

EL CICLISMO EN LA CIUDAD DE MÉXICO:

UNA COLABORACIÓN ENTRE CDMX & LONDRES

UNIVERSITY OF WESTMINSTER#













DE UNA GRANDE CIUDAD A OTRA

Rachel Aldred

Cuando llegué a la Ciudad de México por primera vez, me encantó. Vivo en Londres desde hace 20 años y me gustan mucho las grandes ciudades. CDMX es una de las más grandes y mejores que conozco. La ciudad por sí sola tiene 8 millones de personas, mientras que la ZMVM – Zona Metropolitana del Valle de México – tiene otros 12 millones.

Claro que la ciudad tiene muchos problemas, que van desde la escasez del agua hasta la violencia. En términos de movilidad, aunque el metro, el sistema Ecobici, y el Metrobús son bastante baratos, una gran parte de la zona metropolitana no tiene acceso a estos medios de transporte. Las mujeres experimentan una alta tasa de acosos sexuales en el transporte público, y esto representa una razón por la que algunas de ellas eligen usar una bicicleta en su lugar. En cuanto a ciclismo, además de sus diferencias, encontré similitudes entre Londres y CDMX. Londres y CDMX tienen niveles bajos de ciclismo (2% de viajes), pero ambas ciudades han experimentado una rápida tasa de crecimiento. También en las dos ciudades, en años recientes se han construido algunos proyectos de infraestructura para ciclistas; sin embargo, en la mayoría de las calles principales falta infraestructura segura. En Londres, 3 de cada 4 viajes en bici se hacen por hombres, y en CDMX es aún mayor - 4 de 5.

A nivel personal, cuando usaba una bicicleta en CDMX, las sensaciones y el nivel del riesgo que experimentaba no eran tan distintos de lo que experimento normalmente en Londres; es decir, los sentía solo a veces. Bueno, ¡pero a veces está muy mal también! En mi visita, me quedé en un hotel en La Condesa. Me gustó mucho que había una ciclovía enfrente de mi hotel, y la usaba mucho. Estaba contenta de ver la ciclovía casi siempre libre de vehículos estacionados: y pensaba que el comportamiento de conductores en ese respecto era mucho mejor que lo que veo en Londres. Sin embargo, unas colegas me sugirieron que fuera a ver la misma calle un poco más lejos de mi hotel – y allí descubrí un ciclocarril lleno de vehículos estacionados. Parecía que la

infraestructura y la aplicación de las normas no eran iguales en cualquier lugar.

Este tema continuó cuando hicimos el taller metodológico. Allí muchos participantes hablaban de las desigualdades en la ciudad, en términos de infraestructura, seguridad, y tipos de ciclistas. Por ejemplo, México todavía tiene no solo repartidores en bicicletas, pero también vendedores de comida callejera que utilizan triciclos para llevar sus tamales y tortas. En Londres, estamos volviendo a descubrir las bicicletas de carga, como si fueran algo nuevo. Para la CDMX, esta tradición jamás ha muerto. Sin embargo, hay una necesidad urgente de pensar cómo mejorar la situación de los repartidores y de otros trabajadores en bici, que tienen pocos derechos como empleados y a menudo experimentan mucho peligro en la calle, sin infraestructura adecuada.

Para terminar: ¿qué más puede Londres (y otras ciudades de similar tamaño) aprender de CDMX? Los 'paseos dominicales' en bici, por supuesto – y también otros paseos, de noche, con disfraces, etc. Cada domingo 55km de calles se cierran al tráfico motorizado en la ciudad, y se abren a la gente. Para los habitantes de CDMX es normal hoy en día, pero para una habitante de Londres (donde organizar un solo día sin coches es tan difícil), parece un milagro. También se puede aprender del uso de infraestructura protegida que no es perfecta, pero que se puede instalar rápidamente, sin mucho dinero, y quizás aún como un experimento. Es muy interesante la integración de servicios de transporte brindada a los ciudadanos a través de una tarjeta que se puede usar para el alquiler de bicicletas, así como para el transporte público. Y también es una lección importante que hay muchos datos abiertos útiles, incluso las bases de datos que vienen de la encuesta de viajes en la ciudad.

