

DE CICLOVÍAS EMERGENTES A CICLOVÍAS PERMANENTES:

PARA UNA CIUDAD SALUDABLE Y SOSTENIBLE



ANTECEDENTES

A nivel global más de mil 800 ciudades han implementado acciones para fortalecer la movilidad activa –caminar, andar en silla de ruedas o en bicicleta– como respuesta a la emergencia sanitaria por COVID-19.¹ Entre otras medidas algunas urbes ampliaron su red de ciclovías (ya sea de orden emergente o permanente), tales como Roma (150 kilómetros, km)², Bogotá (80 km)³ y Nueva York (107 km)⁴, al igual que ciudades de otras proporciones como San José (10 km)⁵ y Cuenca (12 km).⁶

En este mismo sentido, a partir de junio de 2020, el gobierno de la Ciudad de México implementó dos ciclovías de carácter emergente, una en Avenida de los Insurgentes y otra en Eje 4 Sur, con la finalidad de garantizar el distanciamiento social y evitar aglomeraciones en servicios de transporte público.

Por su parte, actores de la sociedad civil organizada han venido realizando una serie de estudios técnicos y de análisis social que están demostrando los beneficios de la infraestructura de las ciclovías no solamente como medida emergente para atender la crisis sanitaria actual, sino como una política pública permanente que coadyuve a mejorar la calidad del

aire, enfrentar el cambio climático, incentivar la actividad física y la salud y promover una planeación urbana justa, ordenada e incluyente.

Además, desde el Congreso de la Ciudad de México se han hecho dos exhortos: mantener la ciclovía emergente de Insurgentes y extender las ciclovías a otras vialidades⁷; y solicitar a los titulares de las Secretarías de Movilidad y de Administración y Finanzas de la Ciudad de México asignar los recursos necesarios en el Presupuesto de Egresos para el Ejercicio Fiscal 2021 para que se mantenga la ciclovía de Insurgentes.⁸

Ciudades modelo en el mundo, como la CDMX, Bogotá, Nueva York, Roma y San José, ampliaron su red de ciclovías ante la pandemia de COVID-19



BENEFICIOS DE LAS CICLOVÍAS COMO INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD ACTIVA

La transición hacia modalidades de movilidad más sostenibles conlleva muchos beneficios al permitir: avanzar en el cumplimiento de los compromisos del Acuerdo de París mediante la reducción de emisiones de gases del efecto invernadero⁹; lograr ciudades más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles en seguimiento a la Agenda 2030 para

el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas¹⁰; garantizar el Derecho a la Ciudad y construir ciudades centradas en las personas de acuerdo con los principios de la Nueva Agenda Urbana¹¹; y aumentar la resiliencia de las ciudades en situaciones críticas como promueve el Marco de Sendai para la Gestión de Riesgos de Desastres.¹²

También se destacan otros beneficios sociales y económicos para la población:

- Las personas que utilizan ciclovías durante tres o más horas a la semana (150 minutos) podrían cumplir con los requerimientos semanales mínimos de actividad física moderada recomendados por dependencias de salud. Estudios han demostrado que hacer actividad física con esta frecuencia puede mejorar la salud y reducir el riesgo de enfermedad coronaria, enfermedad cerebrovascular, algunos tipos de cáncer, diabetes tipo 2, osteoporosis y depresión. ¹³
- Ciudades que han apostado por la movilidad activa mediante ciclovías han incrementado un año de vida saludable en la esperanza de vida de su población. ¹⁴
- Cada kilómetro recorrido en bicicleta evita 250 gramos de emisiones de CO₂, lo que convierte a las bicicletas en una opción clave para el transporte bajo en carbono. ¹⁵
- La infraestructura para bicicletas está correlacionada con mayores ventas minoristas: los ciclistas gastan en promedio tres veces más que los conductores de automóviles en negocios locales. ¹⁶

El cambio modal en la ciclovía de Insurgentes evita 2.23 toneladas de CO₂ cada día, lo que representa 582.19 toneladas de CO₂ al año, por cada kilómetro recorrido



Ciudades con movilidad activa mediante ciclovías han incrementado un año en la esperanza de vida de su población



