

# EL MUNDO ESTÁ CAMBIANDO

NUESTRAS CALLES TAMBIÉN

#MEJORENBICI



# ¡LAS CALLES, LAS CIUDADES, EL MUNDO ESTÁ CAMBIANDO!

Bicitekas A.C.  
Greenpeace México A.C.  
Coalición Cero Emisiones

Autora: Areli Carreón García  
Diseño: Agustín Martínez Monterrubio  
Ilustraciones: Maria José Sendra Mora  
Revisión editorial: Edith Martínez  
Archivo fotográfico: Bicitekas A.C. y Greenpeace México A.C.

Enero 2021

Documento elaborado por:



## GREENPEACE

Para:







**#MejorEnBici**

**EL CAMBIO CONSTANTE  
ES LO ÚNICO QUE**



**CAMBIA**





**E**ste documento es un esfuerzo para explicar los cambios urbanos que están ocurriendo aceleradamente para lograr una mayor colaboración y una mejor convivencia que nos permita transformar las calles y ciudades para incluir a todas las personas, mejorar la seguridad vial, fomentar formas de movilidad saludable que nos benefician a todas y reducir la emisión de gases de efecto invernadero, responsables del cambio climático.

A la sorpresa por los veloces cambios que están ocurriendo alrededor del mundo para abrir espacio a las personas, con calles libres de coches, espacios dedicados a caminar o andar en bicicleta, carriles exclusivos para el transporte público para atender la urgencia creada por la pandemia de coronavirus, se suma la aparición de movilizaciones en contra de dichas obras.

Algunas de las expresiones que en México hemos visto en contra de medidas claramente urgentes, necesarias y positivas para mejorar la salud de las ciudades, de las personas y de la economía, son personas tiradas en el suelo para impedir el trazo de una ciclovía, gente que atraviesa su auto para evitar la construcción de una estación de transporte público, comerciantes que se oponen a medidas que atraerán más clientes a sus establecimientos, personas que estacionan su vehículo en el espacio para la ciclovía para demostrar “el caos vial que las bicicletas van a causar”, entre otras.

El cambio de las calles, del espacio público y las novedosas formas de usarlo responden a la urgencia que en todo el orbe ha significado la pandemia de SARS-COV2 pero también para hacer más resilientes a las ciudades y sus habitantes ante posibles nuevas pandemias, desequilibrio ecológico o social producido por el cambio climático. Hacer las calles más seguras, saludables, sustentables y solidarias es una inversión necesaria y urgente para trabajar por el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

### **TODAS Y TODOS NECESITAMOS DE UNA CALLE SEGURA, EFECTIVA Y AMABLE, INDEPENDIENTEMENTE DE NUESTRO MODO DE MOVILIDAD Y DE NUESTRA IDEOLOGÍA.**

Todas las personas nos beneficiamos de calles más seguras y ordenadas, ciudades más saludables y sostenibles y de un planeta más solidario, aunque para algunas esto todavía sea muy difícil de imaginar y para otras parezca una utopía inalcanzable.

Nuestras ciudades han evolucionado a lo largo de siglos para servir a las personas y tenemos la certeza de que es posible adaptar, transformar, mejorar y construir mejores ciudades para los desafíos de nuestro siglo. Las calles que ya están cambiando pueden ser el punto de encuentro y de convivencia desde el que podamos identificar y construir otras coincidencias hacia un mundo más estable, amable y justo.

# ÍNDICE



1. ¿Cómo llegamos a las calles que tenemos?
2. ¡Las calles están cambiando: cambiemos la conversación!
  - Expresiones de desconfianza en el gobierno
  - Expresiones de exclusión
  - Expresiones de clasismo, racismo y otras formas de discriminación
  - Expresiones de afectaciones a la economía
  - Expresiones de desconocimiento
  - Expresiones de sentimientos de injusticia
3. Un antes y un después en nuestras ciudades
4. Es posible ponernos de acuerdo
5. Un compromiso de nuestra generación con el futuro





## 1. ¿CÓMO LLEGAMOS A LAS CALLES QUE TENEMOS?

**D**esde que el primer coche llegó a la Ciudad de México en 1903 hasta el día de hoy, nos hemos acostumbrado a darle prioridad de paso en las calles, ciudades y carreteras mexicanas. Las poblaciones de nuestro país han perdido paulatinamente su tranquilidad, su arquitectura original, así como los usos tradicionales de la calle para abrirle espacio a esta máquina que produce ruido, contamina y cuando va a alta velocidad es peligrosa para sus ocupantes y el resto de los transeúntes.

Durante muchos años comprar un coche ha sido similar de “éxito” y “progreso económico” a pesar de que la mayoría de la población no podía (y no puede) comprar uno y de que esa misma mayoría hasta el día de hoy nos movemos usando los pies y el transporte público. Nos resignamos a que no había una mejor manera de resolver la movilidad de las personas en las ciudades y las adaptamos al paso veloz de la máquina creyendo que era lo mejor para las personas.



Las decisiones políticas favorecieron esta idea durante más de 60 años: se crearon vialidades exclusivas para el tránsito automotor, los reglamentos privilegiaban la circulación de los automóviles, se restringió el paso de las personas, se prohibió el acceso de autobuses de transporte público en vías rápidas para no estorbar a los automovilistas. Parques, camellones, árboles y jardineras tuvieron que ceder su lugar al paso de los coches que fueron aumentando en número, las banquetas se redujeron para darles más espacio y la vía pública se convirtió en su estacionamiento.

Preferimos ver correr coches que agua. Varios ríos fueron entubados para convertir sus lechos en vías para el paso de vehículos. Sin casi darnos cuenta, fuimos transformando las ciudades y haciéndolas crecer porque el uso de los autos ya permitía que las personas vivieran a 20 kilómetros o más de sus sitios de trabajo o escuela.

El frenesí de la velocidad y el “desarrollo” llevó a expropiar o destruir cuadras completas de viviendas en la Ciudad de México para dar paso en la década de los 70 a la red de ejes viales que pretendía resolver los moles-





tos embotellamientos, en los que ya se perdía tiempo valioso. El entonces Distrito Federal tenía en ese momento la exorbitante cifra de un millón de coches en circulación.

Las obras para abrir más espacio para los autos redujo los congestionamientos pero solo durante un breve periodo. Las facilidades, vialidades y subsidios “motivaron” a muchas personas a hacer un esfuerzo para comprar un auto, pero las nuevas vialidades paulatinamente se llenaron de más vehículos y con ellos llegaron nuevos y más graves embotellamientos.

Esto empeoró con la desaparición de la Ruta 100 en la década de los 90, que dejó sin opciones de movilidad a personas que habían comprado terrenos o casa en municipios del Estado de México como Naucalpan, Tlalnepantla, Huixquilucan, Ciudad Netzahualcóyotl, Texcoco, Toluca, entre otros.

**PARA MUCHAS FAMILIAS INVERTIR SUS AHORROS Y BUENA PARTE DE SUS INGRESOS EN UN COCHE SE CONVIRTIÓ EN UNA NECESIDAD.**

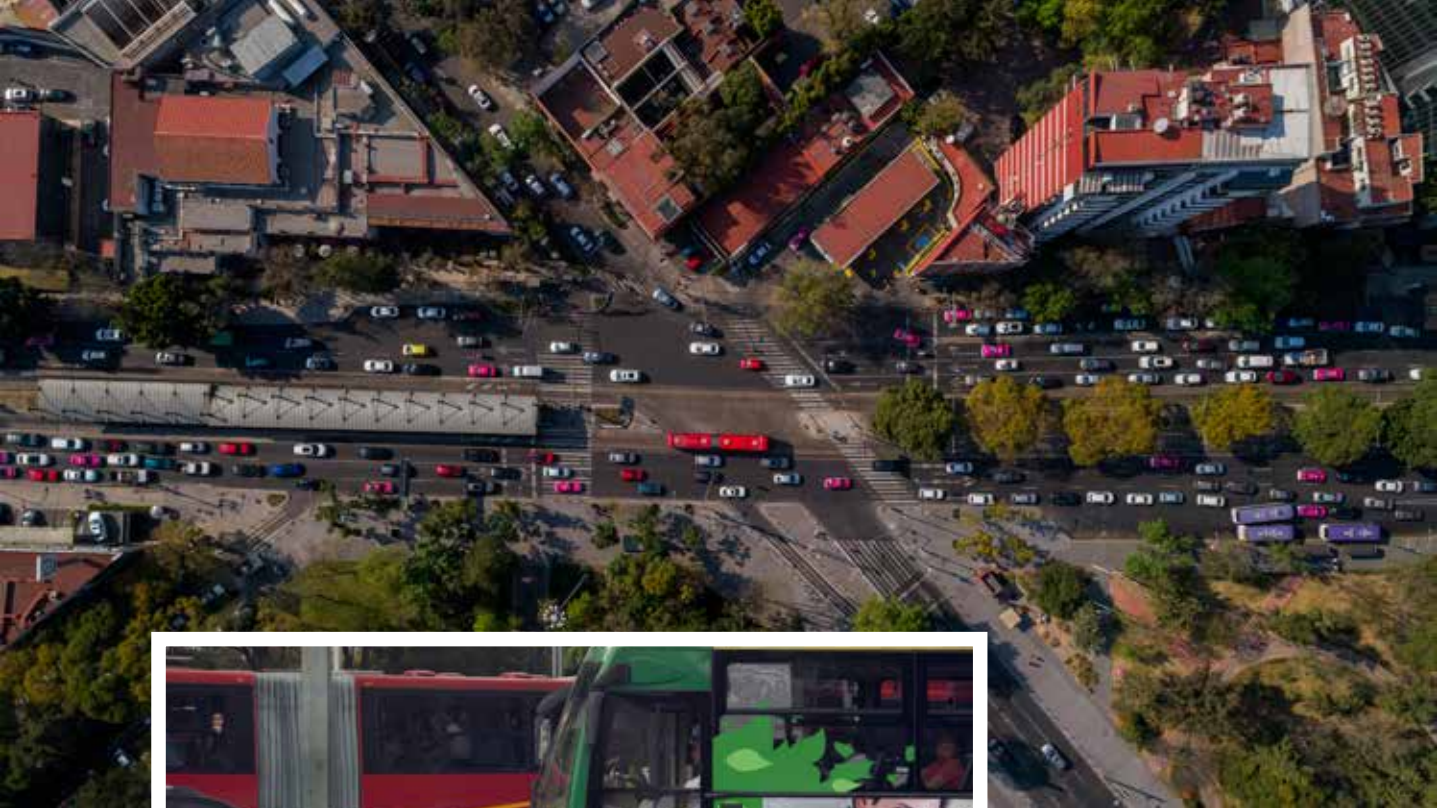


El modelo de urbanización y desarrollo de Ciudad de México fue imitado por otras ciudades mexicanas, quienes replicaron también sus conflictos de contaminación, accidentes de tránsito y congestiones así como los esfuerzos por resolverlos a través de crear más espacio para coches. Durante décadas hemos visto la multiplicación de carreteras, ejes viales, puentes, pasos a desnivel y vías rá-

pidas, muchas veces a costa de la desaparición de parques públicos, árboles, banquetas, ríos o la pérdida de la tranquilidad de barrios y colonias.