¡Espero que la conversación ciclista entre Londres y la CDMX siga aumentando, porque hay mucho más por saber y compartir!



Cuando hablamos de ejemplos de prácticas para promover el uso de la bicicleta en la Ciudad de México, me gusta hablar del caso de Londres. Ambas ciudades se han desarrollado favoreciendo la creación de infraestructura para el automóvil, en contextos de alta densidad poblacional que requieren modos que ocupen menos espacio, generen menos emisiones y menos riesgos viales. Las medidas que Londres ha tomado en los últimos años para promover la movilidad sustentable indican que muy pronto ocurrirá ese punto de quiebre que llevará a que más personas caminen, usen la bicicleta y el transporte público. Actualmente en ambas ciudades el porcentaje de viajes en bicicleta ronda en el 2%.

Durante mi visita pude confirmar que Londres y la Ciudad de México tienen similitudes en sus retos para mejorar el diseño de las calles. Uno de ellos es que Londres está dividida en distritos, cada distrito tiene facultad sobre las modificaciones en sus calles. Solo el 5% de la vialidad está a cargo de Transport for London (TfL). Además, estos procesos requieren de mecanismos de consulta en cada distrito. Es decir, cuando un proyecto llega a cruzar distintos distritos, hay muchos actores con quien conciliar, e incluso pueden decidir no hacer cambios, lo cual dificulta la existencia de una planeación a nivel metropolitana. Si bien en la Ciudad de México las calles secundarias son facultad de las alcaldías, las calles primarias son del Gobierno Central, y estas representan un porcentaje mayor (9%), por lo que podría tener mayor incidencia. Además, los mecanismos de coordinación son mucho más flexibles en CDMX. Considero que la implementación de infraestructura ciclista debe tener como elemento decisivo el beneficio social neto que genera tanto a quienes habitan la zona, como a quienes la transitan, a nivel metropolitano.

Una de las medidas que más me sorprendió, es la propuesta de TfL de reducir a 20 millas por hora la velocidad en Londres Central, como parte de su compromiso para eliminar las muertes y lesiones graves, la cual actualmente se encuentra en consulta [en julio 2019]. Otro gran mensaje, es el programa liderado por el alcalde para disminuir las emisiones de los automóviles y proteger principalmente a los niños de la ciudad. Pronunciamientos así desde las autoridades son los que realmente pueden incidir la realidad de nuestras calles, en la Ciudad de México nos hacen mucha falta.

Uno de los casos de éxito que pude visitar fue en el distrito de Waltham Forest, en la periferia de Londres, donde invirtieron 30 millones de libras para mejorar la movilidad a pie y en bicicleta, y así promover la actividad local. La muestra del éxito fue ver a una niña en patines y a un niño jugando fútbol en la calle. Calmar el tránsito trajo una vibra de estar en casa, aún estando en la calle. La implementación de infraestructura se ha complementado con activaciones con la comunidad. Tuve la oportunidad de participar en una feria en el parque, donde convocaron a la comunidad de la Mezquita, había talleres para reparar las bicicletas, información de rutas, biciescuela, etc. Estas acciones van consolidando una cultura de movilidad en bicicleta en la ciudad.

El aumento de personas en bicicleta en las calles después de mi primera visita en 2012 es evidente. La ciudad de México tuvo ese cambio en 2011, tras la implementación de la ciclovía en Paseo de la Reforma junto con Ecobici, el sistema de bicicletas compartidas. En Londres, una de mis ciclovías favoritas es la de Victoria Embankment, construida en 2016. Es un carril de casi 3 metros de ancho a lo largo del Río Támesis en el corazón de Londres, que además cuenta con vistas espectaculares del London Eye, el Big Ben y los majestuosos puentes sobre el Río. Al igual que en Av. Paseo de la Reforma en la Ciudad de México, esta infraestructura manda la señal de que los ciclistas son bienvenidos, con infraestructura de la calidad, en las calles más apreciadas de la ciudad.



