acceso?

El gobierno de la Ciudad debe explorar mecanismos para incentivar la instalación de biciestacionamientos en espacios privados a iniciativa de ciudadanos y empresas; a través de la publicación de un Manual de biciestacionamientos para la ciudad de México, que especifique características adecuadas de los muebles, buena localización, procedimiento legal para la instalación en vía pública y datos de proveedores, entre otros temas. Sería importante desde SEDEMA y con el concurso de la ALDF impulsar una nueva reforma a la Fracción XIV, del Apartado A, Del Artículo 10 de la Ley de Establecimientos Mercantiles del Distrito Federal, que no obliga claramente a ofrecer biciestacionamientos, ni norma la calidad de los mismos así como la modificación al Artículo 9 del Reglamento de Construcciones del Distrito Federal en el que se establecen los requisitos mínimos para estacionamiento, se debería trabajar por establecer un máximo de estacionamiento, esto con el fin de restringir y buscar reducir el uso del automóvil, como ya se mencionó anteriormente.

⁴⁸ Ver *Comentarios de Bicitekas A.C. sobre puentes peatonales*, presentado a la CDHDF <http://bicitekas.org/puentes-peatonales/>

⁴⁹ Para un manual para México ver <http://www.ctsmexico.org/Manual+DOTS>

El gobierno debe explorar la posibilidad de crear polígonos “amigables con la bicicleta” impulsando la pacificación del tráfico, la instalación de biciestacionamientos, señalización y actividades de fomento en donde ya existen ciclistas y en un mecanismo para impulsarlos *a priori* en donde se planea intervenir con infraestructura o con la instalación de Ecobici.

Es importante aprovechar coyunturas para impulsar el uso de la bicicleta y otras formas de movilidad no motorizada. Las marchas de la CNTE provocaron picos de uso en Ecobici en Av. Reforma⁵⁰ en donde es previsible que continuarán ocurriendo cierres a la circulación vial, por manifestaciones tanto políticas como culturales. De acuerdo a datos de la SSP-DF al año se realizan 8 mil marchas en la ciudad.⁵¹ Sería importante que se construya una capacidad de intervención para garantizar la movilidad no motorizada cómoda ante estas manifestaciones, impulsando planes de movilidad sustentable en los corporativos de las zonas más afectadas como Reforma y el Centro Histórico, brindando información a transeúntes y trabajadores de la zona, u ofreciendo servicio de carga y pasajeros de calidad con bicitaxis y triciclos de carga, entre otras estrategias. Consideramos que crear empleos de movilidad sustentable como estos, podría ser una respuesta a quienes son desplazados por las obras de movilidad sustentable. Podría impulsarse la creación de cooperativas o empresas de “diablos” modernizados o tamemes, en náhuatl; que es un oficio que ha existido desde siempre en la ciudad.⁵²

Sugerimos solicitar presupuesto para este proyecto del Fondo de Capitalidad de 3 mil millones de pesos otorgados a la Ciudad.

Algunos sitios que tienen un potencial para impulsar cambios son los siguientes:

El Centro Histórico en sábados podría impulsar un programa de “Al centro sin auto” para disminuir el tiempo dedicado a compras en esa zona, con una correcta coordinación de calles cerradas, zonas 30, estacionamientos públicos claramente señalizados y servicios de transporte y carga no motorizados, como bicitaxis y diablos que transporten mercancías hasta bases de transporte y/o estacionamientos. Según un cálculo de la cooperativa de Bicitaxis Los Mosquitos en el centro histórico se hacen entre 8 y 10 mil viajes diarios en ese modo de transporte y tienen la capacidad instalada para realizar hasta 12 500 viajes diarios.

Esto mejoraría la calidad del aire, reduciría el ruido y el tiempo dedicado al transporte, mejoraría la calidad de la experiencia del visitante y quizás su permanencia y derrama económica en la zona. También contribuiría a crear empleos y a ordenar y mejorar servicios que ya se prestan en la zona. Recientemente se ha mencionado en la prensa un plan piloto de “Ecozonas”, aunque no entendemos aún si se trata de un programa de “congestion charge” o de una zona 30 y si estará definida en algún plan, para garantizar su evaluación y continuidad.

La zona rosa en viernes por la noche es otro lugar de difícil movilidad en donde la bici y su conexión con el transporte público podrían mostrar sus bondades.

c) Accesibilidad

El acceso a una bicicleta no debe limitarse a la expansión de Ecobici, que si bien ha tenido logros importantes, es una opción relativamente cara y excluyente para la mayoría de la población, sobre todo en áreas de bajos ingresos, en donde hay una real necesidad y un poten-

⁵⁰ http://codigo.labplc.mx/vistec/cnte_ecobici/cnte/

⁵¹ “Suman 8 mil marchas en 2013” nota de Gerardo Jiménez en Excélsior, 29 de noviembre, 2013.