La construcción de esta infraestructura dedicada al tránsito automotor también ha destruido el paisaje y afectado el valor de las propiedades aledañas porque ¿A quién le gusta vivir en una calle





con smog, ruido, claxonazos y congestión constante? A pesar de que estas obras son presentadas como un “beneficio social” que los políticos suelen subrayar como logros de sus administraciones, realmente son inversiones públicas que benefician a un sector, notoriamente a las compañías que las construyen. Sus efectos negativos como la destrucción de la vida barrial, la eliminación de la posibilidad de paso, el incremento del polvo, el ruido, la contaminación y la pérdida de valor de las propiedades se asumen como “inevitables”, como si no hubiera alternativas mejores para garantizar la movilidad urbana de todas las personas.

**A PESAR DE QUE EN LOS ÚLTIMOS VEINTE AÑOS SE HA INVERTIDO ALREDEDOR DEL 74% DEL PRESUPUESTO FEDERAL EN OBRAS PARA AUTOMOTORES<sup>1</sup>, ESTO NO HA CONTRIBUIDO A RESOLVER LA CONGESTIÓN, LA CONTAMINACIÓN, NI A MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA, EL ACCESO Y EL BIENESTAR DE LAS PERSONAS.**

La mayoría de los mexicanos no posee un coche o motocicleta. Por increíble que parezca, los datos indican que en todo el país la mayoría de los viajes se hacen a pie, en bicicleta o en transporte público. Es decir que durante décadas hemos dedicado la mayor parte del dinero público

<sup>1</sup> <http://mexico.itdp.org/noticias/invertir-para-movernos/>

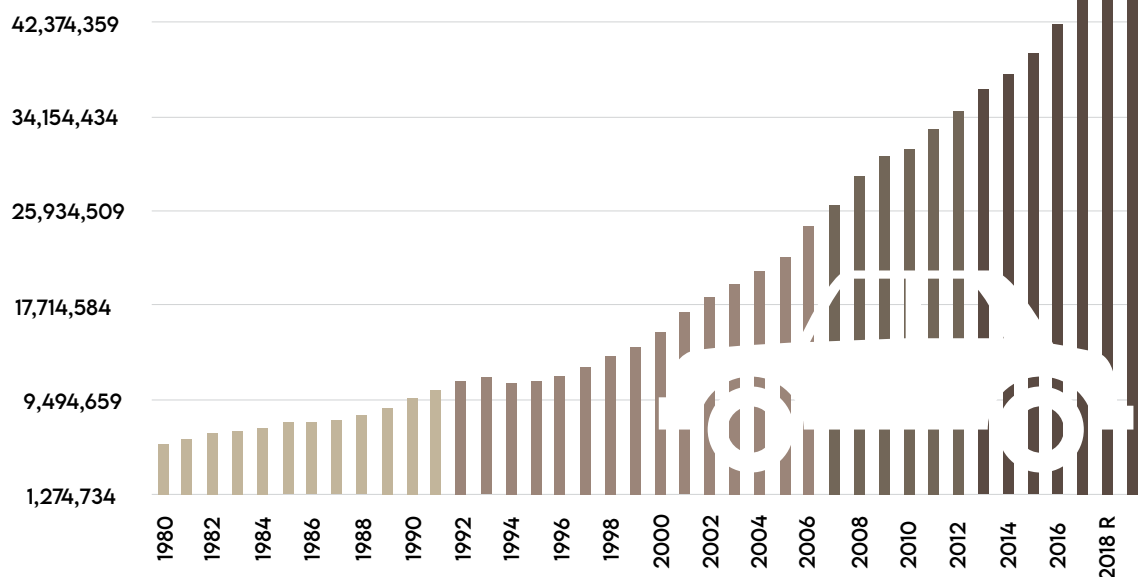


y el espacio de nuestras ciudades a la movilidad más costosa, que sirve sólo a una porción pequeña de la sociedad, considerablemente aquella de más altos ingresos y que se mueve con una opción individual que produce problemas que sufrimos todos como la contaminación, el ruido, la congestión, calles peligrosas para niñas y niños, personas adultas mayores o con discapacidad.

**LA CALLE SE HA HECHO CADA VEZ MÁS HOSTIL PARA LAS PERSONAS, PARTICULARMENTE PARA NIÑAS Y NIÑOS QUE YA NO PUEDEN CAMINAR LIBREMENTE POR LAS CALLES, MUCHO MENOS JUGAR. HEMOS LLEGADO AL PUNTO DONDE LA CIUDAD DE MÉXICO CADA AÑO REGISTRA MÁS AUTOS VENDIDOS QUE NACIMIENTOS.**

### TOTAL NACIONAL DE VEHÍCULOS

*Vehículos de motor registrados en circulación*



**Notas y Llamadas:**

R Cifras revisadas

La información incluye la clase de vehículo Automóviles, Camiones y camionetas para pasajeros, Camiones para carga y Motocicletas, así como el tipo de servicio Oficial, Público y Particular.

Para el año 2018 los datos tienen el carácter de cifras revisadas, derivado de la actualización realizada por los Gobiernos de los Estados de Baja California, Chiapas y Ciudad de México.

**Fuente:** INEGI Estadísticas de Vehículos de Motor Registrados.



Las personas nos fuimos acostumbrando al ruido, el peligro, la contaminación, la pérdida de tiempo y a usar nuestras calles para acomodar coches en doble y hasta triple fila en los espacios disponibles, aunque estos sean banquetas, plazas, jardines o lugares exclusivos para personas con discapacidad. Nos parece “normal” que los automovilistas puedan transitar a gran velocidad -aunque ello signifique un riesgo para sí mismos y para el resto de los transeúntes-; que haya más espacio para autos que lugares donde niños y niñas puedan jugar, parques públicos o bosques urbanos.

Durante casi 20 años hemos construido espacios más amplios para los coches y la congestión vial no ha desaparecido; a veces solo mejora durante los primeros meses después de la inauguración de la obra para después volverse a llenar.

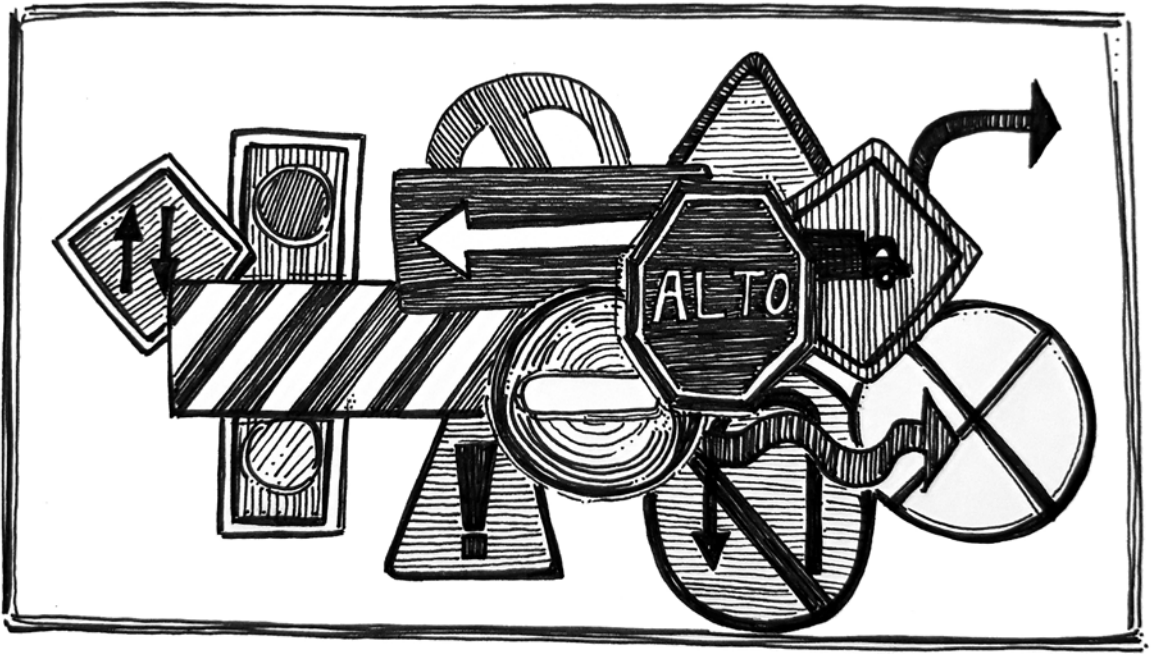
En los primeros meses de 2020 se declaró la emergencia sanitaria producida por el coronavirus SARS-CoV-2, lo que nos obligó a cambiar rápidamente las calles para que las personas pudieran caminar, moverse, habitar la ciudad con mayor espacio y distancia social con áreas abiertas, más amplias y ventiladas para evitar el contagio y al mismo tiempo adoptar hábitos de mayor actividad física para cuidar la salud.

La pandemia por la SARS-COV-2 ha comenzado a transformar nuestras calles y ciudades como pocos imaginamos. Estos cambios pueden ser preocupantes para muchas personas, pero comprenderlos mejor nos ayudará a todos y todas a adap-



tarnos de forma exitosa para disfrutar las ventajas que traerá a nuestra vida cotidiana. De lo contrario, quizás hubiéramos seguido el mismo camino: construyendo segundos y terceros pisos para coches deformando nuestras ciudades hasta hacerlas inhabitables o quizás veríamos paulatinamente pequeños cambios respondiendo a las propuestas de la sociedad civil para transformar la movilidad urbana hacia sistemas más equitativos, saludables, seguros, sustentables y solidarios.





## **2. ¡LAS CALLES ESTÁN CAMBIANDO: CAMBIEMOS LA CONVERSACIÓN!**

**L**as ciudades son una creación humana que al igual que las personas y las sociedades están en constante construcción y reconstrucción. A través del tiempo las ciudades han cambiado por las guerras, los desafíos ambientales, los avances tecnológicos, científicos, nuestras formas de producción y consumo, el tamaño de las poblaciones, la transformación de nuestras necesidades materiales, espirituales, sanitarias o culturales.

Llegamos al siglo XXI con ciudades gigantescas y siguen creciendo, atraen a más personas por ser centros de producción de conocimientos y de oportunidades, en unos años más la mayor parte de la población del mundo habitará en ellas. A la par, nuestras ciudades son las mayores consumidoras de recursos y generadoras de desechos. Es claro que lograr que las ciudades sean más saludables, sostenibles y justas es como lograremos enfrentar el cambio climático, la destrucción de los ecosistemas y la construcción de la paz.