Otra experiencia fue ver a la gran cantidad de personas en bicicleta a la hora pico de la mañana por el Puente Blackfriars. Observé pelotones de 50 personas por minuto, de las cuales solo 3 o 4 eran mujeres. La gran mayoría de los ciclistas llevan ropa deportiva y usan casco. Su forma de conducir es rápida y muy vehicular, lo cual puede ser la razón de que haya menos mujeres, personas mayores, y niños. Conversé con un par de mujeres en el semáforo, me decían que traían su ropa de trabajo en la mochila y que estaban más cómodas en lycra. En la Ciudad de México es poco común ver que las personas vayan en lycra, están quienes realizan sus oficios en bicicleta como los mensajeros o quienes usan triciclos para vender pan, tamales, etc. y además un grupo creciente de personas con ropa casual o de trabajo, muy pocos con ropa deportiva.

Finalmente, la intermodalidad en las estaciones de tren fue algo también muy interesante. Siendo Londres la casa de las mejores bicicletas plegables, no me fue extraño verlas siendo usadas por personas que llegaban en tren, listas para ir a trabajar en la ciudad. Es algo que me gustaría ver mucho más en estaciones como Buenavista en la Ciudad de México, tanto con bicicletas plegables, pero sobre todo con bicicletas privadas que complementen la alta demanda que ya tiene Ecobici y las bicicletas sin anclaje en esa zona.

La Ciudad de México y Londres pueden aprender mutuamente de sus problemas, retos, y éxitos. Considero que el mayor aprendizaje está vinculado con estrategias integrales, en donde por un lado se ofrece mejor infraestructura y por el otro se implementan programas que limitan el uso del auto como el cargo por congestión, límites de la velocidad en la zona central, y establecer como meta reducir las emisiones de los automóviles. Estos son grandes ejemplos de acciones que la CDMX podría adaptar a nuestro contexto, y así generar entornos donde más personas usemos la bicicleta como modo de transporte de forma eficiente, segura y divertida.





En junio 2019, organizamos un taller metodológico en la Ciudad de México, para analizar la movilidad ciclista en intersecciones mediante el uso de herramientas audiovisuales. El taller nos permitió entender mejor cómo los ciclistas usaban la infraestructura y las calles, en varios barrios y lugares de la ciudad. La iniciativa se desarrolló en colaboración entre la Universidad Autónoma Metropolitana en CDMX, el Laboratorio de Ciudades en Transición, Céntrico, la Universidad de Westminster (Londres), y Bicitekas.

Dra. Ruth Pérez López, antropóloga y Catedrática Conacyt en el Laboratorio de Ciudades en Transición (UAM-Cuajimalpa) fue la organizadora principal del taller. Ruth es una gran defensora de peatones y ciclistas, por medio de sus amplias investigaciones, cualitativas y cuantitativas además de sus actividades con Bicitekas. Por ejemplo, ha hecho investigaciones sobre cómo los peatones cruzan la calle en la CDMX, incluso una comparación con España y Alemania. El taller hizo uso de su habilidad, y de la experiencia de Alejandra Leal en sus investigaciones del ciclismo en CDMX, la experiencia de Rachel Aldred y Tiffany Lam (especialista en género y movilidad sostenible) en sus investigaciones del ciclismo en Londres.

El taller comenzó con presentaciones, y discusiones sobre el uso de métodos visuales y móviles; cualitativos y cuantitativos, para estudiar el ciclismo en la ciudad. Al final del primer día, distribuimos las cámaras a seis grupos de participantes. Eligieron sus intersecciones para estudiar en el segundo día, y después de las observaciones prepararon diapositivas con resultados iniciales. En el tercer día, escuchamos a los grupos hablando de sus investigaciones y sus análisis.

