

# Pedalear la Ciudad de México: necesidades, derechos, conflicto y movilidad ciclista

Camilo Francisco Martínez Romero<sup>1</sup>

## INTRODUCCIÓN

El presente texto tiene como punto de partida la experiencia personal del autor en la construcción de un enfoque teórico-metodológico que permita problematizar, mediante la articulación de una serie de reflexiones, datos y categorías conceptuales, el fenómeno de la movilidad en bicicleta en la Ciudad de México y cómo se aprecia desde la experiencia cotidiana de los ciclistas. A su vez, en el marco de una ciudad desigual, que condiciona el acceso al espacio público por las diferencias y los conflictos, se presenta un análisis contextual de la movilidad, su vinculación teórico-práctica con las necesidades sociales y la reivindicación de los derechos. Como conclusión se exponen las premisas y los supuestos generales de un enfoque metodológico para estudiar la movilidad en bicicleta desde la perspectiva de los actores sociales que la utilizan.

## ¿POR QUÉ LA MOVILIDAD EN BICICLETA?

Ante la crisis de movilidad que se vive actualmente en la Ciudad de México, opté por utilizar la bicicleta desde hace más de dos años para realizar mis desplazamientos cotidianos. Animado por observar cada vez más bicicletas en las calles de mi colonia y de la ciudad, el motivo final para tomar la decisión fue un regalo digno

<sup>1</sup> Maestrante en urbanismo y licenciado en trabajo social por la Universidad Nacional Autónoma de México.

de la infancia: una bicicleta. Antes de pedalear por las calles me enfrenté a una incertidumbre inicial, que supuse compartida por todas las personas que en algún momento optaron por satisfacer sus necesidades de movilidad en bicicleta. Investigué y busqué información, platicué con vecinos ciclistas y encontré un documento que me ayudó a resolver todas mis dudas, el *Manual del ciclista urbano de la Ciudad de México* (Carreón, Monterrubio y Treviño, 2011).

En este texto encontré una afirmación que me pareció alentadora: “el ciclismo urbano es seguro” (2011: 46). En una ciudad donde los automóviles imponen sus velocidades y suelen abarcar por completo el espacio vial, carentes de cualquier consideración hacia peatones, usuarios del transporte público y ciclistas, parecía aventurado decir que pedalear por las calles de la Ciudad de México era una práctica segura, más aún cuando la mayoría de la gente que me rodea —familia, amigos y colegas— insistía en su peligrosidad y en lo inapropiado de la decisión. Continué investigando y observando las bicicletas en las calles de mi colonia y de mi ciudad y me percaté de algo muy importante que el manual del ciclista urbano intenta plasmar: la experiencia cotidiana de los actores sociales para adaptarse a todas las condicionantes y limitaciones socio-espaciales de una ciudad que prioriza el transporte motorizado les permite satisfacer sus necesidades de movilidad en bicicleta. Conocimientos, prácticas, estrategias, habilidades y destrezas se articulan con discursos e imaginarios, conformando una experiencia que permite habitar una ciudad pensada para los automóviles pero utilizando dos ruedas. Por esta razón, el fenómeno, del cual formo parte, despertó mi curiosidad e inquietud para problematizar con nuevas miradas los debates sobre la ciudad, la movilidad, las necesidades sociales, los derechos y el desarrollo urbano, discusiones ricas y diversas que tienen la intención, al menos desde mi convicción, de traducirse en prácticas

que mejoren los espacios que habitamos. Desde la perspectiva expuesta en este texto, los usuarios de la bicicleta tenemos mucho que decir al respecto.

#### LA CIUDAD DE MÉXICO, LA CRISIS DE LA MOVILIDAD Y LA ALTERNATIVA DE LA BICICLETA

Para comenzar, es necesario presentar algunos datos que dan cuenta de la magnitud del fenómeno de la movilidad en la Ciudad de México y su zona metropolitana, así como de la crisis derivada de un modelo de desarrollo urbano anquilosado que no ofrece alternativas a la movilidad motorizada. En los últimos años, los problemas y las dificultades relacionados con la movilidad en la Ciudad de México se han agudizado. Cada vez son más las horas que se emplean para trasladarse de un lugar a otro, en automóviles privados atorados en el tráfico o en sistemas de transporte público mal articulados, mal diseñados, en mal estado, inseguros, de precio inasequible y rebasados por el volumen de usuarios. Es necesario revisar algunas estadísticas, tanto de organizaciones civiles como de organismos oficiales, para dar cuenta del fenómeno. De acuerdo con la Encuesta Origen-Destino 2007 (GDF, INEGI y Gobierno del Estado de México), que a pesar de no haberse efectuado nuevamente contiene los datos más fidedignos de los traslados en la zona metropolitana del valle de México, los habitantes de la metrópoli pasan en promedio una hora con veinte minutos al día en el transporte. Para los viajes cuyo origen comienza en alguna demarcación de la zona metropolitana, el tiempo se extiende hasta dos horas y media (GDF, 2012). Aunado a esto, existen varios testimonios de personas que emplean más de cinco horas diarias para llegar a sus sitios de trabajo o estudio (Altamirano, 2015). En el total de la semana, se calcula que la mayoría de la población pasa alrededor de 16 horas desplazándose

de un lugar a otro (CDHDF, 2013). De acuerdo con cifras de ONU-Hábitat (2015) y de la encuesta origen-destino ya mencionada, el tiempo promedio que una persona emplea en todos los viajes que realiza en un día son 3.5 horas. En la zona metropolitana del valle de México se realizan 22 millones de viajes diarios. El 70% en transporte público y el 30% en un vehículo particular. El 43% de la producción de bióxido de carbono del Distrito Federal es ocasionado por vehículos automotores (GDF, 2012), de los cuales, el 99% son automóviles particulares (CDHDF, 2013). A pesar de que el automóvil traslada entre 20% y 30% de la población, sigue absorbiendo más del 50% del presupuesto público para transporte y movilidad (CDHDF, 2013).

De acuerdo con autores como Amar (2012) y Herce (2009), el tiempo empleado en la movilidad puede representar una oportunidad para que las personas generen un valor sociocultural y económico en su cotidianidad. ¿Cómo lograrlo cuando el sistema de transporte público del Distrito Federal, a pesar de ser el más desarrollado a nivel nacional, tiene una cobertura, conectividad y accesibilidad que no es homogénea y en muchos casos presenta deficiencias graves que perjudican la calidad de vida de los usuarios? La respuesta parece estar en el resurgimiento de prácticas sociales que han sido invisibilizadas o reducidas a ciertas zonas de la ciudad durante décadas, como andar en bicicleta, para satisfacer las necesidades de movilidad, actividad que conquista cada vez más espacios y personas, y cuya revalorización puede atribuirse a la urgencia de satisfacer diversas necesidades.