An aerial photograph of a densely populated city, likely Bogotá, Colombia, showing a mix of modern high-rise buildings and older, lower-rise structures. The city is set against a backdrop of mountains under a clear blue sky with some light clouds. The text is overlaid on the right side of the image.

**EN LAS CIUDADES GANAREMOS O  
PERDEREMOS LA BATALLA POR EL  
FUTURO.**

Ha llegado la hora de reorganizar y cambiar la forma en que usamos, diseñamos y compartimos las calles porque las circunstancias nos obligan a estas transformaciones y es entendible que eso genere confusión, miedo o hasta enojo. Sin embargo, para lograr que estos cambios sean lo más amables e incluyentes es muy importante atender y responder a la diversidad de preocupaciones que hay alrededor de ellos.

**HEMOS REUNIDO ESTA COLECCIÓN DE OBJECIONES, DUDAS Y PREJUICIOS** COMUNES PUBLICADOS EN TWITTER Y EN FACEBOOK, QUE SE REPITEN UNA Y OTRA VEZ EN LOS DEBATES PÚBLICOS SOBRE MOVILIDAD EN NUMEROSAS CIUDADES MEXICANAS. MUCHAS DE ESTAS IDEAS AÚN DOMINANTES ENTRE UNA GENERACIÓN QUE SE HA ACOSTUMBRADO A DEPENDER DE LOS AUTOMÓVILES, IRÁN CAMBIANDO CON EL PASO DEL TIEMPO.

### EXPRESIONES DE **DESCONFIANZA** EN EL GOBIERNO

LLEVAMOS TODA LA VIDA SIN CICLOVÍAS ¿POR QUÉ AHORITA?

GENERAN CONTAMINACIÓN, SOLO ES UN DISFRAZ PARA ROBAR DINERO

SÓLO LAS HACEN LOS GOBIERNOS PARA ROBARSE EL DINERO. INFLAN LOS COSTOS

SI LES DAN INFRAESTRUCTURA QUE TAMBIÉN PAGUEN IMPUESTOS COMO TODOS

¿POR QUÉ TIENEN QUE USAR SIEMPRE VIALIDADES PRINCIPALES PARA LA CICLOVÍA CUANDO PUEDEN USAR CALLES LOCALES DE BAJA VELOCIDAD? PARECEN MEDIDAS POLÍTICAS PARA QUE VEAN QUE HACEN ALGO

SON PURAS OCURRENCIAS, Y NO LAS PLANEAN ADECUADAMENTE

NOS QUIEREN IMPONER ESTA CICLOVÍA Y NADIE NOS PREGUNTÓ SI ESTAMOS DE ACUERDO O NO. AQUÍ TODOS TENEMOS COCHE Y NO QUEREMOS QUE VENGA GENTE DE FUERA. LOS CICLISTAS SON MALEANTES

ES QUE TODOS DEBERÍAMOS ESTAR ATORADOS EN EL TRÁFICO. LAS BICIS QUE LO ELUDEN VIOLAN EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO. SON TRAMOSOS

SE DEBE DAR UN MEJOR SERVICIO A LA CIUDADANÍA Y NO PERJUDICAR A QUIEN LE HA COSTADO TIEMPO, TRABAJO Y SACRIFICIOS POR TENER SU CARRO

LA CIUDAD NO ESTÁ HECHA PARA CAMINAR Y ANDAR EN BICI. EL TRANSPORTE PÚBLICO ES FEO, INSEGURO, LENTO, NO ME LLEVA A DONDE VOY





Por muchos años los gobiernos desatendieron la creación de espacios dignos para caminar, andar en bicicleta y con mayor acceso al transporte público porque les tomó décadas entender que es necesario invertir en infraestructura al servicio de todas las personas, no sólo de quienes tienen coche. Hoy la ley reconoce que las personas tenemos derecho a una movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, igualdad y sustentabilidad. Todas las autoridades están obligadas a construir ciudades, calles y servicios para todas las personas, con los impuestos que pagamos todos y todas.

Durante muchos años no se puso atención a peatones, ciclistas, usuarios de transporte público o personas con discapacidad pero siempre han estado ahí y es justo que todas las personas tengan es-

pacio de calidad para transitar. Los automovilistas no pueden oponerse al derecho de las personas que se trasladan en medios distintos a moverse con seguridad ni viceversa.

En muchos Estados y ciudades ya existe capacidad institucional, leyes, reglamentos y normas para planear y ejecutar obras de calidad. Se trabaja para que cada vez sea más sencillo construir infraestructura adecuada con altos estándares de calidad, no sólo en calles pequeñas o espacios residuales sino en vías primarias para servir a un mayor número de personas y de viajes. Proveer de esta infraestructura no se somete a procesos de participación ciudadana o a consultas porque el derecho de las personas a moverse con seguridad no es optativo, sino obligatorio.



## EXPRESIONES DE EXCLUSIÓN

SOLO SON PARA GENTE JOVEN Y FUERTE. BENEFICIAN A CLASE ALTA

LA VÍA PÚBLICA NO ES ESPACIO PÚBLICO

EN EL CENTRO VIVE GENTE DE LA TERCERA EDAD QUE NO USA BICICLETA. ESTOY ENFERMO, ¿USTEDES NOS QUIEREN MATAR A LA GENTE ADULTA MAYOR SI TENGO UNA EMERGENCIA!

VIVO A UNA HORA DE MI TRABAJO: ¿CÓMO PUEDO CARGAR CON NIÑOS, MOCHILAS Y LONCHERAS?

NO TODOS TENEMOS BICI, ADEMÁS SI SOLO HAY UN CARRIL EN INSURGENTES Y UNA AMBULANCIA NECESITA PASAR VA A HABER MUCHO TRÁFICO POR CULPA DEL CARRIL DE BICIS

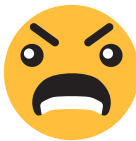
ME BLOQUEA LA COCHERA, ¿Y SI TENGO UNA EMERGENCIA?

AQUÍ NADIE SABE ANDAR EN BICI

ESTÁ BIEN PARA LA BURBUJA, PERO LA MAYORÍA VIVEN EN LA ZMVM Y PARA ELLOS NO ES VIABLE LA BICICLETA

¿POR QUÉ MEJOR NO USAN LA BANQUETA?

LA CDMX NO ESTÁ DISEÑADA PARA BICIS, MEJOR CÓMPRATE UN COCHE



La bicicleta no es un vehículo obligatorio ni excluyente: es para todas las personas que deseen usarla, sin distinción de clase social. Solamente quienes así lo decidan la usarán para los trayectos y necesidades que cada quién elija. Muchas personas adultas mayores, incluso con dificultades de movilidad usan la bicicleta, lo que les ayuda a mantener su salud física y mental. Las nuevas bicicletas con

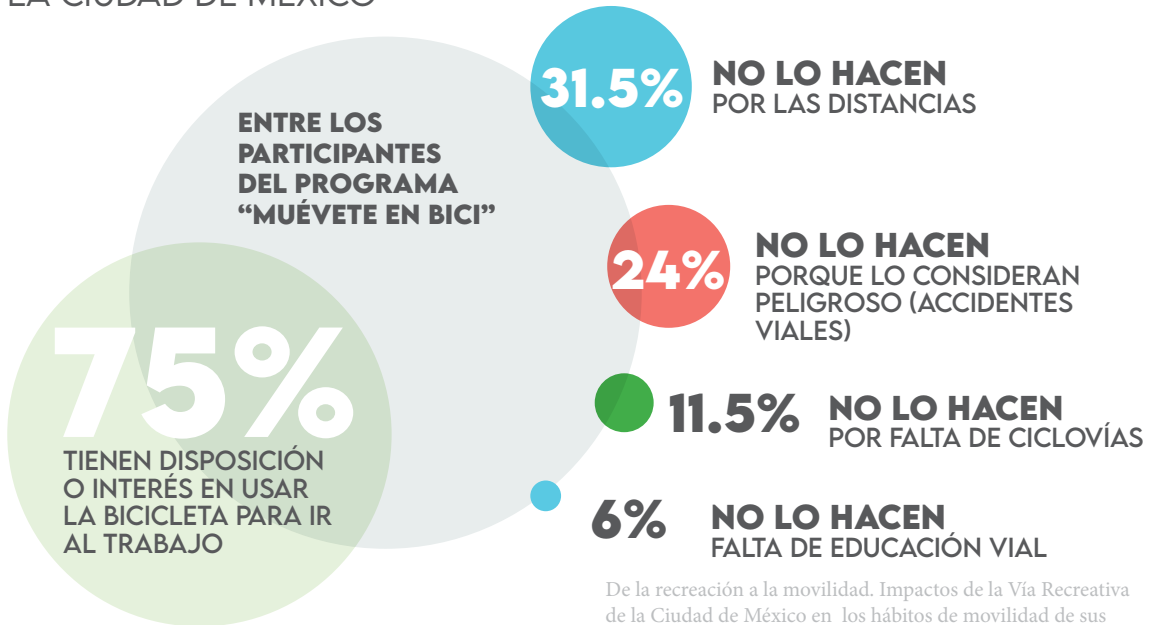
asistencia eléctrica y nuevos servicios como los ciclotaxis asistidos eléctricamente ofrecen alternativas adecuadas a todas las necesidades de viaje. La bicicleta es un vehículo de precio accesible, de bajo mantenimiento, nulas emisiones de gases o de ruido que puede ser usado por personas de todas las edades. No excluye otros usos de la calle, ni margina a personas, tampoco entorpece el paso del trans-



porte público, ni de vehículos de emergencia o de servicios. Su presencia en vías primarias reduce el espacio para que las personas se estacionen en lugares prohibidos, lo que fomenta tanto el orden en el

espacio público como la seguridad para todos y todas. Las ciclovías no bloquean accesos a propiedades privadas, no producen congestionamientos, al contrario, los reducen.

## DE ACUERDO CON UNA ENCUESTA REALIZADA EN LA CIUDAD DE MÉXICO



### OTRAS RAZONES PARA NO USAR LA BICICLETA SON:

ROBO	INSEGURIDAD	INCOMODIDAD	DISTANCIAS	NO CONTAR CON BICICLETA	FALTA DE CULTURA VIAL
------	-------------	-------------	------------	-------------------------	-----------------------

"Movilidad urbana." Encuesta telefónica nacional, 2016. Cámara de diputados. Encuestas que fortalecen el quehacer legislativo CESOP.