'Llegué al taller de movilidad ciclista para entender cómo se miden y analizan los flujos ciclistas de la ciudad. Suele decirse que en esta materia todo está por hacerse, y ciertamente así es, por lo que también valoré la experiencia de Ale y Ruth, que son pioneras investigadoras en estos temas y por supuesto la confluencia de dos investigadoras londinenses, una capital con la que (aunque no lo creamos) podríamos compararnos ciclistamente hablando.

Fue una intensa experiencia estar en campo tomando datos, observando a la gente. Al respecto sí que extrañé el acercamiento periodístico, preguntarles los motivos de su viaje, la seguridad que sienten o tal vez siquiera por qué usan esa ruta. Pero por otro lado estuvo bien dejar a un lado mi "deformación" periodística y mirar "escépticamente" sin contaminar los resultados con mis preguntas. ¿Puede un flujo decirte todo sobre el ciclismo en la ciudad? No, pero sí aclarar al menos dos puntos básicos de la movilidad: cómo vamos y hacia dónde.

Aunado a todo esto, buscaba también formas de entender estos procesos para poder narrarlos o divulgarlos mejor en las revistas en las que colaboro. No está de más decir que el taller cumplió todos estos objetivos personales que me he planteado y agradezco la oportunidad de conocernos. Saludos, and hope soon everyone in each part of the world can ride in peace.'

Georgina Hidalgo Vivas, participante y periodista

PARTICIPANTES

Tuvimos **veinte participantes** en el taller metodológico, con quienes investigamos la experiencia y la cultura de ciclismo en CDMX, usando cámaras en una muestra de intersecciones para grabar el comportamiento de los ciclistas, y el de los conductores de automóviles y peatones hacia ellos. **Gracias a los participantes...**

Brenda M. Martínez, Carla Valencia, Carlos Mancilla, Eugen Reséndiz, Gabriela González, Georgina Hidalgo Vivas, Hilda Ortíz, Hulises Gutiérrez Barrera, Isabel Méndez, Izchel Adriana Cosio Barroso, Jacqueline Guarneros, Laura Paniagua, Luisa Ferchanda, María Hermosillo, Maricruz Morales, Miriam Ram, Mónica Sánchez Becerril, Paolo Castañeda, Pilar Mendoza, Tania Hernández

La gran mayoría de nuestros participantes fueron mujeres: estudiantes doctorales, investigadoras, y activistas. ¡En términos de disciplinas, tuvimos mucha variedad! Aquí se puede ver una selección de cinco de sus biografías.

L.N. MARICRUZ MORALES ZÁRATE, Instituto Nacional de Salud Pública

Soy nutrióloga. Mi área de interés es la investigación en Salud Pública y Actividad Física, razón por la que actualmente colaboró como investigadora en el Departamento de Actividad Física y Estilos de Vida Saludable del Instituto Nacional de Salud Pública, en México. En mi país, el sobrepeso, obesidad y diabetes son problemas que cada vez afectan a más mexicanos y tienen un origen multifactorial, incluido el ambiente construido. La accesibilidad en la CDMX es un aspecto del ambiente construido investigado por nosotros. La evaluación de las formas de transporte activo dentro de la ciudad es prioritaria

para contribuir a mejorar los problemas de salud señalados. Realizamos investigación que ayude al gobierno de la ciudad a identificar oportunidades que incrementen el uso de la bicicleta (pública y privada) para actividades recreativas y de transporte de jóvenes y adultos; y disminuir las barreras y riesgos que actualmente merman su utilización.

