



 Caly Mayor

# Ciclo vías Emergentes

[www.caly mayor.com.mx](http://www.caly mayor.com.mx)  
[corporativo@caly mayor.com.mx](mailto:corporativo@caly mayor.com.mx)



Elaborado por



John Stick Hernández Díaz  
Consultor Asociado



Octavio Medina Martínez  
Consultor Sr.

La situación sanitaria provocada por el COVID-19 ha traído consigo la implementación de acciones que promueven la movilidad no motorizada como medida alternativa o complementaria para disminuir la ocupación del transporte de pasajeros y brindar opciones de transporte.

En este contexto, la bicicleta, cuyo uso se ha visto potenciado en los últimos años por diversos sectores de la sociedad civil, se posiciona como una de las opciones más recomendables ante la actual crisis sanitaria.

Un repaso global, muestra que distintas ciudades han implementado medidas en torno a la movilidad en bicicleta integrando las medidas sanitarias correspondientes para afrontar las necesidades de la nueva movilidad.

Estas acciones están en línea con las recomendaciones de organismos internacionales tales como la OMS<sup>1</sup> o la ONECE<sup>2</sup> las cuales reconocen la movilidad activa, en particular, el uso de la bicicleta como un modo de transporte que permite atender las medidas de sana distancia al tiempo que reporta beneficios en materia de salud física y mental.

En línea con lo anterior, el uso de las bicicletas reporta beneficios no solo en tiempos de crisis sanitaria sino que hace parte de las medidas recomendadas por diversas organizaciones mundiales para hacer a las ciudades más sustentables y resilientes, por citar dos casos, son acordes con los objetivos de desarrollo sustentable del Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo o parte de los principios para fomentar una movilidad una movilidad compartida.

Así las cosas, el WRI identifica que los beneficios en el uso de la bicicleta trascienden la contingencia causada por el COVID-19, reportando beneficios en<sup>2</sup>

- Una mejor accesibilidad en bicicleta puede apoyar la recuperación económica después de COVID-19.
- El uso de la bicicleta puede mejorar la salud pública y la calidad de vida.
- La infraestructura de ciclismo puede ayudar a las ciudades a ser más resistentes a las crisis futuras.



1 <https://who.canto.global/v/coronavirus/s/MFSQ0?viewIndex=1>

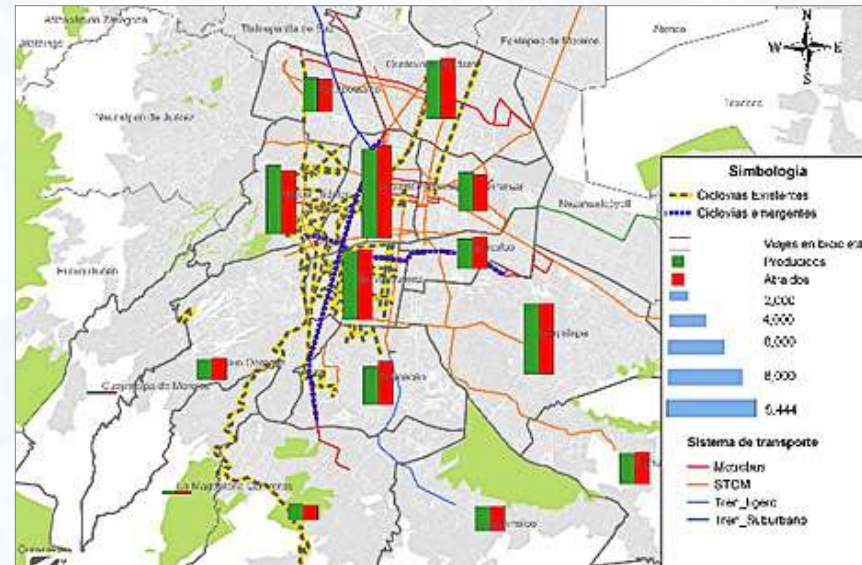
2 <https://www.unece.org/info/media/presscurrent-press-h/transport/2020/governments-in-pan-european-region-launch-un-task-force-to-make-post-covid-19-pandemic-mobility-more-environmentally-sound-healthy-and-sustainable/doc.html>

3 <https://www.wri.org/blog/2020/04/coronavirus-biking-critical-in-cities>

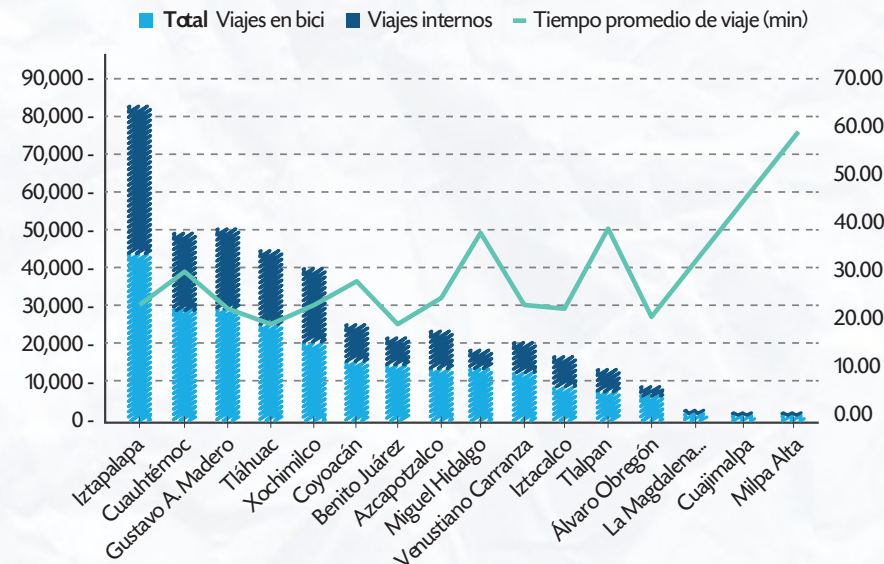


En el ámbito local, la Ciudad de México ha publicado como parte del Plan Gradual hacia la nueva normalidad la estrategia de movilidad no motorizada cuyo eje central es la implementación de ciclovía emergentes <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/mi-bici/movilidad-no-motorizada-plan-gradual-hacia-la-nueva-normalidad>