Esto evidencia que las autoridades deben transformar las calles y la política pública para lograr que más personas se sientan seguras y protegidas al andar en bicicleta con infraestructura ciclista adecuada, conectada, continua, de alta calidad y con programas robustos de seguridad vial que reduzcan las probabilidades de sufrir accidentes serios. En este caso es muy im-

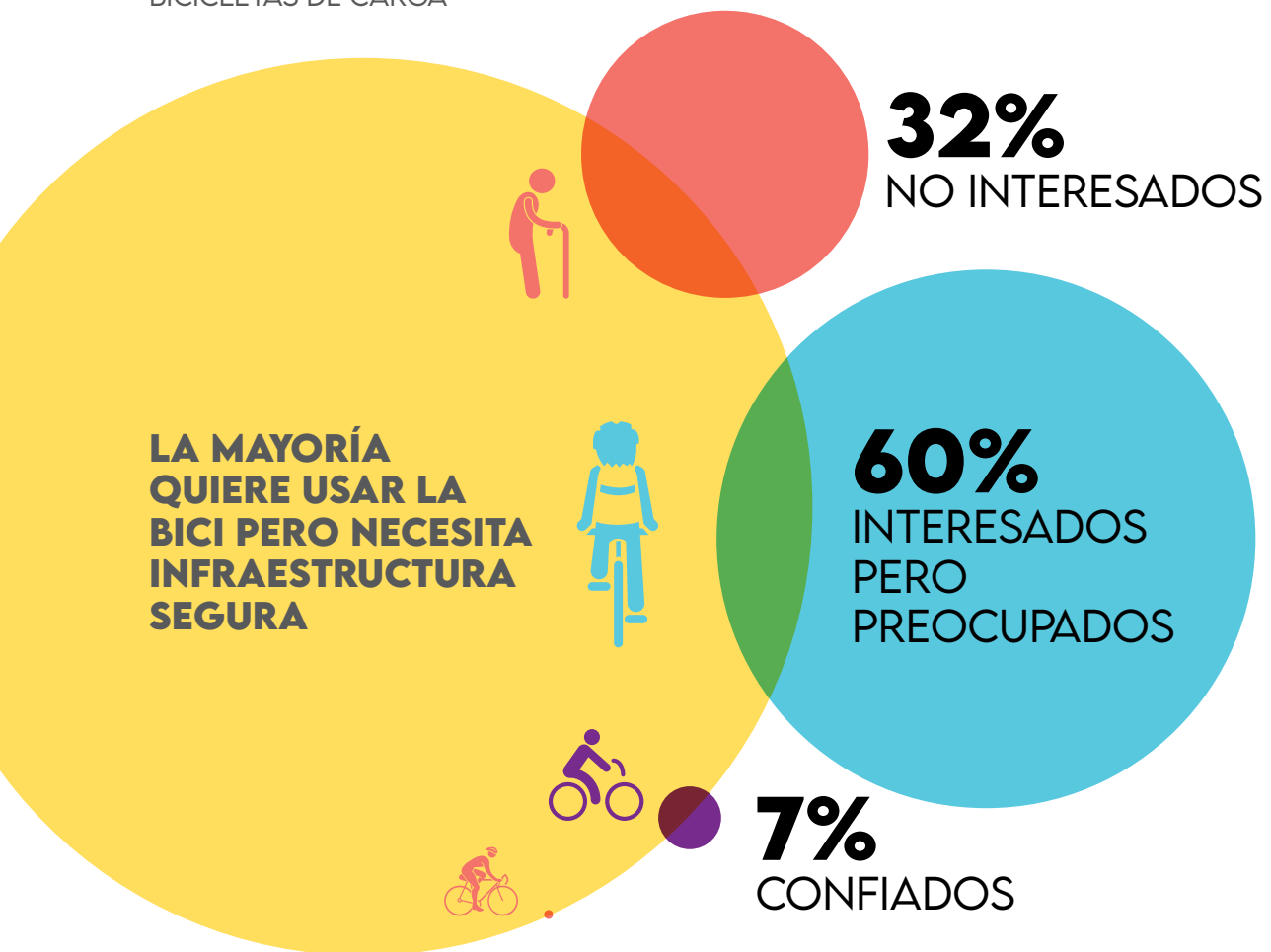
portante acompañar la construcción de infraestructura ciclista con programas de capacitación y fomento que faciliten a las personas adoptar estos modos de movilidad saludable.

Atender y resolver estos obstáculos ayudará a que más personas sientan la libertad de intentar usar la bicicleta y dis-

frutar de la calle; lo que a su vez puede lograr un importante número de nuevas personas usuarias, que al transitar en las calles produce un fenómeno observado en todo el mundo que se llama “seguridad por números”: cuando vemos a un número creciente de personas usando la calle, eso nos da confianza, ejem-

plo, ánimo, ganas de intentarlo nosotras también. Esos usuarios de la bicicleta pacifican el tránsito para todos los demás, pues todas las personas nos acostumbramos a que puede haber ciclistas en la calle y al estar más atentos a ellas y ellos, esto reduce las probabilidades y la ocurrencia de percances.

LA MAYORÍA DE LA POBLACIÓN ESTÁ INTERESADA EN USAR LA BICICLETA PERO PREOCUPADA POR LA POSIBILIDAD DE SUFRIR UN ACCIDENTE, POR LO QUE EVITAN PEDALEAR. SOLO UNAS CUANTAS PERSONAS SON EXPERIMENTADOS Y LOGRAN SUPERAR EL ESTRÉS DE INTERACTUAR CON EL TRÁNSITO MOTORIZADO Y CIRCULAR CONFIADOS, AÚN SIN CICLOVÍAS. LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA DEBE BRINDAR SEPARACIÓN Y PROTECCIÓN DEL TRÁNSITO MOTORIZADO PARA SERVIR A LA MAYORÍA, INCLUIDOS NIÑOS Y NIÑAS, PERSONAS MAYORES O PERSONAS CON BICICLETAS DE CARGA



Global Designing Cities Initiative.  
Global Designing Cities Initiative y  
NACTO, 2018. pág. 93

**1%**  
EXPERIMENTADOS



## EXPRESIONES DE CLASISMO, RACISMO Y OTRAS FORMAS DE DISCRIMINACIÓN

1. AQUÍ NO ES HOLANDA, UBÍCATE. NO SOMOS PRIMER MUNDO

2. PRETEXTO DE JODIDOS: ¿DIME QUIÉN CON UN BUEN SALARIO ANDA EN BICICLETA O EN TRANSPORTE PÚBLICO?

3. LOS CICLISTAS SON RESENTIDOS SOCIALES, PORQUE NO HAN PODIDO COMPRARSE UN COCHE

4. AFEAN LA COLONIA Y BAJAN LA PLUSVALÍA

5. NO QUEREMOS SER UN PUEBLO BICICLETERO, O SEA SOMOS UNA CIUDAD

7. ODIO A LOS CICLISTAS

6. LOS CICLISTAS SE SIENTEN SUPERIORES MORALMENTE, SE CREEN MÁS INTELIGENTES

8. LOS CICLISTAS SE SIENTEN EL CENTRO DEL UNIVERSO. SON MINORÍA

9. SÍ QUEREMOS LA CICLOVÍA PERO PARA CICLISMO RECREATIVO. NO QUEREMOS CICLISMO DE MOVILIDAD QUE PUEDE TRAER A PERSONAS MALEANTES A NUESTRA COLONIA

10. YA TIENEN PARQUES O LA VÍA RECREATIVA PARA HACER EJERCICIO



Muchas de estas expresiones muestran desprecio, arrogancia, presunción y maltrato hacia quienes consideramos diferentes, con menores posibilidades económicas, o de valor social inferior. Estos sentimientos y manifestaciones no son aceptables en el contexto de México, en donde la discriminación por razones de

raza, edad, condición social, preferencia sexual entre otras, está expresamente prohibida por la Constitución.

**TODAS LAS PERSONAS SOMOS IGUALES ANTE LA LEY Y LO IDEAL ES QUE APRENDAMOS A TRATARNOS CON RESPETO A NUESTRAS MÚLTIPLES DIFERENCIAS, SIN AGRESIONES.**



Las calles deben servirnos a todos y todas por igual, con la misma eficiencia y seguridad. Hay quienes piensan que las personas que andan en bicicleta lo hacen únicamente para hacer ejercicio o por necesidad descartando de inmediato otras razones para su uso como que este medio de transporte a veces es la única opción de movilidad o que realmente lo hacen por gusto, comodidad, conciencia ambiental, por recomendación médica u otras causas. Sean cuales sean los motivos es nuestra obligación respetar las de-

cisiones y los derechos de otras personas, tal y como queremos que sean respetados los nuestros.

Pretender que se quite espacio y seguridad a los peatones (que somos la mayoría) para que los ciclistas puedan circular es una actitud que podría calificarse de egoísta. Es inaceptable que se privilegie un modo de movilidad por encima de otro como también lo es maltratar o discriminar a las personas y apropiarse del espacio público que es de todas y todos.



# ¡LAS CALLES COMPLETAS NOS BENEFICIAN A TODAS Y TODOS!



## 1. SON CALLES MÁS SEGURAS PARA TODAS LAS PERSONAS.

Un espacio bien diseñado permite a personas con sillas de ruedas, bastón, con discapacidad, carreolas, niñas y niños pequeños a transitar con menor riesgo de sufrir un percance. La presencia constante de personas desestimula el crimen, el acoso y conductas antisociales como tirar basura, no recoger heces de perro, etcétera.



## 3. SON CALLES MÁS JUSTAS.

La infancia, adultos mayores, personas con movilidad limitada, con animales de compañía sin distinción de edad, clase social o identidad pueden usar la calle con comodidad y seguridad.



## 5. SON CALLES MÁS EFICIENTES.

Los espacios dignos y seguros para todos los modos de movilidad permiten un tránsito más fluido, cómodo y seguro para todas, porque evita conflictos entre las personas usuarias.



## 2. SON CALLES MÁS SILENCIOSAS Y SALUDABLES.

Las personas pueden caminar, correr, pasear, hacer ejercicio y convivir en el espacio público con sana distancia.



## 4. SON CALLES MÁS DISFRUTABLES,

en donde las personas desean estar, permanecer, vivir y acuden a ellas frecuentemente. Esto hace que las propiedades, comercios e inversiones en ellas obtengan mayor valor.



## 6. SON CALLES MÁS DIGNAS EN DONDE DA GUSTO VIVIR.

Esto promueve el sentido de identidad y pertenencia con el espacio y las personas suelen ser más cuidadosas de sus casas, sus jardineras y sus relaciones con sus vecinos y vecinas.



## 7. SON CALLES MÁS RESILIENTES Y SOSTENIBLES.

La presencia de árboles, espacios verdes, huertos, juegos, bancas, espacios de reunión, jardineras para recarga de agua de lluvia entre otras tecnologías hacen de los espacios comunes lugares que nos permiten adaptarnos a emergencias sanitarias como el COVID, a eventos como los sismos, lluvias abundantes y otros desafíos que el futuro nos pueda traer.



## 9. LAS CALLES COMPLETAS SON ESPACIOS EN DONDE LAS PERSONAS SON MÁS FELICES.

Esto trae beneficios incuantificables: hay más amigos, un mejor ambiente, más vitalidad económica y social, mayores oportunidades de encontrarse, mayor salud mental y física.