LUISA FERNANDA GRISALES BARRERA, Escuela Nacional de Antropología e Historia

Nací en Bogotá, Colombia y migré a México a finales del año 2000. Mi principal interés de investigación son los movimientos sociales urbanos y las relaciones que se generan a partir de la acción colectiva. Actualmente estoy escribiendo mi tesis doctoral sobre el movimiento ciclista en la CDMX, en donde doy cuenta de la diversidad de prácticas y experiencias que conforman el universo del ciclismo en esta ciudad. Abordo las rodadas de manifestación en la CDMX, como formas rituales a través de las cuales las y los ciclistas se inscriben territorialmente y en la ejecución de estas acciones performativas,

transforman el espacio, se transforman a sí mismos y a sus prácticas a partir de las cuales se tejen vínculos, se definen alianzas y estrategias y se crean marcos de identificación. Encontré en el planteamiento de vulnerabilidad un eje que funciona como articulador del movimiento ciclista y como discurso con el que se presentan ante otros con el fin de caracterizar la fragilidad e invisibilidad que representa movilizarse en bicicleta, compitiendo por el espacio con usuarios de otras formas de movilidad. No me considero a mí misma como activista del ciclismo, más bien como una militante más que transita por la inmensidad de esta metrópoli sobre dos ruedas. @luisaferchanda https://enah.academia.edu/LuisaFernandaGBarrera y ResearchGate



MARIA DEL PILAR MENDOZA AGUILAR, Universidad Tecnológica de México

Soy originaria de un pueblo llamado Cuauhtepec, en la periferia norte de la ciudad, perteneciente a la Alcaldía Gustavo A. Madero. He sido ciclista urbano desde hace una década aproximadamente, sin embargo, no fue sino hasta hace algunos años que me interesé en el ciclismo como un tema de investigación. Esto sucedió a raíz de mi curiosidad en torno al cuerpo humano, la cual me llevó en el 2004 a estudiar Antropología Física en la Escuela Nacional de Antropología e Historia. En ese periodo de mi vida, trabajé en diferentes equipos y proyectos etnográficos, así como, en temas como la ergonomía

en la vivienda urbana y la calidad de vida. Más tarde, en el 2014 cursé la licenciatura en Fisioterapia en la Universidad Tecnológica de México. En el 2017, para obtener el grado de licenciada en esta institución, opté por realizar como tesis, una investigación sobre los ciclistas repartidores de la Ciudad de México, centrándome en la salud física, ergonomía y biomecánica. Esta tesis es el fundamento para continuar una línea de investigación enfocada en la población, que busca pedalear en equilibrio con su salud adoptando la bicicleta como parte de su vida cotidiana. **@bioantropologa**

GEORGINA HIDALGO VIVAS, Ciudad de México, 1972

He participado en medios periodísticos, nacionales e internacionales con reportajes, crónicas de viajes, reseñas de espectáculos y entrevistas a personajes diversos escritas con un estilo original. Fui reportera de Por Esto! de Quintana Roo, colaboradora de Ciencia del Reforma, reportera de cultura de El Independiente, reportera de la revista DF por Travesías, corresponsal de Travel+Leisure Mexico, Gente, Bleu&Blanc, editora y cronista de Russia Today, news desk curator en Flipboard.com, colaboradora en Emeequis y reportera biciterca en Cletofilia. En 2016 publique "Tijuana, Migración y Memoria",

Producciones El Salario del Miedo/Almadía y en 2017 sus crónicas integran la exposición permanente "Miradas a la Ciudad" del Museo de la Ciudad de México y la compilación "Ellas cuentan el Centro Histórico", del Fideicomiso del Centro Histórico y la app "Leéme", de la Secretaría de Cultura de la CDMX.