⁵² En México existe una gran capacidad de innovación que está siendo desaprovechada: una muestra puede verse aquí <http://cletofilia.com/index.php/agenda-cletera/item/324-la-bici-eclipsara-el-abierto-mexicano-de-diseno> Durante el Sexto Congreso de ciclismo urbano realizado en 2013 en Morelia, se llevó a cabo el *Primer Abierto Mexicano de Vehículos Ciclistas* y varios equipos mexicanos han participado exitosamente en el desarrollo de vehículos a pedales en competencias internacionales.

cial enorme para adoptar el uso de la bicicleta como una opción de transporte barato, ilimitado y accesible. La apuesta ganadora de darle visibilidad y factibilidad a la bicicleta mediante Ecobici en Reforma, Condesa y centro histórico ya rindió frutos.

Nos preocupa que la introducción de Ecobici a zonas habitacionales como las que se planean en Benito Juárez y Coyoacán, no resulten tan exitosas en términos de usuarios, dado el perfil de uso de esos polígonos que es primordialmente residencial.

Desde nuestro punto de vista, el mayor logro de Ecobici fue cambiar la percepción de la bici ligada a una clase social baja, y permitir su aceptación y uso en una clase social que tenía un gran prejuicio contra la bicicleta. Fue una estrategia muy buena de un punto de vista de cambio de representaciones, cambio cultural, que permitió una legitimación de la bicicleta como modo de transporte en nuestra ciudad.

Conminamos a la SEDEMA a diseñar un plan integral e innovador de accesibilidad a la bicicleta que permita aumentar el número de usuarios de bicicleta como modo de transporte, en las zonas de la ciudad en donde ya se registra un gran uso de ella, no por moda, ni por conciencia ambiental sino por necesidad, como en Iztapalapa, Tláhuac, Milpa Alta y Xochimilco. En estas delegaciones no sólo la necesidad es grande, sino que el potencial de éxito también, pues las personas ya usan la bicicleta para mejorar el precio de sus viajes, es decir que convencer a más personas a usarla resultaría más barato y con mejores resultados tanto en número de nuevos usuarios, como en beneficios en otros rubros, como mejora al acceso a servicios de salud, educación y cultura; ahorros en atención a la salud debido al sedentarismo, la depresión, el sobrepeso y obesidad; entre otros.

Por ejemplo, de acuerdo a cifras publicadas recientemente en la prensa, la Ciudad de México está entre los primeros lugares de deserción escolar, con alrededor de 90 mil alumnos que abandonaron la escuela.⁵³ El diagnóstico realizado por el Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad de la UNAM para SEMOVI (hasta ahora SETRAVI) indica que la población más pobre de la ciudad gasta cerca del 30% de su ingreso en transporte. Si se impulsa un mecanismo para dotar de bicicletas baratas a los jóvenes de secundaria y bachillerato de la Ciudad esta podría ser una estrategia para reducir la deserción escolar, al tiempo que se logra prevenir que los más jóvenes opten en el futuro por el automóvil como su primordial modo de transporte.⁵⁴ ¿Qué pasaría si a los jóvenes estudiantes de entre 12 y 17 años se les dota de una bicicleta, a cambio de una cantidad razonable de baterías y pilas para su disposición segura? Esta propuesta o alguna parecida, podría contribuir a resolver o disminuir problemas ambientales como la contaminación del agua por los desechos de las pilas, al tiempo de promover el uso de la bicicleta como modo de transporte. Adicionalmente a contribuir a prevenir la deserción escolar, este proyecto podría mejorar el rendimiento escolar, combatir el sobrepeso y la obesidad, así como la depresión y el suicidio, que es la tercera causa de muerte en nuestra ciudad en jóvenes entre 15 a 24 años de edad.⁵⁵ El programa de Prepa Sí del INJUVE podría ser parte de esta estrategia.

53 "DF registra mayor deserción escolar" nota de Nurit Martínez en *El Universal* 21 de octubre, 2013 <http://www.eluniversal.com.mx/nacion-mexico/2013/impreso/df-registra-mayor-desercion-escolar-210166.html>

54 Las tendencias indican que los jóvenes adultos están cambiando sus formas de movilidad, invertir en este grupo de población tiene sentido puesto que es más sencillo lograr que ellos adopten modos de transporte activo, barato y ambientalmente responsable, que bajar del auto a personas mayores que ya tienen ese hábito. 'Mobility Y' – *The Emerging Travel Patterns of Generation Y* (2013)

55 *Perfil de accidentes por estado: Distrito Federal* http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Perfil_Accidentes_Estado.html



El alza a la tarifa del Sistema Colectivo Metro, supone una oportunidad para lograr que más personas opten por la bicicleta como modo de transporte .

Sería muy importante coordinar a la Estrategia de Movilidad en Bicicleta con el Departamento de Educación Ambiental de la SEDEMA y con las Secretarías de salud, educación y desarrollo económico y social, pues es factible y deseable realizar un cruce de programas ya existentes para servir a más de un objetivo gubernamental.

d) Socialización, cultura y capacitación

Las actuales actividades de promoción han sido relativamente exitosas, particularmente los cierres dominicales y los paseos, dados los números de participación ciudadana. Consideramos que existe poca información y pobres resultados en lo relativo a la educación para un ciclismo vehicular de transporte informado, seguro y responsable. La mayoría de la población que ya usa bicicleta aún desconoce el Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México, muchos usuarios de Ecobici no lo conocen o no lo aplican. La mayor parte de la población ignora que el peatón y el ciclista tienen prioridad en la calle de acuerdo al Reglamento de Tránsito Metropolitano en vigor.