## 8. LAS CALLES COMPLETAS SON MEJORES PARA TODOS, incluidos

los automovilistas. El riesgo de sufrir un accidente, tener un percance vial o un conflicto con otro usuario disminuye dramáticamente en una calle bien diseñada y distribuida con espacios adecuados a las necesidades de todas las personas. Los automovilistas pueden circular con mayor comodidad, agilidad, sin pérdida de tiempo y con menor estrés en calles bien diseñadas con espacios de calidad para todos los modos de movilidad.



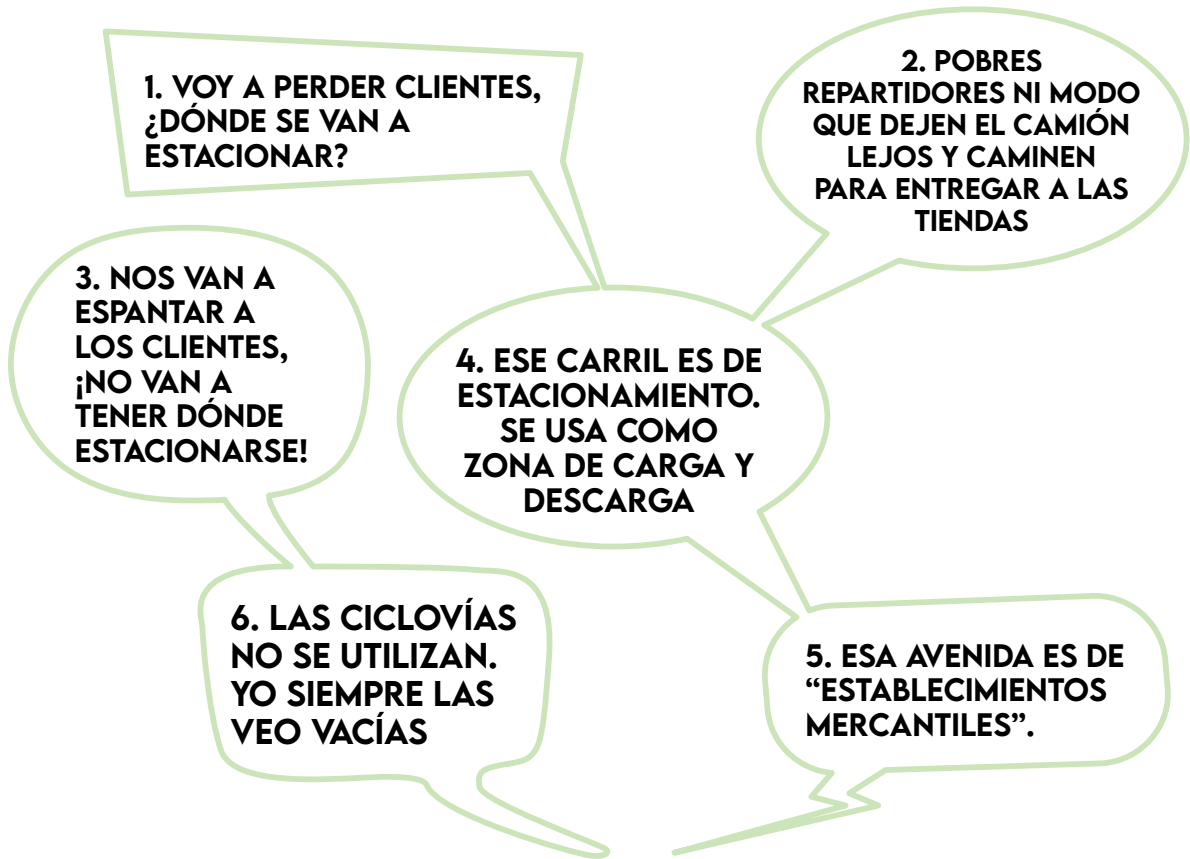
## 10. LAS CALLES PARA TODAS LAS PERSONAS SON IMANES PARA LA INVERSIÓN PÚBLICA Y PRIVADA.

Aquí las personas quieren vivir, rentar, comprar, invertir.





## EXPRESIONES DE AFECTACIONES A LA ECONOMÍA



Un sector de comerciantes no solo en México sino alrededor del mundo estima que la mayoría de sus clientes requiere de estacionamiento para poder consumir en sus establecimientos. Estudios han demostrado que las y los consumidores caminan y usan el transporte público más de lo que los empresarios creen. Las ventas y la actividad económica mejora en donde las personas pueden caminar. Las calles que se peatonalizan establecen horarios para la entrega de mercancías de

forma cómoda y eficiente, sin incomodar a los clientes.

**LAS CALLES QUE TIENEN CICLOVÍAS ATRAEN NUEVOS CLIENTES QUE CONSUMEN CON MAYOR FRECUENCIA QUE QUIENES VAN EN COCHE. EL ESTACIONAMIENTO EN VÍAS PRIMARIAS ESTÁ PROHIBIDO, ASÍ QUE LAS CICLOVÍAS NO LE QUITAN CAJONES A LOS ESTABLECIMIENTOS.**

Las ciclovías se ven vacías precisamente porque permiten el paso eficiente de las

personas en muy poco espacio, sin que se produzcan filas de bicicletas atoradas. Entre más ciclovías protegidas y conectadas existan en vías primarias todas las personas con cualquier nivel de pericia, capacidad física, edad o con niños podrá mo-

verse libremente por la ciudad, sin temor a ser atropellado. Esto evitará que se produzcan congestionamientos vehiculares y a los comercios les ahorra la necesidad y los costos asociados a la provisión de cajones de estacionamiento.

## EXPRESIONES DE DESCONOCIMIENTO

1. LAS CICLOVÍAS QUITAN ESPACIO PARA QUE CIRCULEN COCHES Y ESO PROVOCA MÁS TRÁFICO Y CONTAMINACIÓN EN LAS CALLES

2. YO NO ME NIEGO A LAS CICLOVÍAS, SÍ ME NIEGO A QUE SE VIOLE EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO

3. VAN A OBLIGAR A QUE EL AUTO BAJE SU VELOCIDAD Y NOS VAMOS A HACER HORAS MÁS PARA LLEGAR

4. CUANDO NO HABÍA METROBUS, INSURGENTES ERA MÁS FLUIDA. ESTÁ COMPROBADO QUE ESE SISTEMA DE TRANSPORTE NO FUNCIONA

5. LA CALLE NO ES PARA LAS BICIS

6. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS TRABAJAN A MÁS DE 10KM DE DISTANCIA. NO ES VIABLE IRSE Y REGRESAR EN BICICLETA. Y ENTORPECE EL TRÁFICO Y POR ENDE EL TRANSPORTE PÚBLICO QUE SÍ SE OCUPA.

7. CON EL CLIMA DE AQUÍ NO SE PUEDE ANDAR EN BICICLETA. HOY FUNCIONA PERO QUÉ VA A PASAR CUANDO EMPIECE LA ÉPOCA DE LLUVIAS, NADIE LA VA A USAR Y SOLO GENERARÁ CAOS VIAL PERJUDICANDO A LA MAYORÍA

8. LOS TOPES, PASOS SEGUROS Y EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO SON RESPONSABLES DE LA CONTAMINACIÓN

9. LAS BICIS SON PELIGROSAS, PRODUCEN ACCIDENTES

10. MI COCHE ESTÁ BIEN AFINADO. NO CONTAMINA. LOS CAMIONES CONTAMINAN MÁS QUE MI COCHE



**NI LOS ESPACIOS PARA PEATONES NI PARA LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS PRODUCEN CONGESTIONAMIENTOS O MAYOR CONTAMINACIÓN, AL CONTRARIO LOS ALIVIAN, PERMITIENDO QUE MÁS PERSONAS SE MUEVAN POR LA CIUDAD EN MUY POCO ESPACIO CON CERO EMISIONES CONTAMINANTES.**

Los coches veloces y bien afinados contaminan: ir rápido no reduce las emisiones contaminantes y sí crea riesgos de accidentes viales serios. Los autos privados son por su número los que más contaminación del aire producen. La gran cantidad de coches en circulación y la constante “pelea” por cambiar a carriles más rápidos, es lo que interrumpe el flujo vehicular y justamente son conductas inadecuadas como ser agresivo, no respetar la fila para entrar o salir de una vía rápida, pasarse los altos, estacionarse en lugares prohibidos, invadir ciclovías, rampas para personas con discapacidad o carriles exclusivos del transporte público que hacen más lenta la movilidad de todos los modos de transporte, producen percances y conflictos que nos quitan tiempo a todos. Al circular a una velocidad moderada se previenen accidentes, interrupciones, conflictos y el flujo vehicular es constante, y por tanto más ágil.

Las bicicletas en sí mismas no son peligrosas: por su peso y velocidad es raro que produzcan heridas graves a otras personas. Es necesario que todo vehículo sea conducido con responsabilidad y respeto hacia los demás. No es aceptable ninguna

forma de violencia vial de parte de ningún usuario de la calle. Todas las personas pagamos por las calles: no le pertenecen a un sólo tipo de usuario.

Para garantizar la seguridad de los usuarios más vulnerables que son los bebés, niños y niñas, personas adultas mayores o personas con discapacidad lo ideal es que exista infraestructura adecuada para cada uso que separe a los vehículos más pesados y rápidos. Las ciclovías son una forma de dar seguridad al ciclista y también al peatón, porque así no existe pretexto alguno para que ciclistas invadan banquetas. Al dar espacio seguro para el ciclista más personas podrán usar la bicicleta con confianza, sin importar la distancia, la lluvia, el clima ni la capacidad física de las personas. Todas las personas podrán hacerlo sin miedo.

Muchas personas se rehúsan a intentar nuevas actividades, aún cuando desean hacerlo y pueden ser positivas para su salud, porque se sienten poco hábiles, temen hacer el ridículo y no les gusta sentirse inseguras o poco hábiles. Tampoco se sienten cómodas expresando estas preocupaciones, así que a veces es difícil identificar y atender estas necesidades. Ofrecer continuas oportunidades sencillas y accesibles para practicar, las hará poco a poco hábiles y confiadas, pero necesitan ser animadas a persistir. Una estrategia que ha demostrado gran utilidad para esto es organizar “Vías recreativas” dominicales y en días festivos, que le permitan a las personas disfrutar, aprender y conocer su ciudad desde otro punto de vista.



## EXPRESIONES DE SENTIMIENTOS DE INJUSTICIA

1. HACE FALTA MÁS TRANSPORTE PÚBLICO, NO CICLOVÍAS

2. ¿PARA QUÉ? SI SE PUEDEN IR POR LA CALLECITA DE AL LADO

3. NO ME VOY A PODER ESTACIONAR ENFRENTA DE MI CASA

4. ¿DÓNDE ME VOY A BAJAR SI HAY CICLOVÍA?