DRA. MARÍA E. HERMOSILLO GALLARDO, Instituto Nacional de Salud Pública

Soy una investigadora del Centro de Investigación en Nutrición y Salud del Instituto Nacional de Salud Pública en México donde asisto con los métodos de investigación, diseño y análisis en diferentes proyectos, además de coordinar trabajo de campo. Antes de trabajar en el INSP, realicé un doctorado en salud y bienestar (Health and Wellbeing) en la Universidad de Bristol en Reino Unido. El tema de mi tesis fue "Urbanización y actividad física en México", en el cual recopilé datos de actividad física y ambiente construido de 4,079 adolescentes mexicanos. Los hallazgos dieron una idea de la complejidad

de las asociaciones entre urbanización y la actividad física, siendo diferentes entre adultos y adolescentes, hombres y mujeres, estado de la república y tipo de actividad física; destacando el valor de examinar la urbanización como un constructo multidimensional y ser considerada en los esfuerzos para aumentar los niveles de actividad física en los países en vías de desarrollo. Además de interesarme el efecto del ambiente construido en la actividad física de las personas, me interesa la forma de aumentar la autoeficacia de las mujeres en la actividad física, el ciclismo y el deporte. @MriaHermosillo

LOS LUGARES Rachel Aldred

Las seis intersecciones seleccionadas para el estudio fueron muy distintas. Algunas cuentan con una infraestructura ciclista, algunas no la tienen; algunas tienen semáforos y algunas no los tienen. Y hay también grandes diferencias en términos de tipos de ciclistas y características del barrio. Por ejemplo, un barrio de clase medio, con infraestructura bien protegida y muchos yendo al trabajo en Ecobici. En otros barrios más populares, hubo más repartidores y usuarios de triciclos. En todos los lugares hubo una mayoría de hombres en bici, pero con variabilidad – de 3 por cada 4 ciclistas, a 99%.



Ilustración 1: Lugares de observación

Bicentenario Bicentenario COLONIA COLONIA COLONIA EXHIPÓDROMO DE PERALVILLO ARGENTINA ANTIGUA ANTIGUA Museo del Instituto de Geología de la UNAM Museo Universitario Museo Universitario Central Polla NCO SOC ANZURES Museo De Central Museo Universitario Central Polla NCO ANZURES Museo de Cera Mexico City Museo Nacional Auditorio Nacional Bosque de Chapultepec Chapult

LOS MÉTODOS DEL TALLER

Usamos métodos cuantitativos y cualitativos. Generalmente los grupos tuvieron dos cámaras para grabar metraje en las intersecciones. Grabaron metraje en la hora pico y la hora valle, durante dos horas cada vez. También, registraron manualmente los números, el género, y la edad de los ciclistas, lo que se ponían o portaban, sus <líneas de deseo>, el comportamiento de los ciclistas, etc. así como el contexto de la intersección. El martes, los grupos recogieron los datos, condujeron un análisis inicial, y prepararon unas diapositivas con resultados para presentarlos al resto de participantes del taller el miércoles.



Ilustración 2: Grupo 5, Colosio y Jesús García



Descubrimos resultados distintos en cada uno de los lugares, y pudimos vincularlo tentativamente a las diferencias en el contexto y la infraestructura. Por ejemplo, en Nuevo León, con infraestructura bastante buena (y generalmente sin obstáculos), hubo un porcentaje más grande de mujeres que en otros lugares. Pudimos también ver conflictos entre los usuarios, a veces se presentaron conflictos entre los ciclistas y los peatones porque habían dado la mayoría de espacio a los vehículos motorizados. Este fue el caso en la intersección 1, entre Revolución y Mixcoac. Allí la infraestructura peatonal no cubre la demanda de flujo de la gente, debido al mercado. Por esa razón, algunos peatones usaban la ciclovía, creando conflictos con los ciclistas, algunos entonces usaban la calle, una gran avenida con velocidades altas y muchos camiones. Por otro lado, en Nuevo León (Grupo 2) la gran mayoría de ciclistas (>90%) usaban la infraestructura que les habían proveído a ellos en lugar de la banqueta o de la calle, y la usaban en la dirección correcta.

En la Glorieta de Camarones (Grupo 3), una intersección muy complicada, llena de vehículos y sin infraestructura ciclista, hubo muchos ciclistas haciendo maniobras también complicadas: por ejemplo, dar la vuelta a la glorieta en sentido opuesto, como un peatón. También el grupo resaltó que a menudo los ciclistas replicaban a otros ciclistas, quizá debido a que se sienten más seguros sabiendo que el "de adelante" ya realizó la misma acción, o que esta es la correcta porque el otro la hizo previamente.