La bicicleta puede jugar un papel fundamental, y esto se refleja en el incremento exponencial de usuarios en los últimos años en las zonas centrales de la ciudad (ITDP, 2014). A esto ha contribuido principalmente el sistema denominado Ecobici, que en 2015 estaba por llegar a los cien mil usuarios registrados, resaltando como el más grande en su tipo en Latinoamérica, con 25 mil viajes diarios (IMU,

2015) y un acumulado de más de 25 millones de traslados en cinco años de funcionamiento. Alrededor de 50% de los viajes en todos los medios de transporte en la Ciudad de México se realizan para distancias menores a diez kilómetros, por lo que pueden hacerse en bicicleta (Pérez, 2011). De hecho, el promedio de velocidad de los automóviles, que ha ido en picada en los últimos años por su uso excesivo, se sitúa entre los 12 y los 16 kilómetros por hora, prácticamente igual e incluso menor que el promedio de velocidad de la bicicleta, que es de 14.5 kilómetros por hora, por lo que el tiempo y la eficiencia favorecen a esta última. Aunado a esto, y considerando las condicionantes y limitantes del espacio urbano, la bicicleta brinda las mismas ventajas que el automóvil, a las que se les agregan algunas particulares: libertad de movimiento, libertad de ruta, fácil estacionamiento, accesibilidad a espacios públicos diversos y equipamientos, mayor conectividad e intermodalidad con otros modos de transporte, costo muy bajo, beneficios para la salud y para la ciudad. Por estas razones, es probable que la bicicleta comience a posicionarse en sectores que antes no la veían como una opción para satisfacer sus necesidades de movilidad.

En 2007, de acuerdo con la encuesta origen-destino realizada por el Inegi en colaboración con el gobierno del Distrito Federal y el gobierno del estado de México, el número de viajes en bicicleta alcanzó los cuatrocientos mil, que si bien parecen muchos, no lo son si se toma en cuenta el total de viajes realizados en el Distrito Federal, equivalente al 1%. Del total de viajes en bicicleta, 31% tiene como destino el trabajo, lo que significa que la bicicleta es una opción para satisfacer las necesidades de movilidad cotidianas y no sólo las recreativas o de fin de semana. Apenas 6% de los viajes en bicicleta tiene como destino la escuela, lo que demuestra que este segmento de la población, en donde se ubica buena parte de la infancia, utiliza otros modos de transporte. El 4% tiene como fin ir de compras. La duración promedio de un viaje en bicicleta

es de 21 minutos, y si se conjuga con la velocidad promedio, nos indica que la distancia recorrida es de aproximadamente cinco kilómetros. El 28% de los viajes que se realizan en la ciudad se concentra en la delegación Iztapalapa, un dato significativo porque esta delegación no ha sido un objetivo de las políticas en esta materia del Gobierno del Distrito Federal. La bicicleta ha tenido una gran presencia en las delegaciones del oriente, especialmente en pueblos, barrios y colonias populares.

Respecto al perfil de los usuarios, los datos de edad son especialmente interesantes. De acuerdo con la citada encuesta, alrededor de 70% de los ciclistas tiene menos de 40 años de edad, lo que introduce un sesgo muy importante en la población, que se concentra entre los 20 y los 40 años. Los ciudadanos que optan por satisfacer sus necesidades de movilidad en bicicleta son principalmente los jóvenes. Otro dato sumamente importante es que apenas 13% de los ciclistas son mujeres, dando cuenta de la importancia del género. Esta relación tan asimétrica entre los sexos nos lleva a las condicionantes y limitantes sociales que existen en la ciudad para que las mujeres puedan optar por la bicicleta. Una de ellas es el acoso sexual, ya que se han presentado casos en que la población femenina sufre este tipo de agresiones sobre una bicicleta por parte de otros usuarios (*Excélsior*, 5 de octubre de 2014). Sin embargo, la presencia de mujeres ciclistas en las calles se ha incrementado notablemente en los últimos años. En cuanto a las medidas de seguridad y las prácticas ciclistas, apenas 23% de la población usaba casco en 2009 (GDF, 2014). Si bien hay algunas polémicas sobre su efectividad después de determinada velocidad, para accidentes de bajo impacto es bastante efectivo. De acuerdo con la fuente señalada, basada en el último conteo realizado por la Secretaría de Medio Ambiente, se calcula que alrededor de 20% de los ciclistas circula en dirección contraria al flujo vehicular o sobre la banqueta.

En cuanto a accidentes, es interesante analizarlos en el periodo registrado en la base de datos administrativos disponible en la página de internet del Inegi, de 2009-2014. Los accidentes con vehículos automotores —en los que las lesiones físicas y la muerte aparecen como los peligros más temidos por un ciclista y su entorno social más próximo— se incrementaron en ese periodo, aunque en el último bienio muestran una tendencia descendente, de manera similar a lo registrado en otros medios de transporte, como se observa en el cuadro 1 y en la gráfica 1.

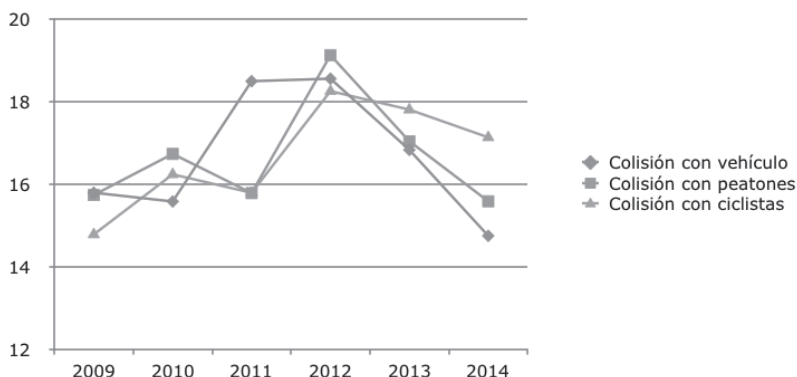
Los accidentes en bicicleta —que son mucho menores numéricamente por su participación en la distribución modal de la ciudad— se incrementaron hasta cuatro puntos porcentuales en el cuatrienio 2009-2012 y disminuyeron un punto en el último

CUADRO 1  
ACCIDENTES DE TRÁNSITO TERRESTRE EN EL DISTRITO FEDERAL, 2009-2014

<i>Tipo</i>	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Colisión con vehículo automotor	10 407	10 266	12 187	12 227	11 090	9 718
Colisión con peatón (atropellamiento)	1 027	1 092	1 030	1 248	1 112	1 017
Colisión con animal	2	3	3	2	6	1
Colisión con objeto fijo	885	2 041	2 042	2 298	2 307	2 368
Volcadura	112	73	84	89	80	69
Caída de pasajero	82	95	75	86	72	57
Salida del camino	13	9	5	10	4	4
Incendio	5	3	5	8	0	1
Colisión con motocicleta	658	664	768	871	791	826
Colisión con ciclista	132	145	141	163	159	153
Otro	75	338	126	118	121	105
Total	13 398	14 729	16 466	17 120	15 742	14 319

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con la base de datos de Registros Administrativos del Inegi. Disponible en: <[http://www.inegi.org.mx/est/lista\\_cubos/consulta.aspx?p=adm&c=1](http://www.inegi.org.mx/est/lista_cubos/consulta.aspx?p=adm&c=1)>.