5. A VECES LOS CICLISTAS NO RESPETAN LAS NORMAS. VAN EN SENTIDO CONTRARIO, CON AUDÍFONOS Y LLEGAN A PASARSE LOS ALTOS EN VÍAS PRINCIPALES

6. PONEN EN RIESGO A LOS PEATONES PORQUE AL BAJAR DEL TAXI, UBER O AUTO EN SEGUNDO CARRIL Y ATRAVESAR LA CICLOVÍA, LOS CICLISTAS NO LES CEDEN EL PASO: LES AVIENTAN LA BICI

7. ES QUE LOS CICLISTAS AVANZAN MÁS RÁPIDO QUE LOS AUTOS, ¡ES INJUSTO!

8. ANTES DEBIERAN DE APRENDER A RESPETAR AL PEATÓN PORQUE USTEDES SE SUBEN A LAS BANQUETAS Y ANTES DE PEDIR APRENDAN A RESPETAR

9. PRIMERO HAY QUE ARREGLAR LOS BACHES DE LA CIUDAD. O ARREGLAR EL PAVIMENTO DE LAS CALLES SECUNDARIAS ANTES DE INVERTIR EN BANQUETAS O EN CICLOVÍAS

10. ¿CÓMO VAMOS A GARANTIZAR QUE LAS MOTOS Y VEHÍCULOS NO SE TREPEN EN LA CICLOVÍA?





Algunas personas consideran que la ley y los reglamentos de tránsito dan muchas ventajas a peatones y ciclistas y lo perciben como una injusticia. Todas y todos tenemos los mismos derechos pero los vehículos son regulados de forma diferenciada porque su peso y velocidad implican riesgos diferentes para quienes los conducen y para los demás. No se puede regular igual a una carreta de bebé, un coche privado y a una pipa de combustible.

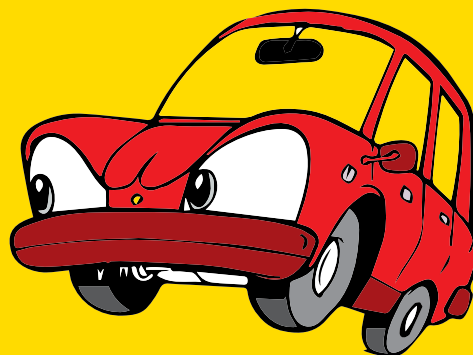
**LAS OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES CRECEN CON EL RIESGO. ES RESPONSABILIDAD DE TODOS Y TODAS, PEATONES, CICLISTAS, AUTOMOVILISTAS CONOCER Y CUMPLIR CON LOS REGLAMENTOS DE TRÁNSITO PARA QUE LAS CIUDADES SEAN SEGURAS PARA TODAS LAS PERSONAS.**

En todas las ciudades, el estacionamiento de automóviles es una constante batalla entre vecinos, oficinas, turistas y visitantes, por ello es muy importante que la autoridad organice adecuadamente en dónde está permitido estacionarse y que

vigile su cumplimiento para evitar conflictos: no podemos pensar que las personas con automóvil tenemos derecho a más espacio y comodidad que el resto, ni viceversa.

El tamaño de la ciudad, la cultura vial, tus creencias y preferencias personales no justifican que atropelles a ninguna persona. Si tú no sabes, no puedes, no quieres ir a pie o en bici está bien, pero agredir a peatones, ciclistas y otros automovilistas cuando estás detrás del volante es inaceptable. Nada justifica la violencia. Si sientes enojo, frustración, ansiedad, angustia, cansancio u otros sentimientos que te impidan conducir tu vehículo con prudencia, detente y respira profundo. ¡Puede salvar tu vida y la de los demás!

**TODAS LAS CALLES NECESITAN INFRAESTRUCTURA DE BUENA CALIDAD, ESPACIOS SEGUROS Y ADECUADOS PARA PERMITIR LA MOVILIDAD DE TODAS LAS PERSONAS EN CONDICIÓN DE SEGURIDAD, EQUIDAD Y ACCESIBILIDAD.**



# NADA JUSTIFICA LA VIOLENCIA VIAL

Hay automovilistas que agreden, insultan y hasta atacan a ciclistas con sus coches, poniéndose a ellos y a los demás en riesgo. Algunas personas, que regularmente son una minoría, no sólo están desinteresadas por completo en usar la bicicleta, sino que actúan para impedir que otras puedan hacerlo. Por ejemplo:

UNA MUJER EN NUEVO LEÓN AGREDIÓ A UN NIÑO DE 15 AÑOS POR USAR SU BICICLETA EN UN PARQUE PÚBLICO, LO QUE LE OBLIGÓ A AMPARARSE PARA PODER EJERCER SU DERECHO A HACER EJERCICIO SIN SUFRIR ACOSO.

EN CIUDAD DE MÉXICO OTRA SEÑORA ACOSÓ A UNA VECINA POR ESTACIONAR SU BICICLETA EN UN ESTACIONAMIENTO DE UN CONDOMINIO "PORQUE LA BICICLETA SE VE FEA Y ESTE ESTACIONAMIENTO ES PARA COCHES, NO PARA BICICLETAS".



**AQUÍ PRESENTAMOS ALGUNAS DE LAS EXCUSAS DE AUTOMOVILISTAS EN PERCANCES CON CICLISTAS:**

1. "NO TE VÍ", "NO ME FIJÉ", "VENÍA VIENDO EL CELULAR"

2. "NO TRAÍA CASCO" O "NO TRAÍA ROPA REFLEJANTE"

3. LOS CICLISTAS NO RESPETAN EL REGLAMENTO

4. "ES QUE ERA DE NOCHE"; "LLOVÍA"; "ESTA ES UNA VÍA RÁPIDA"

5. ES QUE AQUÍ NO HAY CICLOVÍA

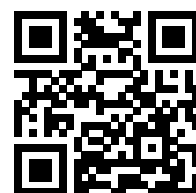
6. ES QUE EN MÉXICO NO HAY UNA CULTURA VIAL AVANZADA

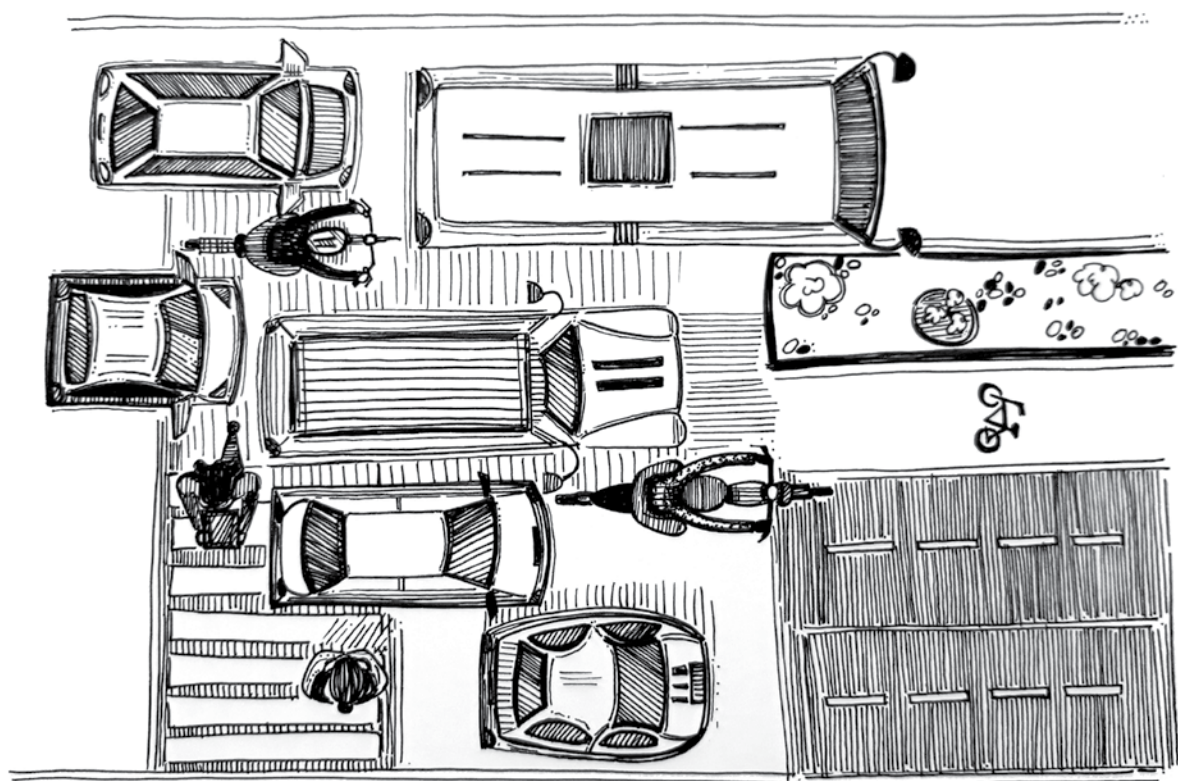
7. "ES QUE IBA MUY LENTO", "ES QUE NO SE QUITÓ CUANDO LE TOQUÉ EL CLAXON"

8. "ES QUE SE CREEN DE GOMA", "ES QUE SE CREEN SALVADORES DEL MUNDO", "ES QUE SON HIPSTERS" O "ES QUE SON RESENTIDOS SOCIALES PORQUE NO PUEDEN COMPRARSE UN COCHE"

9. ES QUE ALGUNOS CICLISTAS SON GROSEROS, MALHABLADOS, FEOS, QUE SE SUBEN A LA BANQUETA, ME CAEN MAL, LOS ODIÓ

**LECTURAS RECOMENDADAS**  
Compilación de quejas de argumentos falaces  
<https://cyclingfallacies.com/es/>





### 3. UN ANTES Y UN DESPUÉS EN NUESTRAS CIUDADES

**N**inguna ciudad, grande o pequeña, rica o pobre, avanzada tecnológicamente o no, ha logrado resolver la movilidad de coches de forma eficiente. En todo el planeta, se ha revalorizado el transporte público y la movilidad activa y en bicicleta como formas más saludables, sostenibles, eficientes y agradables para que las personas se muevan en entornos urbanos. México no es la excepción.

**LAS EXPERIENCIAS EXITOSAS DE CICLOVÍAS, VÍAS RECREATIVAS, ESPACIOS PÚBLICOS DE CALIDAD, SERVICIOS DE PRÉSTAMO Y RENTA DE BICICLETAS EN DIVERSAS CIUDADES MEXICANAS Y EL MUNDO HAN LOGRADO CONVENCER DE LOS BENEFICIOS DE ESTAS INNOVACIONES Y ANIMADO A LAS PERSONAS A DISFRUTAR SUS CIUDADES DE NUEVAS FORMAS.**



**ANTES**



**DESPUÉS**

Av. Biólogo Maximino Martínez  
Ciudad de México

En la última década, la Ciudad de México ha comenzado a construir ciclovías, invertir en la mejora de sus sistemas de transporte público y en la ampliación y mejora de espacios peatonales, así como en la accesibilidad para personas con discapacidad. La mejora de la calidad de vida en los barrios en donde se han implementado ha traído también la reducción del ruido, los tiempos de traslado y las emisiones contaminantes, abriendo la posibilidad de que más personas adopten estilos de vida saludables.