Bajo este escenario, la encuesta de movilidad 2017 en la ciudad de México muestra que se desarrollan cerca de 240 mil viajes diarios en bicicleta, de los cuales cerca del 28% se concentran en las alcaldías de Cuauhtémoc, Benito Juárez, Coyoacán e Iztacalco que tendrían conectividad por medio del plan de ciclovías emergentes atiende las alcaldías donde se desarrollan más viajes en bicicleta.



Viajes en bicicleta en la CDMX



Fuente: Encuesta OD 2017. INEGI

Es notorio observar que a nivel ciudad, el 52% de los viajes en bicicleta se presentan en la alcaldías de Iztapalapa, Cuauhtémoc, Gustavo a. Madero y Tláhuac, las cuales en conjunto suman cerca de 126 mil viajes de los cuales 99 mil son viajes realizados al interno de estas alcaldías. De este modo, se resalta que la política pública de la nueva movilidad requiere ser extendida a otras zonas de la ciudad de manera que se promuevan los viajes en bicicleta no solo como una alternativa frente a la crisis sanitaria actual sino como una modalidad de transporte permanente en el tiempo.

Una mirada preliminar a la oferta combinada de ciclovías existentes y emergentes permite identificar que en su mayoría se concentra en el norte y poniente de la ciudad, por lo cual cabe recomendar algunos corredores viales que por su características podrían adecuarse para ampliar la oferta de infraestructura ciclista hacia las zonas más periféricas de la ciudad. Algunos de estos corredores se ilustran a continuación, indicando su prioridad por la mayor conectividad y continuidad que ofrecen.



En orden de prioridad

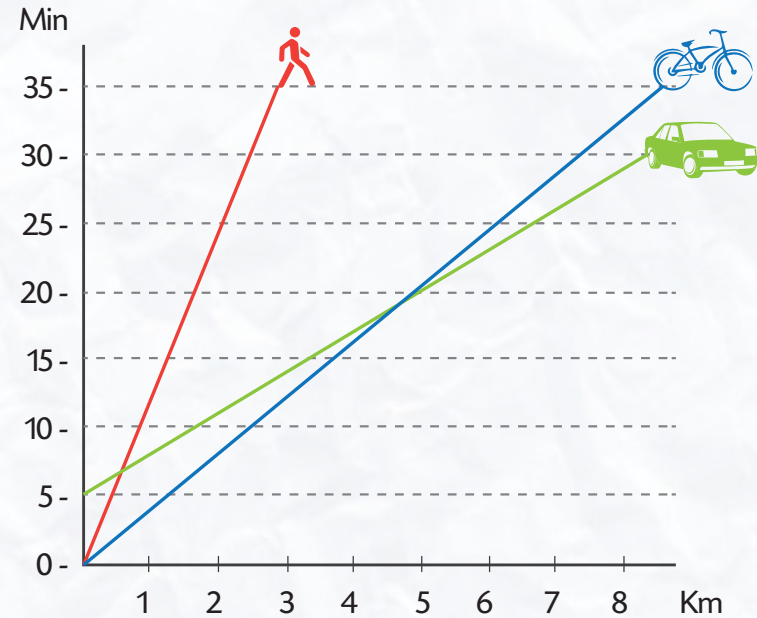
1. Eje 8 sur
2. Eje 6 sur
3. Eje 5 sur
4. Taxqueña / M.A. Quevedo
5. Eje 1 norte
6. Eje 1 sur



Otra característica importante es que el tiempo de viaje en promedio es de 25 minutos (exceptuando Cuajimalpa y Milpa alta), lo cual indica que en promedio la distancia de recorrido es de 6.2 km y de esta forma los viajes en bicicleta abarcan distancias en los cuales este modo es más eficiente que el vehículo privado.

De lo anterior, aunado al esfuerzo de las autoridades en materia de movilidad y en el marco de la emergencia COVID 2019 se plantean algunas recomendaciones para promover el uso de la bicicleta en el marco de la nueva movilidad, estas son:

- El espacio público dedicado al uso de la bicicleta debe ser cómodo, seguro, directo y atractivo.
- Se debe potenciar el uso de la bicicleta para complementar el viaje del último kilómetro facilitando la adecuación de espacios de resguardo de la bicicleta en los terminales y centros de transferencia modal.
- Debe haber un seguimiento y monitoreo de la operación de las ciclovías emergentes a fin de retomar el aprendizaje de su operación en mejoras que puedan implementarse de cara a una ciclovía permanente.



Adaptado de Greenpeace, 2009

- Se debe revisar puntualmente cada caso a implementar de manera que las medidas de señalización y control estén acordes con las necesidades de operación de cada corredor vial.
- El sector privado debe ser involucrado en la promoción de la movilidad en bicicleta, de las acciones más básicas es el proveer espacios adecuados para la guarda de bicicletas de los visitantes y/o colaboradores que hacen uso de este modo de transporte.