GRÁFICA 1  
EVOLUCIÓN DE ACCIDENTES, 2009-2014



Fuente: Elaboración propia de acuerdo con la base de datos de Registros Administrativos del Inegi. Disponible en: <[http://www.inegi.org.mx/est/lista\\_cubos/consulta.aspx?p=adm&c=1](http://www.inegi.org.mx/est/lista_cubos/consulta.aspx?p=adm&c=1)>.

periodo bianual. El panorama cambia si incluimos a las víctimas fatales y los heridos, desglosados por tipo de accidente (cuadro 2).

A pesar de la tendencia a la baja en los accidentes, el número de víctimas fatales por colisión con ciclistas tuvo un repunte de casi 10% en 2014. Esto habla de una mayor gravedad, lo que puede explicarse por factores como la mayor presencia de bicicletas en las calles y la consecuente disputa por el espacio vial con los vehículos motorizados. El número de víctimas fatales se mantuvo en 2015, especialmente en el último trimestre. Los heridos, en cambio, disminuyeron ligeramente en el último bienio, en consonancia con el número de accidentes con peatones y automotores.

En resumen, si se relaciona el número de víctimas fatales y heridos con el número de accidentes registrados como “colisión con ciclista”, tenemos que en el 100% trae como consecuencia un daño a la integridad física del ciclista, por su elevada vulnerabilidad al no contar con ninguna protección y llevar el cuerpo a merced de los impactos. En resumen, en el periodo 2009-2014, un total de 51 ciclistas perdió la vida en las calles de la ciudad y se



**CUADRO 2**  
**VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO TERRESTRE EN EL DISTRITO FEDERAL**

Tipo	2009		2010		2011		2012		2013		2014	
	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos
Colisión con vehículo automotor	100	5 179	97	4 242	104	3 100	79	3 153	76	2 618	68	1 785
Colisión con peatón (atropellamiento)	133	1 018	168	1 093	147	955	171	1 165	182	1 058	153	962
Colisión con animal	2	2	2	1	2	2	2	2	4	2	0	1
Colisión con objeto fijo	24	488	37	458	33	391	41	390	32	313	31	259
Volcadura	10	111	6	109	16	116	17	103	28	90	19	76
Caída de pasajero	4	85	6	98	1	85	4	89	6	69	2	58
Salida del camino	8	3	6	6	2	3	1	16	2	4	1	1
Incendio	3	3	2	2	1	1	1	5	0	0	0	0
Colisión con motocicleta	23	614	16	595	27	581	24	591	33	486	24	500
Colisión con ciclista	12	126	6	158	9	149	6	146	6	149	10	137
Otro	39	39	19	19	1	16	13	13	1	12	4	19
Total	306	7 673	341	6 781	341	5 399	343	5 673	370	4 801	312	3 799

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con la base de datos de Registros Administrativos del Inegi.  
Disponible en: <[http://www.inegi.org.mx/est/lista\\_cubos/consulta.aspx?p=adm&c=1](http://www.inegi.org.mx/est/lista_cubos/consulta.aspx?p=adm&c=1)>.

registraron más de setecientos heridos, una cifra elevada con alto impacto mediático y resonancia en los medios de comunicación, las redes sociales y las diversas organizaciones de la sociedad civil que promueven el uso de la bicicleta. Estas cifras concuerdan con las registradas en las notas de prensa; incluso superan las estimaciones realizadas por diversas organizaciones, como Bicitekas, que en septiembre de 2014 contaba al menos 14 ciclistas muertos en los últimos cinco años (*Animal Político*, 29 de junio de 2015). En una nota de *Excélsior* (29 de junio 2015), que da cuenta del periodo 2013-2014, se contabilizan 245 accidentes en bicicleta, de acuerdo con cifras de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal. Sin embargo, no menciona el número de víctimas. En síntesis, la movilidad en bicicleta por las calles de la Ciudad de México sigue siendo una actividad peligrosa, a pesar de los esfuerzos de organizaciones civiles, el impulso de las políticas públicas y la histórica presencia de ciclistas en múltiples zonas de la ciudad. Por esto, la seguridad, que va ligada a la percepción del riesgo y peligro, constituye una de las principales condicionantes y, a su vez, una limitación para la satisfacción de las necesidades de movilidad en bicicleta.

El marco jurídico de la Ciudad de México ha tenido en los últimos años reformas que favorecen la utilización de la bicicleta. La Ley de Movilidad del Distrito Federal la reconoce como un vehículo y le da preferencia, después del peatón, sobre los demás modos de transporte. En el mismo tenor se inscribe el Reglamento de Tránsito, que la coloca como un vehículo con los mismos derechos y obligaciones que los demás, y solamente contempla sanciones en caso de que un ciclista arrolle a un peatón sobre la banqueta. En cuanto a la perspectiva de la política pública de movilidad, plasmada en el Programa Integral de Movilidad 2013-2018, destaca la falta de articulación de la infraestructura ciclista, ya que no hay una estrategia para consolidar una red de

movilidad ciclista (ITDP/I-CE, 2011). A pesar de que se contemplan proyectos de infraestructura en algunas calles en el esquema de intervención de calle completa, hace falta articular un plan integral de infraestructura ciclista que dote de conectividad y accesibilidad las ciclovías, ya que las realizadas no han tenido continuidad; tampoco se plantean intervenciones en cruces y vialidades estratégicas ni se identifican barreras urbanas para la movilidad en bicicleta. No obstante, hay que mencionar el impulso que se le da al programa Ecobici, que se ampliará hasta Coyoacán al término de este periodo, y continuará expandiéndose en una sexta y séptima fases a las zonas con mayor potencial de intermodalidad.