**ANTES**

Crucero seguro en la intersección de Av. Patria y Av. Moctezuma. Zapopan, Jalisco. Fotos Google Earth



**DESPUÉS**



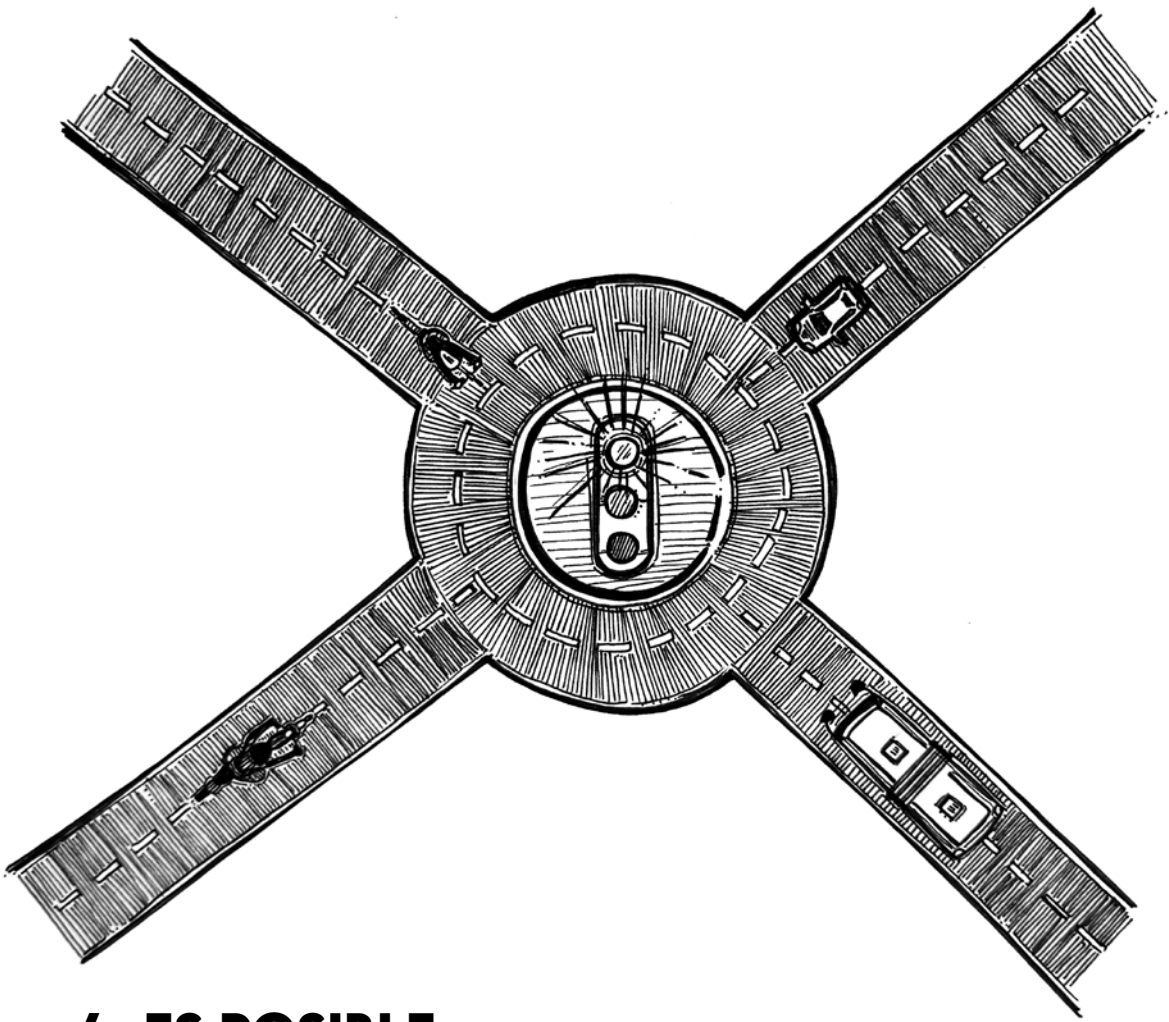
**ANTES**



**DESPUÉS**

Implementación de la ciclovía, Calle 2 sur, Puebla.  
Foto: Secretaría de Movilidad del municipio de Puebla





## 4. ES POSIBLE PONERNOS DE ACUERDO

**M**uchas personas han decidido no conversar sobre política, religión o fútbol en las reuniones familiares o con amistades, para evitar conflictos. La lista de temas ahora es más amplia, incluye también la movilidad urbana y por ello es importante comprender los fenómenos alrededor de la polarización social.

Estamos expuestos a una gran cantidad de información, y hasta cierto punto es normal que sigamos medios, personas y a

organizaciones con quienes compartimos puntos de vista, interpretaciones o sesgos de clase, raza u otros mientras solemos ignorar o bloquear las opiniones con las que estamos en desacuerdo, particularmente las que nos cuestionan profundamente. Eso nos lleva a experimentar una falsa noción de que todas las personas piensan igual que nosotros y a creer que hay una “verdad absoluta”, invisibilizando la diversidad de opiniones, ideas, comprensión y posiciones sobre diversos temas de otras personas.



Cuando nos encontramos con esa diversidad de pensamiento o acción, podemos experimentar un sentimiento de frustración, desesperación y percibir que el resto de personas actúa de mala fe en contra de verdades que consideramos “están plenamente probadas, que están a la vista de todos, y que son la realidad”.

**LO CIERTO ES QUE LAS PERSONAS SOMOS DIVERSAS Y TENEMOS MUCHAS FORMAS DISTINTAS DE PENSAR, ACTUAR Y EXPERIENCIAS DE VIDA Y NECESIDADES DIFERENTES.**

Es falso que todos compartamos la misma información o que todos experimentemos la calle y la ciudad de la misma forma: no vive igual un mexicano en la zona central de una ciudad que viaja en coche, que una persona que vive en la periferia o en una zona rural y que depende del transporte público.

En el siglo en el que mayor acceso a información tenemos, a alta velocidad y aparentemente sin filtros, es cuando más ruido,

noticias falsas, datos poco claros o incompletos, descontextualización, politización, algoritmos y otros mecanismos de manipulación, hacen más complicado y difícil el acceso a la ciencia, el conocimiento, el diálogo y la reflexión de las que nacen los acuerdos. Paradójicamente, estamos más incomunicados y confundidos que nunca. Algunos ni siquiera se han dado cuenta de esto y afirman sin ninguna sombra de duda que lo que ellos piensan es la realidad y es la única verdad aceptable. Como sociedad global hiperconectada parecería que estamos más listos para pelear que para escucharnos y tratar de comprendernos y convivir. Esto es un gran desafío para una sociedad megadiversa y desigual como la mexicana.

Algunas personas ignoran los reglamentos de tránsito, aprendieron a manejar con la ayuda de algún familiar y consideran que sus hábitos de conducción y de conducta en la calle son adecuados, cuando muchas veces pueden estar violando las regulaciones y poniéndose en riesgo a sí mismos, sus familias y a otras personas.





Durante muchos años los medios de comunicación, las políticas públicas, la forma que le hemos dado a las ciudades han creado la idea falsa de que la mayoría tiene y usa coche.

**EN REALIDAD, LA MAYORÍA DE LAS FAMILIAS NO CUENTA CON UN VEHÍCULO PRIVADO. LA MAYORÍA DE TODOS LOS VIAJES EN MÉXICO SE HACEN SIN COCHE.**

Es injusto e irracional hacer la ciudad para una minoría que tiene coche, mientras se abandona e ignora a la mayoría que no lo tiene y que también requiere transportar niños, ir a trabajar, a estudiar, llevar sus alimentos, etcétera. Las calles y las ciudades deben hacerse para que sean seguras y eficientes para todas las personas, no sólo para unas cuantas.

Convivir en paz requiere que hagamos un esfuerzo superior para rescatar lo mejor de nosotros mismos: la posibilidad de respetarnos en nuestras diferencias, de alegrarnos y dejarnos sorprender y aprender por esa diversidad de pensamiento, emoción y acción, y aprender a encontrar puntos en común con personas que viven realidades muy diferentes aunque compartamos espacio y tiempo. Desgraciadamente, la actual polarización no abona a un entorno de tolerancia, respeto y comunicación abierta. La disposición de escuchar a quienes piensan diferente a nosotros, se ha reducido radicalmente.

A este contexto adverso se suma el hecho de que para muchas personas es muy doloroso, difícil y para algunos imposible cambiar de hábitos o aceptar fácilmente los cambios. Algunas personas no viven





los cambios como una oportunidad para mejorar sino como una amenaza, que temen pueda reducir sus derechos, libertades y comodidades.

Las personas a veces nos resistimos a cambiar la forma en la que vivimos o convivimos en las calles, no porque las que tengamos sean buenas, sino porque son las únicas que conocemos. Muchas personas prefieren lo que conocen antes que algo nuevo que nunca han experimentado. Otras personas se resisten a cambios que no comprenden o en las que no confían en que producirán mejoras en su calidad de vida. Otras personas no quieren cambios que sienten que no les beneficiarán porque ellos mismos nunca caminan, no andan en bicicleta o no usan el transporte público.

Preparémonos a cambiar nuestras ideas. Démosle una oportunidad a los jóvenes. Cambiemos la conversación.

**PASEMOS DEL “NO QUIERO”, “NO ME GUSTA”, “NO LO ENTIENDO”, “YO LLEVO 30 AÑOS VIVIENDO ASÍ”, “ESTO NO LO CONOZCO” A “¿CÓMO LOGRAMOS UNA MEJOR CIUDAD PARA TODOS?”, “¿CÓMO APOYO PARA QUE ESTE CAMBIO SE HAGA BIEN?”, “¿CÓMO NOS ASEGURAMOS QUE ESTOS CAMBIOS FUNCIONEN?”.**

Imaginar que las calles y ciudades puedan ser mejores espacios para todos es un ejercicio difícil para muchas personas, cuya experiencia personal de la ciudad de muchos años, es de espacios agresivos, violentos y descuidados. Pensar que las ciudades pueden ser mejores espacios es un sueño que parece imposible porque



desconfiamos de nuestro entorno, del gobierno, porque hemos sufrido violencia como asaltos, acoso sexual o porque nunca experimentamos con gozo las calles. Algunas personas no tienen ningún interés en mejorar los espacios públicos pues tienen acceso a espacios privados de calidad, pueden viajar para disfrutar del espacio público en otros países o están acostumbrados a no depender de ellos.