Nos preocupa que buena parte de la acción gubernamental se centre en eventos de promoción, paseos y actividades lúdicas de bajo costo que son la herramienta típica de acción de las organizaciones ciudadanas⁵⁶ y que se descuide el ejercicio efectivo de gobierno en los que la ciudadanía tiene poca o nula capacidad de incidencia, como el cumplimiento al Reglamento de Tránsito Metropolitano o la construcción de infraestructura.

Hemos visto nacer y crecer molestia y animadversión de peatones hacia ciclistas, fenómeno que no existía hace 6 años. Esto se debe a la invasión de banquetas, conducción imprudente y sin pericia y altercados en una vía pública sin espacios adecuados para todos los usuarios. El gobierno debe intervenir inmediatamente para impedir el conflicto entre usuarios de la calle, sean automovilistas, peatones o ciclistas, garantizando el uso seguro de la calle para todos, haciendo cumplir el reglamento de tránsito como ya mencionamos, así como educando en el uso adecuado de la infraestructura para cada usuario.

Los primeros años de ciclismo urbano o su introducción en zonas nuevas ofrecen una oportunidad que no debe desperdiciarse: es importante desde el principio indicar y hacer cumplir las prácticas adecuadas y la actitud aceptable para compartir el espacio público. Es mucho más fácil establecer buenos hábitos y educar a las nuevas generaciones, que combatir malas prácticas.

No vemos que exista una estrategia clara para transformar algunos de los usuarios recreativos de la bici en usuarios cotidianos. Es imprescindible que los esfuerzos gubernamentales sean mejor dirigidos a lograr metas específicas, sea entre grupos de la población como jóvenes, niños, personas con sobrepeso o personas que pueden llegar en bici al trabajo; o en zonas específicas de intervenciones urbanas, como por ejemplo en donde se planea construir ciclistas, biciestacionamientos o la expansión de Ecobici.

56 En la ciudad de México existen cerca de 60 organizaciones ciudadanas impulsando paseos, actividades recreativas, rodadas nocturnas o temáticas, con recursos propios y una metodología participativa y autogestiva eficiente, gracias a las cuales se ha sensibilizado, entusiasmado y entrenado a cientos de nuevos ciclistas urbanos, en prácticamente todas las delegaciones de la Ciudad, todos los días de la semana. Consulte <http://rodadas.mx/category/grupos-ciclistas/> para conocer a estas agrupaciones.



De nuevo, sin metas e indicadores, no es posible medir el impacto de las inversiones públicas ni de las políticas públicas. Sin esta información, se pierde energía, talento y dinero y se hace ciudad a ciegas, sin elementos para la evaluación y la planeación.

PROPUESTAS

Además de brindar las anteriores recomendaciones y cuestionamientos, estamos en la mejor disposición de colaborar para lograr que se consolide en la ciudad el ciclismo urbano como opción de transporte, desde nuestras capacidades como asociación.

Queremos explorar con SEDEMA la posibilidad de colaborar en la elaboración de los siguientes materiales:

- Publicación en papel de la versión completa del Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México y puesta al día del mismo material.
- Colaboración y apoyo financiero para realizar un video de uso correcto de carril bus-bici.
- Publicación de Manual para el uso responsable del auto privado
- Publicación de Manual de ciclismo para papás, mamás y niños.

De interesarles, les solicitaríamos establecer un convenio o contrato claro de colaboración, con calendarios, resultados y montos precisos, de preferencia mediante procesos de concurso.

Adicionalmente les solicitamos la colaboración institucional de SEDEMA en las mesas de trabajo de COFEPRIS para lograr la actualización de NOMS de salud ambiental a los niveles propuestos por la Organización Mundial de la Salud (Campaña Hazla de tos) y en su caso con los legisladores cercanos al gobierno del Distrito federal para conseguir fondos locales y federales para la bicicleta.

Tenemos interés en explorar la posibilidad de colaborar construyendo y llevando a cabo una estrategia de promoción de ciclismo urbano en universidades y escuelas de educación superior en el DF, así como en barrios ciclistas. Si esta posibilidad fuera de su interés, les pedimos nos contacten para explorar esta posibilidad con detalle. Nosotros podemos colaborar buscando fondos públicos y privados para este proyecto, aunque el GDF tendría que invertir en esto.

Quedamos a sus órdenes, agradeciéndoles de antemano la posibilidad abierta para alimentar con nuestras reflexiones, cuestionamientos y propuestas el ejercicio de gobierno en este tema.

Estamos convencidos de que el diálogo entre ciudadanía y gobierno hace posibles avances positivos para toda la sociedad en nuestro tema. Esperamos mantener esta comunicación a lo largo de esta administración.

Para contacto institucional:

Agustín Martínez Monterrubio
presidente del Consejo directivo de Bicitekas A.C.
correo electrónico agusto19@gmail.com o contacto@bicitekas.org
cel 044 55 28 82 90 45