## MOVILIDAD Y TRANSPORTE

La movilidad urbana es un tema que se encuentra en la agenda de políticos, académicos, organizaciones sociales y organismos internacionales. Los cambios económicos impulsados por la globalización, la tercerización y la transición demográfica hacia las ciudades han resaltado la importancia de los desplazamientos en los centros urbanos y han acentuado la capacidad de moverse en diferentes zonas de la ciudad como una ventaja de las ciudades competitivas y articuladas a la economía global.

De la misma manera, y previo a la revalorización de la movilidad como un tema en la agenda nacional e internacional, la posibilidad de trasladarse a diversas zonas de la ciudad ha sido valorada socialmente como una acción que permite la satisfacción de un conjunto de necesidades articuladas: trabajo, educación, salud, actividades recreativas, relaciones y vínculos sociales de pertenencia, apropiación del espacio y de la vivienda, etcétera.

Antes de la irrupción del automóvil y el transporte masivo, caminar la ciudad permitía no sólo trasladarse de un punto a otro, sino

vivirla, experimentarla, interactuar con los demás, con el extraño, el diferente, o con el conocido, en el caso de los barrios y pueblos. La movilidad en las concentraciones humanas ha estado articulada históricamente con las posibilidades de formar una comunidad más o menos cohesionada, con vínculos sociales estrechos y sentido de pertenencia colectiva. La formación de las grandes ciudades, con la consecuente aparición de los sistemas de transporte masivo, y posteriormente del automóvil, redimensionó el significado de la movilidad y su importancia para habitar una ciudad.

La vida urbana contemporánea implica desplazarse en grandes distancias, adaptarse a un sistema complejo que brinda múltiples posibilidades de conexión, pero también las niega o las limita. Por esto, cuando se habla de derecho a la ciudad, es inevitable plantear la movilidad urbana en el discurso de los derechos y los modelos de desarrollo urbano contemporáneos, que han privilegiado el transporte motorizado, especialmente el automóvil particular, pero no lo garantizan para todos.

La movilidad emerge como una categoría para indagar sobre las dimensiones sociales de los desplazamientos en las ciudades. A partir de que la geografía y los estudios territoriales, entre ellos el urbanismo, visualizaron el desplazamiento de los habitantes de las ciudades como un tema de la mayor importancia, por arriba del valor económico que sólo se le había dado hasta entonces, en el que las ingenierías y los métodos cuantitativos dictaminaban los modelos a seguir, las ciencias sociales y los estudios urbanos han ampliado la discusión sobre el tema (Becerril *et al.*, 2012). Ahora el análisis del transporte se complementa con el concepto de *movilidad*, que permite visibilizar las desigualdades sociales, los problemas de equidad y los desequilibrios que generan los sistemas de transporte. Por la cantidad de agentes variables y los factores que intervienen, el transporte y la movilidad contemporáneos requieren de una visión amplia y multidisciplinaria.

Por esto se hace una distinción conceptual entre *transporte* y *movilidad*, fundamental para abrir nuevos paradigmas. La distinción de Islas (2000) es clara al respecto, ya que identifica al *transporte* como un proceso tecno-económico para trasladar personas y bienes en el espacio, mientras que *la movilidad* se refiere a las necesidades de desplazamiento que tienen las personas en determinado entorno. George Amar articula esta transición conceptual no sólo como una serie de nuevas definiciones, sino como una resignificación del concepto que implica un cambio de paradigma: “la movilidad es entendida cada vez más en términos de creación de relaciones, de oportunidades y de sinergias, más que como un pasaje de distancias a una velocidad cada vez mayor” (Amar, 2012). Por esto, y he aquí una premisa fundamental para entender la movilidad en las ciudades contemporáneas, los tradicionales usuarios de los sistemas y modos de transporte son también actores, productores o coproductores de su propia movilidad; a esto se debe la revalorización de las formas de desplazamiento no motorizadas, como caminar y andar en bicicleta, y la importancia de considerar que la movilidad no sólo es un fenómeno, sino un atributo de las personas, las sociedades y los territorios, del espacio urbano y especialmente del espacio público. Su escala incluye lo local, aunque no se limita a eso, y los actores —peatones, ciclistas, automovilistas o usuarios del transporte público— son el principal foco de atención. La movilidad, al analizar los desplazamientos urbanos en sus dimensiones sociales y espaciales, permite indagar en la experiencia cotidiana de los actores.

LA MOVILIDAD COMO NECESIDAD SOCIAL  
Y DERECHO

Cuando hablamos de la movilidad como una necesidad nos referimos a que es imprescindible para una vida digna en una escala de valores de un contexto determinado, y que la insatisfacción de esta necesidad, su satisfacción parcial o no permanente implican perjuicios (Ballester, 1999) para quienes ven acotado, minimizado o condenado a extenuantes jornadas su desplazamiento. La movilidad es una necesidad social porque surge de una relación intersubjetiva, de una condición que requiere su satisfacción permanente para que los habitantes de las ciudades puedan desarrollar sus actividades; surge de un sistema normativo que estipula el trabajo, la educación, la salud y la vivienda como derechos sociales de primer orden, para los cuales se requiere movilidad. Por estar presente en el discurso y la valoración de una necesidad, la movilidad se orienta a un discurso de derechos y es reivindicada como tal. Es un derecho basado en un sistema de necesidades propias de las formas de vida contemporáneas y especialmente urbanas, en las cuales las nociones de espacio y tiempo se transforman en un valor cada vez más manipulable, accesible, creador de riqueza económica, social y cultural.

Herce (2009) denomina como “necesidades sociales de conexión” las indisociables de la movilidad, del espacio público y del habitar la ciudad, referidas a las posibilidades de encuentros e intercambios sociales, económicos y políticos que deben estar presentes para todos, ya que la satisfacción de otras necesidades, y la posibilidad de una vida digna, respetuosa de los valores que el sistema normativo y los actores que la viven le asignan, depende en gran medida de la realización de conexiones.

Sin movilidad incluyente no hay lugar para la heterogeneidad. Hay que aclarar que las necesidades de conexión son diferentes

y que los sectores, las comunidades y los barrios anclados a una tradición ancestral o de organización popular que mantienen fuertes lazos de vecindad y territorio tienen necesidades de conexión con otras partes de la ciudad. A su vez, que la ciudad puede extenderse a su espacio, sin que esto signifique la introducción de grandes infraestructuras que partan el territorio y dinamiten su dimensión local; esto es un imperativo para construir una ciudad menos fragmentada, con menos desigualdades espaciales, más incluyente y justa. Conectar las colonias, los barrios y los pueblos urbanos, propiciar su movilidad integral, habida cuenta de las desigualdades existentes y el papel preponderante que sigue jugando el automóvil, obliga a ofertar la posibilidad de elegir entre diversos modos de desplazamiento, lo que conduce a la satisfacción de las necesidades y a garantizar los derechos de los habitantes de la ciudad.