Distinto otra vez fue el contexto que el Grupo 4 investigó, un cruce en el centro. Esto es un espacio dominado por hombres, en bici o no; en el que 99% de los ciclistas fueron hombres. La movilidad está relacionada con el trabajo, y los coches estacionados determinan las trayectorias de los ciclistas. La mayoría de las bicis tenía espacio para cargar mercancías. el grupo enfatizó la necesidad de tener en cuenta cuestiones de la clase, de la marginalización y de

la pobreza, además de género cuando investigamos el ciclismo.

Un tema bastante común fue la 'cultura vial' – o la falta de la cultura vial, especialmente por los conductores. El Grupo 6 describió el uso de los ciclocarriles por conductores y comerciantes. En la imagen se puede ver un ciclocarril que no se puede usar, porque está obstaculizado por vehículos y otros objetos. También en la Glorieta (Grupo 3) hay ejemplos de conductores que no esperan al verde en el semáforo, o invaden el cruce peatonal en el alto.

'Mi experiencia desde el sector público sobre el taller ha sido muy satisfactoria, ya que, el método para la obtención de datos cuantitativos y cualitativos es muy eficaz para planear en este caso, sobre movilidad ciclista. En el caso específico de Naucalpan de Juárez, no hay ciclovías, pero en la Dirección de Movilidad y Accesibilidad Universal que es en donde trabajo, se está generando el Plan Maestro de Ciclovías y por supuesto que estoy aportando desde el conocimiento y la experiencia obtenidos.

La llamada Glorieta de Camarones que fue el cruce que estudió mi equipo, es muy compleja tanto por el número de vialidades que se unen en ese punto, como por el tipo de vehículos que transitan por ahí sin existir semáforos ni infraestructura ciclista. No obstante, se encontraron las líneas del deseo ciclista que nos arrojan por dónde empezar a pensar en el trazo de una ciclovía.'

Gabriela González Mejía, participante que trabaja en el gobierno local de Naucalpan de Juárez que es un municipio que pertenece a la Zona Metropolitana del Valle de México @lacabriela









Ilustración 3: Grupo 1, Revolución y Mixcoac



llustración 4: Grupo 3, Camarones



Ilustración 5: Grupo 4, Pescaditos y Revillagigedo



llustración 6: Grupo 6, División y Presidentes



Ballesteros Mancilla, L. and Kulpa Verdín, E. (2016) Ciudad de México rumbo a la Visión Cero Accidentes. en Carreteras: Revista Técnica de la Asociación Española de la Carretera, 4(209): 35-42. Este artículo trata de la adopción de 'Visión Cero' en la Ciudad de México, con el objetivo de eliminar las muertes y lesiones graves en el tráfico. Describen Visión Cero como una parte de la meta más amplia en la ciudad de crear un sistema de movilidad urbana centrada en los seres humanos.

de la Paz Díaz Vázquez, M.S. (2017). La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México. Revista Transporte y Territorio, 16: 112-126. Se trata de las diferencias de género en la Ciudad de México. La autora usa la observación participante y entrevistas semiestructuradas, y sostiene que las diferencias de género en habilidades, conocimiento, tecnología, tiempo, recursos económicos, y rutinas/actividades cotidianas contribuyen a diferencias de género en el ciclismo.

Leo, A.; Morrilon, D. and Silva, R. (2017). Review and analysis of urban mobility strategies in Mexico. Case Studies on Transport Policy, 5(2): 299-305. Analiza las estrategias de movilidad urbana para mejorar el transporte en cuatro ciudades mexicanas: CDMX, Guadalajara, Monterrey y León. Los factores que informan el desarrollo de las estrategias incluyen los ahorros de tiempo y dinero, la seguridad, los atascos, las lesiones viales, los sistemas de movilidad inteligente, y la contaminación local. Los autores sugieren que necesitamos las intervenciones gubernamentales, especialmente para promover las metas de sostenibilidad y seguridad.