Además, la inversión en la infraestructura de movilidad activa, como las ciclovías, es un mejor aprovechamiento del espacio y los recursos públicos a favor de la población y la eficiencia presupuestal. Mientras que para la construcción de un puente vehicular de 1.7 kilómetros (km) de longitud en Periférico y Canal Nacional se requiere la inversión de 680 millones de pesos con un periodo de ejecución de 1 año y 4 meses ¹⁷, una ciclovía de 5 km de longitud como la ubicada en la avenida Nuevo León, (en ambos casos hablando

de vialidades de la Ciudad de México), requeriría invertir aproximadamente 13 millones de pesos con un periodo de implementación no superior a dos meses. ¹⁸ A su vez en un carril de tres metros (m) de ancho pueden circular entre 600 y mil 600 automóviles por hora, sin embargo, en las mismas condiciones pueden circular de 6 mil 500 y 7 mil 500 ciclistas. Esto se debe a que una automóvil estándar requiere de 60m² con una ocupación promedio de 1.5 personas en tanto una persona en bicicleta requiere tan solo 3m². ¹⁹



RESULTADOS DE LAS CICLOVÍAS EMERGENTES DE LA CDMX: A FAVOR DE LA POBLACIÓN Y LA ECONOMÍA

Las ciclovías emergentes implementadas en la Ciudad de México han demostrado su efectividad, permitiendo la movilidad de todo tipo de modos de transporte no motorizados amigables con el medio ambiente y la salud de las personas. Estudios técnicos han encontrado tanto ciclistas como personas en otros tipos de vehículos amigables con el medio ambiente, por ejemplo, sobre Insurgentes se observó: 95% de las y los usuarios de la ciclovía realizaba su desplazamiento en bicicleta (76% particular, 10% renta, 4% carga, 2% apoyo vial); 2% lo hacía en monopatinés (monopatín, patines, patineta); 3% de las personas empujaban o jalaban algún vehículo (diablitos, carritos con baleros, entre otros); y finalmente el 0.02% utilizaba silla de ruedas. ²⁰

En lo que se refiere al uso que se le da a la ciclovía, un promedio de 82% de los viajes efectuados correspondía a traslados en general y un 17% fue realizado con motivo de repartición de algún producto o mercancía. ²¹ Habilitar este tipo de infraestructura se vuelve un catalizador para atender no solo las necesidades de movilidad de la población, sino que permite fomentar la reactivación económica al facilitar la entrega de productos o mercancías, además de que facilita las condiciones de trabajo de un sector de la población que a menudo ha sido desatendido y que enfrenta condiciones precarias de empleo al encontrar en este tipo de actividades una oportunidad de obtener un ingreso para subsistir económicamente.

Y la demanda de la ciudadanía para el uso de la ciclovía está en aumento. De junio a agosto se registró un incremento del 42% de viajes efectivos (en bicicleta, silla de ruedas, monopatines, patines y patinetas, personas ejercitándose) en la ciclovía de Insurgentes; mientras tanto, de agosto a septiembre, la ciclovía de Eje 4 Sur reportó un aumento del 10%. Por el uso exclusivo de la bicicleta, de abril a agosto, la ciclovía de Insurgentes mostró un aumento del 191% ²²; y de junio a septiembre la ciclovía de Eje 4 Sur aumentó cerca del 60%. ²³

Tan solo la ciclovía de Insurgentes reporta cada 15 minutos en promedio 397 personas realizando viajes con cero emisiones. El 17% de las y los usuarios señaló que su principal modo de transportarse antes de la pandemia era en automóvil particular y ahora un tercio declaró usar la bicicleta como principal modo de transporte. Este cambio modal evita la emisión de un estimado de 2.23 toneladas de CO₂ cada día, lo que representa 582.19 toneladas de CO₂ al año, por cada kilómetro recorrido. ²⁴

Las personas usuarias de las ciclovías señalan una serie de beneficios para su calidad de vida. El 90% de las y los usuarios de la ciclovía de Insurgentes indica que su uso le permite reducir su tiempo de viaje. Además, las principales ventajas que identifican las y los usuarios son llegar más rápido a su destino (35%), evitar el tránsito vehicular (20%), hacer ejercicio (13%), cuidar el medio ambiente 8% y porque es más cómodo/práctico (7%). Un 45% de las personas reportan que el propósito principal de su uso es para llegar a sus fuentes de empleo. ²⁵