En este sentido, es importante observar que la movilidad es un derecho que está en proceso de configuración y reconocimiento, pues existen diversas definiciones en organismos internacionales y locales, en documentos, programas y cartas sobre derechos humanos. Por esta razón, es necesario citar la definición contenida en el Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal, 2011-2012, de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal y el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés), que aboga por reconocer la movilidad en los términos expuestos en este documento, con todas sus implicaciones políticas, administrativas y jurídicas. La movilidad es necesaria para gozar de derechos como el trabajo, la vivienda, la salud, la educación y la cultura; sin embargo, no se tiene la movilidad idónea para los individuos y las sociedades con tan sólo la suma de los derechos mencionados, sino que se debe reconocer como derecho autónomo (CDHDF, 2103). Asimismo, el derecho a la movilidad tiene tanto una dimensión particular como

una dimensión colectiva, debiendo privilegiarse a la segunda sobre la primera. La propuesta de reconocimiento del derecho a la movilidad se describe de la siguiente manera:

(...) el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo (CDHDF, 2013: 34).

El hecho de que la movilidad se esté reconociendo apenas como derecho nos lleva a reflexionar sobre su importancia en la vida cotidiana de las personas y su valor para satisfacer sus necesidades. Asimismo, se presenta la polémica sobre la distinción entre movilidad y transporte, que no es muy clara en la definición del derecho a la movilidad. El crecimiento de las organizaciones de la sociedad civil y la visibilidad de los modos de movilidad como la bicicleta y la caminata, aunados a un creciente activismo para introducir el tema en la agenda pública, dan cuenta de que entre las dimensiones de la movilidad está la ciudadanía, entendida como prácticas sociales que reivindican derechos y demandas fuera del contrato tradicional con el Estado y la estructura formal de las instituciones (Sassen, 2010). Andar en bicicleta y caminar son formas de satisfacer las necesidades de movilidad, a la vez que una reivindicación cotidiana de este derecho. La movilidad comienza por nuestros pies y por nuestra energía, y si no la relacionamos con el espacio que habitamos seguiremos incurriendo en errores que nos costarán mayor desigualdad y exclusión social.



## LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

La calle es el espacio público más extenso y más inmediato a los habitantes de la ciudad, y por lo mismo el más cotidiano e importante para la socialización. Pero, ¿qué es la calle? En el imaginario, lo primero que se viene a la cabeza al escuchar la palabra *calle* es todo eso que está afuera de nuestra vivienda, o del espacio cerrado en el cual nos encontramos. La calle nos remite a los otros habitantes de la ciudad, al extraño, a las actividades que implican una interacción con los otros. La plaza, el parque y el jardín pueden pensarse como parte de la calle, pero en la ciudad el espacio más grande y accesible para todos no es ninguno de los mencionados: la calle es el andador, la banqueta, la vialidad que se encuentra inmediatamente al salir de la vivienda, del centro de trabajo. La calle conduce a alguna parte, tiene una continuidad y nos remite a una entrada o salida que nos conecta con el resto de la ciudad. Es un espacio de movimiento constante, un espacio de movilidad.

Sin embargo, la movilidad en la calle es apenas una de las funciones de carácter público que la caracterizan como espacio común y soporte de la ciudad (Herce, 2009), que convive con otras de diversa índole, pero de igual importancia. De acuerdo con Manuel Herce, la calle es un espacio libre del negocio inmobiliario, pero a su vez define físicamente la línea entre el espacio público y el privado, y funge como entrada y salida entre ambos. La calle determina la estructura y la edificación de la ciudad y da sustento a las redes de servicios urbanos y a las relaciones de movilidad de todo tipo. A su vez, es el principal lugar donde acontecen las relaciones socioculturales en una ciudad, y el principal articulador de la red de espacios libres y abiertos en una urbe. La calle es, por lo tanto, un lugar.

El espacio público es una categoría, sobre todo en las ciencias sociales, que parte de las premisas que desarrolla Lefebvre

(2013), en las que el espacio urbano es un espacio social debido a que contiene las relaciones que ahí se producen, y que a su vez producen y reproducen el mismo espacio. El espacio público, por lo tanto, es un espacio social, dinámico y cambiante, tangible e intangible; no es un objeto que está en la mente, no es una abstracción inasible, como lo ven muchas de las intervenciones que se realizan sobre el espacio sin considerar a los actores que lo producen. El paradigma del espacio público como lugar para habitar, convivir, interactuar, relacionarse socialmente y construir comunidad implica una noción de permanencia: querer estar en un espacio público para relacionarse con los demás implica permanecer ahí al menos por un lapso determinado. En este sentido, el movimiento se aleja de las propiedades idóneas de un espacio público. Así lo visualiza Richard Sennett (2011) cuando afirma, en su crítica a los desarrollos inmobiliarios en Londres y París, que el espacio público muerto es aquel “contingente para el movimiento” (Sennett, 2011: 28), subordinado al pretensioso derecho individual de libertad total e ilimitada para moverse, que tiene su emblema en el automóvil particular. El espacio diseñado para el movimiento da muerte al espacio diseñado para *estar*. Las vialidades, pensadas y ocupadas principalmente por el automóvil, reducen la noción de lugar que tienen las calles y la ciudad en su conjunto.

Precisamente en esta crítica es donde la categoría de *movilidad* puede problematizar la conveniencia de excluir las vialidades como parte integrante de la calle y el espacio público. Si bien la crítica de Sennett es compartida por autores como Manuel Herce (2009), el espacio público “muerto”, de vialidades, continúa siendo espacio público, sin el cual la posibilidad de que los habitantes de una ciudad tengan acceso a los espacios públicos de lugares se vería disminuida. La exclusividad de la vialidad para el automóvil, con una jerarquización reflejada en las velocidades

y en la cantidad de espacio urbano y recursos que se destinan a facilitar la movilidad en este tipo de vehículos, violenta el derecho a la movilidad de quienes no cuentan con un automotor particular y de quienes simplemente no lo consideran como una opción para satisfacer sus necesidades de movilidad. La vialidad, como parte de la calle, debe integrar las nociones de lugar y atender las múltiples formas de desplazamiento que acontecen en un barrio, una colonia y una ciudad.