Martínez Romero, C.F. (2017) Pedalear la Ciudad de México: necesidades, derechos, conflicto y movilidad ciclista en Ramirez Kuri, P. La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal.

Mexico: UNAM, 2017: 355-390.

Este capítulo explora el aumento del ciclismo como movilidad alternativa y las experiencias cotidianas de los ciclistas en la Ciudad de México, dentro del contexto del urbanismo neoliberal y de la desigualdad. El autor quiere contribuir a las metodologías socio-espaciales que estudien el ciclismo por la perspectiva de los actores sociales (por los mismos ciclistas), dentro de los discursos más amplios del derecho a la ciudad.

Meneses-Reyes, R. (2015). Law and Mobility: Ethnographical Accounts of the Regulation of the Segregated Cycle Facilities in Mexico City. Mobilities, 10(2): 230-248. Ilustra la manera en la que las prácticas sociales, interpretaciones cotidianas de las leyes, y prácticas de la policía se intersectan para reforzar la dominación de los coches a expensas del ciclismo y otras formas de movilidad urbana. Por eso, aunque la infraestructura ciclista y las leyes para sostener el ciclismo son importantes, totalmente solas no son suficientes para retar las actitudes y culturas coche-céntricas muy arraigadas.

Pérez López, R. (2017) Vínculos entre la bicicleta utilitaria, recreativa y deportiva: análisis del impacto de los programas "Ecobici" y "Muévete en Bici" en la Ciudad de México (2006-2012). Revista Transporte y Territorio, 16: 220-234. Analiza el impacto de dos programas públicos que buscaron promover el ciclismo, lanzados por el alcalde de la Ciudad de México: "Ecobici" (el sistema de bicicletas públicas) y "Muévete en Bici" (la ciclovía dominical). La autora usa las encuestas y los grupos focales para investigar las imágenes, las experiencias, las emociones, y las prácticas que se relacionen al ciclismo, y los factores sociales, individuales, y psicosociales que ayudan – u obstruyen – el cambio social.

Soria, D.; Café, E.; Ponce de León, M. and Rodríguez Porcel, M. (2016). Movilidad segura: experiencias del transporte no motorizado en Latinoamérica en Carreteras: Revista Técnica de la Asociación Española de la Carretera, 4(209): 54-59. Discute tres iniciativas de seguridad vial en América Latina para mejorar la protección de los más vulnerables. El tratamiento breve de México incluye el crecimiento de inversiones en la CDMX para la infraestructura ciclista y el programa Ecobici, como estrategias para aumentar el ciclismo.

Suárez Lastra, M.; Galindo Pérez, C. and Murata, M. (2016). Bicicletas para la ciudad: Una propuesta metodológica para el diagnóstico y la planeación de infraestructura ciclista. México: UNAM, Instituto de Geografía. Este libro explora el aumento del ciclismo como método de transporte en la CDMX, así como su impacto social y medioambiental. La primera sección es una discusión amplia del contexto en la ciudad, incluso el paisaje urbano, los patrones de movilidad urbana, y las actitudes públicas al ciclismo. La segunda sección cubre la infraestructura ciclista, incluyendo las ciclovías, los biciestacionamientos, y el sistema Ecobici.

Zorrilla, M.C.; Hodgson, F. and Jopson, A. (2019). Exploring the influence of attitudes, social comparison and image and prestige among non-cyclists to predict intention to cycle in Mexico City. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 60: 327-342. Investigación del papel de los factores psicosociales que predicen la intención de usar una bicicleta para ir al trabajo en la Ciudad de México. Las características del ciclismo, las actitudes al ciclismo, las comparaciones sociales, la imagen social, y el prestigio son muy importantes. Esto sugiere que construir las culturas de ciclismo positivas puede motivar más uso de la . bicicleta.