Finalmente destaca el alto grado de aprobación de la ciudadanía de esta medida: el 95% de los usuarios de la ciclovía, el 54% de comerciantes y automovilistas, y el 73% de los usuarios de Metrobús, aprueban que la ciclovía de Avenida Insurgentes sea permanente. ²⁶

Aprobación de la permanencia de la ciclovía Insurgentes



HACIA UNA CIUDAD MÁS SALUDABLE Y SUSTENTABLE: RECOMENDACIONES PARA LOGRAR UNA POLÍTICA PERMANENTE

La adopción de ciclovías permanentes en la Ciudad de México es una política pública consistente con la evidencia científica, las recomendaciones internacionales, ejemplos de otras ciudades emblemáticas y los mismos compromisos del Gobierno de la Ciudad de México. De acuerdo con el *Programa de Gobierno 2020-2024 de la Ciudad de México, una propuesta para el Desarrollo Sostenible* ²⁷ se establece una serie de estrategias de políticas públicas en beneficio de los habitantes de la CDMX y se orienta al cumplimiento de metas globales en materia ambiental y de ciudades. Así mismo, dentro del eje de gobierno "Más y Mejor Movilidad" se establecen tres objetivos estratégicos de los cuales dos son vinculantes y refuerzan la petición de que las ciclovías emergentes se conviertan en permanentes. Estos objetivos estratégicos son: 1) La integración

física, operacional, de modo de pago y de imagen de los distintos sistemas de transporte de la ciudad, favoreciendo la intermodalidad y promoviendo los viajes a pie, en bicicleta y en transporte público y; 2) la protección de personas que utilizan los distintos sistemas de transporte, a través de la provisión de infraestructura y servicios incluyentes, dignos y seguros.

Por lo anterior, se recomienda cumplir con estos compromisos con la población al **asignar y etiquetar los recursos necesarios en el Presupuesto de Egresos para el Ejercicio Fiscal 2021 de la Ciudad de México** para que las ciclovías instaladas en Avenida Insurgentes y Eje 4 Sur sean permanentes, a través de un trabajo colaborativo intersecretarial entre las dependencias de Administración y Finanzas, de Movilidad y de Obras de la CDMX.

Para ello, se solicita a las y los autoridades y legisladores de la Ciudad de México:

- ✓ **Aprobar una partida presupuestal de al menos 170 millones de pesos (MDP) desde el Congreso de la Ciudad de México**, para generar el proyecto de Ciclovía permanente en Avenida Insurgentes y Eje 4 Sur.
- ✓ **Trabajar de forma conjunta entre las Secretarías de Movilidad, de Obras, de Seguridad Ciudadana, de Desarrollo Económico y del Medio Ambiente** para potenciar una movilidad activa segura y de bajas en emisiones, elaborar las modificaciones geométricas y fases semafóricas correspondientes, analizar el aporte a la activación económica y medir el impacto ambiental referido a las ciclovías sobre Avenida Insurgentes y Eje 4 Sur. Lo anterior para proteger y garantizar la seguridad vial de las personas destacando a peatones, ciclistas y personas repartidoras, conforme al tercer eje del Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2018-2024.
- ✓ **Evaluar el avance y garantizar cumplir con el compromiso de la actual administración del Gobierno de la Ciudad de México plasmado en el citado Plan Estratégico de Movilidad**, que estipula la expansión de la red de ciclovías en un 15%.²⁸
- ✓ **Generar un mecanismo ciudadano de observancia de la Estrategia de Movilidad en Bicicleta 2019**²⁹ presentada por la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) para vigilar el cumplimiento de la ejecución, funcionamiento y mantenimiento de la red de las ciclovías proyectadas, así como mantener el tema en la agenda pública.
- ✓ **Promover un anexo al Pacto Metropolitano con el Estado de México para favorecer las acciones de conectividad** peatonal y ciclista, principalmente, favoreciendo obras entre Alcaldías y Municipios.