Si se renuncia a considerar las vialidades como parte del espacio público también se hace implícitamente a acotar la circulación del automóvil en pos de otras formas de movilidad, o incluso de otras funciones o actividades que se podrían desarrollar en el mismo espacio. Sobre este aspecto, Montezuma (2000) presenta la siguiente reflexión, bastante pertinente para los planteamientos y las premisas en que se sitúa esta investigación:

(...) el modo de transporte utilizado en diferentes espacios no debería de ser un criterio para excluir ciertas infraestructuras de la noción de espacio público, ya que las calzadas de las calles, avenidas y autopistas urbanas, son tan espacio público para la movilidad como los andenes, las alamedas, los paseos urbanos, etcétera.

La exclusión de ciertas infraestructuras de la noción de espacio público ha tenido resultados nefastos, puesto que ha polarizado la acción y reflexión en la materia de disciplinas aisladas. Por un lado, se ha dejado a la arquitectura lo concerniente al espacio peatonal, y por otro lado el espacio vehicular ha quedado como dominio de la ingeniería y transporte. No obstante, se debería de considerar que el espacio público urbano es uno solo, que requiere un equilibrio y sobre todo que se le debería dar la prioridad al ser humano. La complejidad y pluralidad del espacio público urbano exige una visión integral. En efecto, el campo de acción y reflexión en la materia debería ser, como todo lo urbano, multidimensional e interdisciplinario (Montezuma, 2000: 19).

Por lo tanto, el espacio público de la movilidad tiene la misma importancia funcional y simbólica que el espacio público del lugar; el uno no puede existir sin el otro y en muchas ocasiones el mismo alberga actividades móviles y actividades de estar. Ambos tienen una interacción complementaria vital para la integración social de la ciudad, la satisfacción de necesidades y derechos, y la equidad socio-espacial. Sin embargo, la hegemonía que tiene el automóvil en el uso de las vialidades violenta el sentido de lo público, ya que es una privatización de facto, en la que aspectos elementales como la accesibilidad y conectividad están garantizadas para quien pueda pagarlas. El movimiento no antagoniza con el espacio público del lugar, de la reunión, ya que el desplazamiento por diversos lugares, barrios y colonias de la ciudad es una condición fundamental para la mezcla, la interacción y el acceso equitativo a las actividades y beneficios de la vida urbana. Como menciona Amar (2012), la división de roles entre el *lugar* “como no movimiento” y el *movimiento* “como no lugar” es cada vez más espesa y difusa, debido a las múltiples actividades móviles que caracterizan a las ciudades contemporáneas, que albergan cada vez más transeúntes y menos residentes, cada vez más formas de vida social que implican una forma de movilidad inherente, aunque no despegada de lo local.

#### MOVILIDAD Y EXPERIENCIA COTIDIANA

La perspectiva metodológica que se abre con los autores mencionados nos lleva a considerar que, pese a su diseño, construcción y uso instrumental, las vialidades son un espacio producido socialmente y está sujeto, por lo mismo, al cambio y la reapropiación de los actores. La movilidad es parte de las prácticas cotidianas de la ciudad y a través de ellas los actores experimentan su relación con los otros y con la urbe, con una interacción en movimiento entre peatones, ciclistas, motociclistas, automovilistas, transportistas,

usuarios del transporte público, vendedores ambulantes, fijos y semifijos (Duhau y Giglia, 2008). Sin la interacción en movimiento, que hace posible el desplazamiento, no hay interacción en el espacio público del lugar, por lo que ambas tienen la misma importancia y se amalgaman en la experiencia urbana cotidiana.

La vida cotidiana es la realidad suprema del individuo que delimita el aquí y el ahora, objetiva la subjetividad y define una dimensión espacial que interactúa con el espacio de otros. La dimensión temporal adquiere relevancia porque, a pesar de estar inscrita en la vivencia del presente, adquiere sentido gracias a la historicidad de los acontecimientos del día a día, inaprensibles si no se refieren a los diversos momentos de la vida cotidiana articulados en la biografía del individuo, los cuales imponen una secuencia preestablecida (Berger y Luckmann, 2012). La vida cotidiana es el escenario de los modos de vida (Lindon, 1999), su dimensión espacio-temporal más aprehensible, más identificable. No se puede hablar de modos de vida sin recurrir a la cotidianidad, y viceversa.

El contenido práctico de los modos de vida y la cotidianidad, más los sentidos que se les atribuyen, conforma un conocimiento vivencial que puede leerse bajo el concepto de experiencia. La dimensión empírica se nutre del día a día y provee a los actores de un horizonte de saberes compartidos socialmente que se ponen en juego en el espacio urbano, adaptándose a sus designios funcionales, o bien entrando a un proceso de reapropiación que puede no coincidir con la dinámica preponderante en dicho espacio. Estos procesos diferenciados conforman *el habitar* urbano, especialmente la cotidianidad de los habitantes de las grandes ciudades, a pesar de ser proclives o no al contacto con el otro, el diferente; dicha interacción, al menos visual, es inevitable. Las relaciones, las reacciones, los pensamientos y los procederes que se desencadenan en los actores y las colectividades a las que pertenecen abren una serie de

interrogantes indispensables para entender la dinámica social de las ciudades hoy (Duhau y Giglia, 2008).

El concepto de experiencia cotidiana vincula la relación intrínseca entre saberes, valores, visiones del mundo y prácticas sociales inscritas en contextos concretos, en actividades específicas, en acciones necesarias para la vida urbana, como la movilidad. Moverse, desplazarse por la ciudad, es una necesidad, al grado que muchas de las secuencias preestablecidas y pautadas de la vida cotidiana comienzan, terminan o se circunscriben a itinerarios de la movilidad. Por lo mismo, permiten acumular un conjunto de experiencias construidas en la cotidianidad sobre los saberes y las prácticas indispensables para desplazarse en una ciudad contemporánea, además de las particularidades de una urbe como la Ciudad de México.