Muchísimas personas están a favor y desean de ciudades más ordenadas, pero no suelen manifestarse como quienes es-

tán en contra. Conforme se avanza en la construcción de servicios de transporte, facilidades para la bicicleta y otros cambios, más personas comprenden mejor los beneficios de estas intervenciones y las apoyan.

Es muy importante comunicar que el que muchas ciudades se hayan diseñado para facilitar la comodidad y el uso por personas en coche, no significa que eso sea correcto, que sea la única forma posible de hacerlo, ni que tenga que seguir siendo así.





**LA REALIDAD PUEDE Y DEBE CAMBIAR PARA RESOLVER LOS PROBLEMAS CON LA MEJOR EVIDENCIA DISPONIBLE, LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS, LOS APRENDIZAJES DE LOS ERRORES DEL PASADO Y CON UN COMPROMISO PARA INCLUIR A TODOS LOS MODOS DE MOVILIDAD Y PONER EN EL CENTRO LAS NECESIDADES DE LAS PERSONAS, ANTES QUE LOS REQUERIMIENTOS DE UNOS VEHÍCULOS QUE SOLO UNA MINORÍA PUEDE COSTEAR.**

El que las calles cambien para mejorar los desplazamientos de todas las personas, no afecta a las personas que van en automóvil: las calles más ordenadas sirven mejor a todos sus usuarios, incluidos automovilistas, puesto que se evitan conflictos con peatones, ciclistas y otros conductores. Hacer la calle para todas las personas solo nos obliga a ser amables y respetuosos de los demás, con igualdad. Cada persona que pueda moverse sin un coche, dejará de contaminar, de ocupar espacio pa-





ra transitar y estacionarse, de hacer ruido, de competir agresivamente con otros conductores. Los viajes para los que sea necesario usar un vehículo motorizado serán más ágiles y eficientes con menos coches en circulación.

Es obvio que no todos los viajes pueden hacerse sin coche: para ir de una ciudad a otra, llevar a una persona enferma, transportar objetos voluminosos o pesados se puede requerir su uso. Lo importante es reflexionar qué es mejor para nosotros mismos, para los demás y para la ciudad y el planeta, colaborar al elegir caminar, andar en bici o en transporte público cuando sea posible. Ese ejercicio aunque ligero es muy bueno para nosotros mismos. Cada viaje que no emite contaminación y ruido contribuye a mejorar la calidad de aire y de vida en nuestras calles. Literalmente ayudaremos a mantener limpio el aire que respiramos.

Nuestro planeta se enfrenta a graves desequilibrios e incertidumbre. La pandemia de coronavirus nos ha demostrado a todos la vulnerabilidad de nuestros sistemas y la enorme interdependencia que existe

entre todos los países. Ningún lugar está lejos, ningún asunto humano nos puede ser ajeno. Responder a los desafíos que ya están aquí como la crisis económica, la emergencia climática, los conflictos sociales, las emergencias sanitarias y la probable combinación de todos ellos, requerirá de todas nuestras capacidades y de lo mejor de cada uno de nosotros y el conjunto de nuestra sociedad. Los adultos tenemos que prepararnos para afrontar estos desafíos y a apoyar a nuestros jóvenes y niños para que logren adaptarse rápidamente también. Tenemos que aprender a cambiar junto con nuestras ciudades.

**AÚN FALTA MUCHO PARA LOGRAR QUE TODAS LAS CIUDADES MEXICANAS CUENTEN CON ESPACIOS DIGNOS Y SEGUROS PARA CAMINAR, ANDAR EN BICICLETA Y CON UN TRANSPORTE PÚBLICO DE MAYOR CALIDAD. EN EL FUTURO ES PROBABLE QUE VEAMOS ESTOS Y OTROS CAMBIOS COMO LA INSTITUCIONALIZACIÓN DEL TRABAJO A DISTANCIA, LA MEJORA DE LA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS Y LA AMPLIACIÓN Y MEJORA DE ESPACIO PÚBLICO AL AIRE LIBRE, PARA PODER CONVIVIR DE FORMA SEGURA CON EL CORONAVIRUS.**

# DECÁLOGO DEL BUEN CONDUCTOR



## 1. CONOCE Y RESPETA EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO

No lo violes, ni por cinco minutitos. Aún una violación “chiquita” puede causar un accidente o conflicto.



## 2. SÉ CONSCIENTE DE LOS IMPACTOS NEGATIVOS DEL USO DE TU COCHE

Úsalo racionalmente sólo para los viajes que no se puedan resolver adecuadamente de forma más saludable y sostenible.



## 3. ÚSA TU VEHÍCULO CON MUCHO CUIDADO

Sé consciente de que conduces un vehículo que por su peso y velocidad puede matarte a tí, tus pasajeros y a otras personas.



## 4. TODAS LAS PERSONAS TENEMOS EL MISMO DERECHO A TRANSITAR

por la ciudad con seguridad y nada justifica la violencia vial.



## 5. SI VAS A REBASAR A UN CICLISTA

hazlo con un metro y medio de distancia.



## 6. CEDE SIEMPRE EL PASO A LOS PEATONES

No toques el claxón: es una agresión innecesaria.



## 7. CUIDA DE NO SALPICAR

a peatones, ciclistas y usuarios de transporte público cuando llueve.



## 8. MANEJA CON CUIDADO Y AMABILIDAD,

ello hará que más personas se animen a caminar o andar en bici.



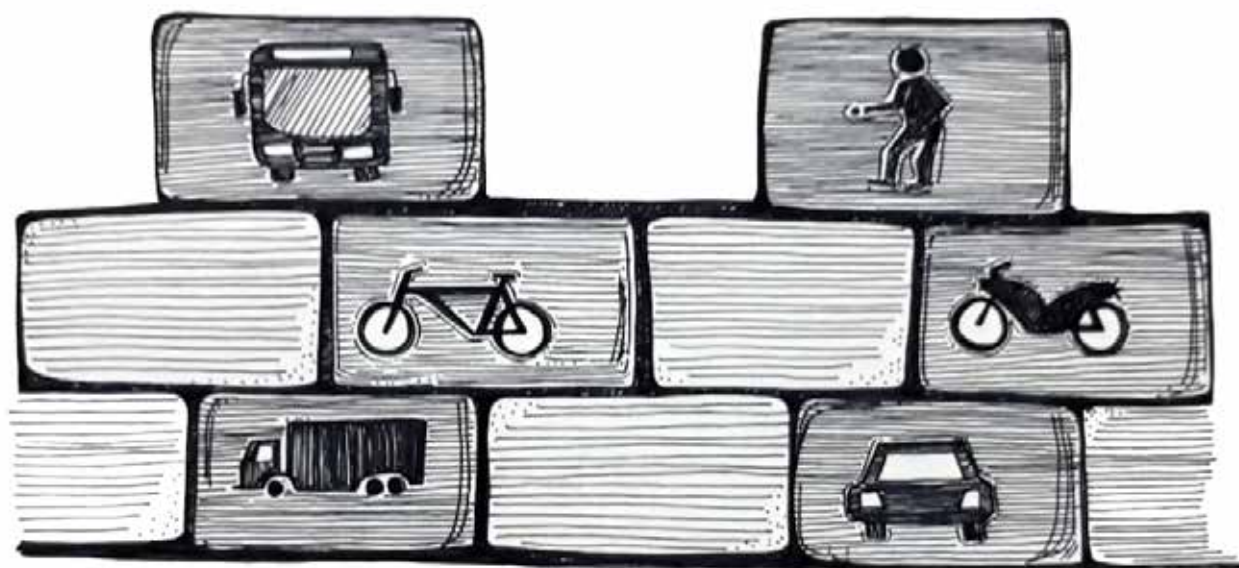
## 9. CONDUCE EN PLENITUD DE FACULTADES.

Sin el influjo del alcohol, sin distracciones. No desquites tu enojo, estrés, conflictos, impaciencia conduciendo de forma agresiva.



## 10. TUS ACCIONES CUENTAN.

Pon tu granito de arena para que las calles sean cada vez más organizadas y seguras.



## 5. UN COMPROMISO DE NUESTRA GENERACIÓN CON EL FUTURO

**A**lgunas personas nos tocó vivir en una época en donde tener coche y usarlo diariamente es normal y nos hace sentir bien, pero esta época de desperdicio de energía y espacio público ha terminado. Lo que nuestra generación hizo no puede ser repetido por nuestros hijos e hijas ni su descendencia, porque las necesidades de este siglo son diferentes y eso no debe entristecernos o decepcionarnos. Nuestros hijos e hijas, nietos y nietas tendrán oportunidades y

ventajas que nuestra generación no imaginaba: servicios en línea, trabajos a distancia, mejores servicios de transporte, mayores espacios verdes y de convivencia, más oportunidades para llevar vidas activas y saludables. Descubrirán su propia forma de disfrutar, en su propio siglo.

En todo el mundo las ciudades se están transformando para abrir más espacio a las personas y a regular, restringir y prohibir el uso del espacio público para el trán-






sito, estacionamiento y resguardo de automóviles privados. La movilidad urbana no será resuelta con coches voladores o que no contaminen ni por otras tecnologías más disparatadas e improbables. El orden, la convivencia respetuosa, las actuales tecnologías bien implementadas, las calles y ciudades mejor planeadas y diseñadas permitirán una mejor calidad de vida, con seguridad y acceso a las ventajas de vivir en ciudades.

Las personas adultas tenemos la responsabilidad y el compromiso de apoyar a las nuevas generaciones a adaptarse lo más rápidamente posible a estas transformaciones y colaborar con ellas en la creación de las ciudades que su época necesita. Apoyemos la creación de ese nuevo mundo para que la gente más joven, incluyendo la de nuestras familias, pueda moverse

de forma más segura, saludable, sustentable y solidaria; para que puedan caminar a la escuela, disfrutar la ciudad en bicicleta, explorar el mundo y aprender a ser libres sin temor a ser atropellados o heridos en percances viales, tal como lo vivimos nosotros.

Exijamos que esas transformaciones sean de la mayor calidad posible. Les estamos heredando ciudades, calles y un planeta con muchas dificultades, pongamos nuestro granito de arena para ayudar a transformar rápidamente el mundo en el que lucharán por sobrevivir en lugar de detener estos cambios. Nos va a costar trabajo, exactamente igual que nos ha costado aprender a usar nuevas tecnologías y servicios, pero tenemos que permitir que ese mundo nuevo nazca para las generaciones por venir.



**EL ORDEN, LA CONVIVENCIA RESPETUOSA, LAS ACTUALES TECNOLOGÍAS BIEN IMPLEMENTADAS, LAS CALLES Y CIUDADES MEJOR PLANEADAS Y DISEÑADAS PERMITIRÁN UNA MEJOR CALIDAD DE VIDA, CON SEGURIDAD Y ACCESO A LAS VENTAJAS DE VIVIR EN CIUDADES.**





SE RENTA  
53959477

JUAN