**Coalición Cero Emisiones,
CoRe Ciudades Vivibles y Amables,
Iniciativa Climática de México,
ITDP México**

www.cicloviaspermanentes.org



Referencias bibliográficas

1. Hernández I. (2020). "Agenda global: Ciclovías emergentes a nivel internacional". Coalición Cero Emisiones. Disponible en: <https://bit.ly/2EKWf0l>
2. Roma Mobilitàà (2020). "150 kms new bike lanes about to be built". Disponible en: <https://bit.ly/2QCqRDe>
3. Secretaría de Movilidad (2020). "Bogotá alcanza los 80 kilómetros de Ciclovías temporales". Alcaldía de Bogotá. Disponible en: <https://bit.ly/34RGqPo>
4. New York City Government (2020). "New York City Expands Nation-Leading Open Streets Program with 23 More Miles in Areas Hit Hard by COVID-19 Crisis". Disponible en: <https://on.nyc.gov/2EGq06T>
5. La República (2020). "Johnny Araya ve en Covid-19 oportunidad de desarrollo para San José". Disponible en: <https://bit.ly/3lymbfw>
6. EMOV (2020). "EMOV implementan 12.8 km de ciclovías emergentes en Cuenca". Disponible en: <https://bit.ly/3IszVnr>
7. Congreso de la Ciudad de México (2020). "Punto de acuerdo referente a la Ciclovía Emergente en Av. Insurgentes". Disponible en: <https://bit.ly/3IRRz8B>
8. Staff (2020). "Pide Paula Soto permanencia y recursos de la ciclovía de Insurgentes; Congreso la respalda". Libre en el Sur. Disponible en: <https://bit.ly/3pZ80SX>
9. Staff, IMCO (2016). "México ratifica el acuerdo de París sobre el cambio climático". Instituto Mexicano para la Competitividad. Disponible en: <https://bit.ly/36Z7njl>
10. Asamblea General (2015). "Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible". Naciones Unidas. Disponible en: <https://bit.ly/36XMqfR>
11. Naciones Unidas (2017). "Nueva Agenda Urbana". Disponible en: <https://bit.ly/2UQx009>
12. Naciones Unidas (2015). "Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030". Disponible en: <https://bit.ly/3kTFgaL>
13. Organización Panamericana de la Salud (2009). "Ciclovías Recreativas de las Américas, Un Programa de Salud Pública". Disponible en: <https://bit.ly/3nICMxG>
14. Scientific American (2016). "Las ciclovías son una buena Inversión en salud pública". Disponible en: <https://bit.ly/38ZeHOP>
15. Schwedhelm A. et al (2020). "Biking Provides a Critical Lifeline During the Coronavirus Crisis". World Resources Institute. Disponible en: <https://bit.ly/3IRF6lm>
16. Dutch Cycling Embassy (2018). "Dutch Cycling Vision". Disponible en: <https://bit.ly/3377QiD>
17. Secretaría de Obras (2019). "Obras de Infraestructura Vial". Gobierno de la Ciudad de México. Disponible en: <https://bit.ly/31FKeBn>
18. Alvarado V. (2020). "Cálculos Ciclovías". Disponible en: <https://bit.ly/2Htnaic>
19. Medina S. (2020). Foro "Insurgentes con Ciclovía: Una avenida para todas las personas". ITDP México. Disponible en: <https://bit.ly/3pSDnP2>
20. Coalición Cero Emisiones (2020). "Ciclovías Insurgentes. Un Análisis Social para su Permanencia". Disponible en: <https://bit.ly/2EKWf0l>
21. íbid, 17
22. íbid, 13
23. El Poder del Consumidor (2020). "Resultados Aforos Eje 4 Sur". Disponible en: <https://bit.ly/3nQCKNV>
24. Coalición Cero Emisiones (2020). Foro "Insurgentes con Ciclovía: Una avenida para todas las personas". Disponible en: <https://bit.ly/3pSDnP2>
25. Observatorio Ciudadano de Calidad del Aire (2020). "Encuesta de Percepción de la Ciclovía Emergente de Avenida Insurgentes". Disponible en: <https://bit.ly/338qkQ1>
26. íbid, 13
27. Gobierno de la Ciudad de México (2020). "Programa de Gobierno de la Ciudad de México 2019-2024, una propuesta para el Desarrollo Sostenible, Primer Informe". Disponible en: <https://bit.ly/2QDHBKi>
28. Secretaría de Movilidad (2018). "Plan Estratégico de movilidad de la Ciudad de México 2019. Una Ciudad, un sistema". Gobierno de la Ciudad de México. Disponible en: <https://bit.ly/36VxmMp>
29. Secretaría de Movilidad "Movilidad en Bicicleta 2019" (2019). Gobierno de la Ciudad de México. Disponible en: <https://bit.ly/35REDtR>