#### CONFLICTO, CONFRONTACIÓN, ¿COMPARTIR LAS CALLES?

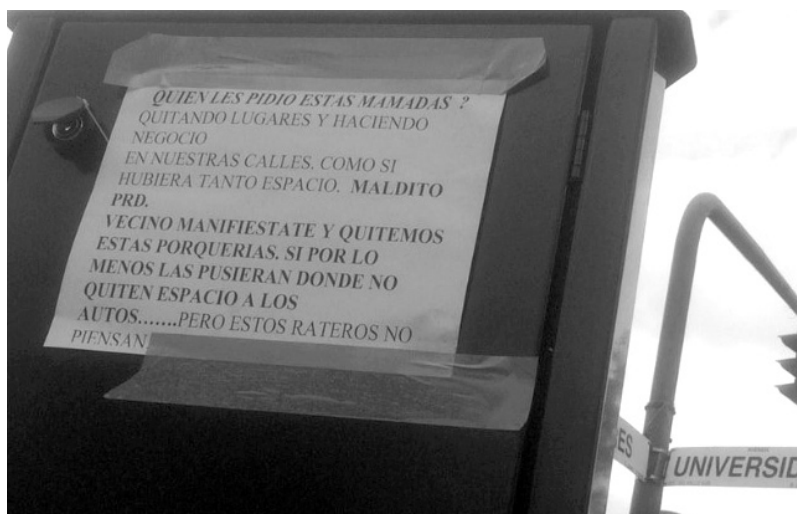
De las reflexiones teóricas que permiten comprender la movilidad como un todo estructurado y estructurante, un fenómeno articulado al espacio urbano y un atributo de los actores y los colectivos sociales, se pueden dilucidar algunos conflictos y confrontaciones que han surgido por la presencia y asignación de un lugar a la bicicleta en el espacio vial. A las dificultades que el modelo de desarrollo urbano ha impuesto a la circulación de la bicicleta por las calles de la ciudad se les agregan una serie de conflictos y disputas que se originan en los diversos imaginarios sociales sobre el espacio vial y la ocupación del espacio público por los automóviles. En un sinnúmero de calles de diversas zonas de la Ciudad de México observamos que viviendas particulares, comercios de todo tipo, edificios de servicios públicos y privados, terminales del transporte público, e incluso el comercio ambulante, “apartan”

con diversos artefactos informales el espacio vial para destinarlo al estacionamiento de automóviles, en detrimento de un tránsito adecuado, del paso de peatones, usuarios del transporte público y personas con discapacidad.

El automóvil, y más bien dicho el automovilista, se ha apropiado del espacio vial y del espacio público, ya que las obras para ensanchar banquetas, colocar infraestructura o incluso estacionar otros automóviles se ven como la conculcación de un derecho inalienable, que se reclama duramente: el derecho a estacionar el automóvil particular. Hasta hace unos años, el estacionamiento en la vía pública era gratuito, más allá de la economía informal que se genera con los llamados “viene viene”.<sup>2</sup> Con los parquímetros, un proyecto polémico del gobierno de la ciudad para desincentivar el uso del automóvil, el debate por el estacionamiento en las calles de la ciudad cobró dimensiones mayúsculas, agrupó a vecinos diversos contra las iniciativas gubernamentales y generó una polémica sobre el derecho a ocupar un espacio en la vía pública, que a final de cuentas es un espacio para el interés privado. Si bien los parquímetros han representado un gran negocio del que se han beneficiado muchos de los gobernantes que lo promueven, imponiéndolos a la usanza de la política urbana autoritaria que ejercen los funcionarios de la Ciudad de México, señalan, destacándola, una realidad hasta hace poco tiempo incuestionable: la hegemonía del automóvil en la ocupación de la calle, desde espacio vial hasta las banquetas.

Esto detonó un conflicto en diversas colonias de la delegación Benito Juárez, una de las cuatro demarcaciones centrales de la ciudad, rica en población de ingresos medios y altos y con una ubicación privilegiada en cuanto a servicios y actividades urbanas. Cuando se implementaba la cuarta etapa del sistema Ecobici, de bicicletas públicas, se presentaron casos de vandalismo en

<sup>2</sup> Acomodadores y vigilantes informales de automóviles que a cambio de una tarifa variable y negociable se encargan del estacionamiento en la vía pública.



1. Foto tomada del twitter de @charkis, vandalismo en las estaciones de Ecobici.

las instalaciones. En las etapas anteriores, vecinos de Polanco y la Condesa, dos colonias de altos ingresos, habían manifestado su oposición, pero no habían llegado a dañar el mobiliario y la infraestructura. Parte de los argumentos que dieron los vecinos se resume en un volante que apareció pegado en varios módulos de Ecobici (figura 1).

En el volante se observan dos frases clave para entender el sentimiento detrás del mensaje. La primera es: “quitando lugares y haciendo negocio en nuestras calles, como si hubiera tanto espacio”; la segunda dice: “si por lo menos las pusieran donde no quiten espacio a los autos”. La apropiación de la calle, reflejada en la expresión “nuestras”, da cuenta de un sentido de pertenencia, de una apropiación del espacio público, pero también de una relación de poder y privilegio sobre el espacio que rodea la vivienda particular. Se podría pensar que la utilización de ese espacio tiene fines recreativos, de convivencia, de reunión, para que jueguen los niños, pero no, es un espacio que se reclama para estacionar automóviles, reduciendo la función de la calle a un cajón particular



como prioridad sobre todas las demás funciones. Es la característica de un *orden urbano* (Duhau y Giglia, 2004), un conjunto de reglas y normas formales e informales a las que recurren los ciudadanos, muchas veces de manera tácita, para apropiarse de los espacios públicos de la ciudad más allá de la vivienda. Un orden que tiende a caracterizarse en la Ciudad de México por:

la permanente impugnación y depredación de lo público y por formas de privatización del espacio y de las prácticas urbanas que con diferentes modalidades operan como mecanismos de protección, autosegregación, subsistencia, y explotación lucrativa del espacio público y las externalidades urbanas, entendidas estas últimas como los efectos positivos o negativos resultantes de las construcciones, usos y actividades presentes en un espacio determinado (Duhau y Giglia, 2004: 257-288).

En este tenor de reglas y normas informales, perpetradas e instituidas desde las mismas prácticas de la autoridad, un mensaje similar al primero se muestra en una manta colgada entre dos árboles para oponerse a la instalación de una ciclovía, con la diferencia de que en esta manta aparece una demanda de peso que puede explicar muchos de los problemas a los que se enfrentan los programas que promueven la movilidad en bicicleta para ganar adeptos entre la ciudadanía (figura 2).

El primer argumento de los vecinos de la calle Adolfo Prieto, también ubicada en la delegación Benito Juárez, señala la afectación a los lugares de estacionamiento en la vía pública como una merma a su calidad de vida, y suman dos nuevos argumentos que ven negativamente a la bicicleta, propios de prejuicios y estigmas. El primero se refiere al aumento de los congestionamientos viales, cuando lo que busca la bicicleta es precisamente disminuir el tránsito de automóviles; el segundo es la relación que se construye en el imaginario colectivo entre delincuencia y ciclismo urbano, lo



2. Foto tomada de <<http://www.libreenelsur.mx/content/arrecia-rechazo-vecinal-inconsulta-improvisada-ciclovia-en-valle-mientras-delegado-romero>>.

que muestra el predominio del automóvil como modo de transporte entre los vecinos, al cual le atribuyen valores de honestidad y confianza, frente a la intrusión de la bicicleta, vehículo ajeno a sus prácticas de movilidad y caracterizado como un artefacto de ladrones y gente de escasos recursos. Más allá de la fetichización de los objetos y la asignación de valores de signo a las mercancías, el mensaje de los vecinos muestra el largo camino que le queda por recorrer a la bicicleta, en especial en ciertas zonas de la ciudad dominadas por el automóvil, para posicionarse como un modo de transporte legítimo con más beneficios colectivos y que contribuye a la seguridad pública, la seguridad vial y la calidad de vida. Los ciclistas se disputan en el día a día, con automovilistas y transportistas, y en menor medida con peatones, el derecho a un espacio en la calle y la vialidad, lo que ha generado confrontaciones, resistencias y actos colectivos de invasión del espacio asignado, como se puede observar en la figura 3, de la ciclovia ubicada en la misma calle.

Sin embargo, el argumento que dota de legitimidad el discurso de los vecinos es la falta de consulta e información por parte de las autoridades para implementar el proyecto, lo que se repite en muchas de las iniciativas del gobierno de la ciudad, no sólo en



3. Fotografía de Miguel Fuantos, tomada de <<http://tlalpan.info/2014/02/01/liberan-a-medias-ciclovia-en-benito-juarez-invaden-autos-nueva-ciclopistapiden-liberarla-tlalpan>>.

cuanto a movilidad, sino en el conjunto de políticas públicas. La participación social y ciudadana es un derecho continuamente vulnerado por los tres niveles de gobierno, y constituye uno de los principales motivos de descontento y rechazo a los proyectos urbanos, aunque tengan beneficios potenciales para la comunidad. La imposición y la falta de consenso pueden ocasionar que la presencia de la bicicleta adquiera mayores estigmas de los que ya tiene, generando un clima social de desconfianza y escepticismo a su presencia en las calles.

El caso de la ciclovia en Adolfo Prieto representa un ejemplo de lo que no se debe hacer, y generó un proceso de gestión posterior que terminó por liberar parcialmente la ocupación de los automóviles. En Guadalajara, con la implementación del sistema Mi Bici, de bicicleta pública, la empresa contratada (BKT) y la consultoría Cuadra desarrollaron un interesante proceso de planeación participativa que generó las condiciones de gobernanza y apropiación social idóneas para el proyecto. En síntesis, las barreras

simbólicas para la aceptación de la bicicleta son condicionantes y limitantes para la movilidad en este vehículo y es responsabilidad de los gobiernos y organismos que ejecutan las políticas públicas en la materia considerar las necesidades y perspectivas de la población receptora. A su vez, el mensaje y las reivindicaciones de los vecinos ilustran el largo camino que le queda por recorrer a la bicicleta, en especial en ciertas zonas de la ciudad dominadas por el automóvil, para colocarse como un modo de transporte legítimo que trae más beneficios colectivos y contribuye a la seguridad pública, la seguridad vial, y la calidad de vida en una ciudad. A las relaciones que surgen de la interacción por un derecho a un espacio en la calle y la vialidad, a las confrontaciones y resistencias frente a las bicicletas, se deben sumar acuerdos de convivencia y respeto mutuo.

Por esto, como bien lo menciona el segundo tomo del manual de Ciclociudades, denominado *Programa de movilidad en bicicleta* (2011), la participación ciudadana es fundamental, ya que propicia el acercamiento a las problemáticas, preocupaciones y necesidades de los habitantes y transeúntes, creando una dinámica transparente que fomenta la apropiación social de los proyectos de movilidad en bicicleta. Asimismo, dado que la introducción de la bicicleta en las calles de la ciudad requiere un cambio de paradigma, las actividades para la educación y promoción van de la mano con la construcción de infraestructura y señalamientos, con la pacificación del tránsito y la implementación de sistemas de bicicletas públicas (ITDP/I-CE, 2011).

#### CONCLUSIÓN: LA MOVILIDAD CICLISTA Y SUS CONDICIONANTES Y LIMITANTES SOCIO-ESPACIALES

Con la perspectiva desarrollada en este capítulo se pretende construir la experiencia cotidiana de la movilidad ciclista como un

objeto de estudio en relación con las condicionantes y limitantes socio-espaciales del entorno urbano. Asimismo, para no caer en disyunciones incoherentes con la postura previamente planteada, se alude a la categoría *socio-espacial* para asentar que el espacio físico es escenario y producto de las relaciones que ahí mismo se suscitan y que el espacio urbano es, en este caso, la ciudad, con sus habitantes, relaciones, simbolismos, imaginarios, prácticas, discursos, conflictos y disputas, que no pueden comprenderse y desprenderse de sus calles, espacios viales, espacios públicos, usos de suelo, redes, infraestructuras, trazas, estructuras urbanas, centralidades y demás conceptos utilizados para describir el espacio urbano que habitamos, y el espacio social que construimos. En este sentido, el espacio urbano es un espacio social, producido por las relaciones de los actores que interactúan ahí de manera cotidiana.

Dicho enfoque nos permite hacer énfasis en la experiencia cotidiana de la movilidad ciclista y conocerla en el marco de las condicionantes y limitantes del espacio urbano en el que se desarrolla, ya sea en la Ciudad de México o en cualquier otra urbe. Pero, ¿a qué nos referimos cuando hablamos de condicionantes y limitantes del espacio urbano a la movilidad ciclista? ¿Por qué se le agrega la categoría socio-espacial? ¿Podemos pensar que las condicionantes obedecen más a factores sociales y las limitantes a factores físicos? ¿O viceversa? ¿O es que las limitantes físicas están articuladas a una serie condicionantes sociales y, por lo tanto, pueden influir en su desestimación? Estas preguntas quedan abiertas a múltiples respuestas y discusiones que forman parte del mismo proceso de investigación.

En primer término, la pertinencia de hablar de condicionantes y limitantes es una elección que permite acotar y esquematizar el ámbito de la experiencia cotidiana que se quiere estudiar, que en este caso es la movilidad ciclista, y permite valorar la capacidad

adaptativa del actor a un entorno adverso a sus necesidades. Por lo mismo, cuando se habla de las condicionantes se hace referencia a los elementos socio-espaciales que influyen en la movilidad en bicicleta, que pueden estar presentes en cada viaje que se realiza, en cada ruta, pero que no impiden su desarrollo. En cambio, se consideran limitantes los elementos que por sus características socio-espaciales no permiten el desarrollo de la movilidad ciclista o su continuidad una vez iniciada. Cabe señalar que las condicionantes y las limitantes no son elementos fijos ni estáticos, ya que pueden variar de acuerdo con diversas situaciones y características de los ciclistas y se inscriben de manera diferenciada en la experiencia cotidiana de los usuarios de la bicicleta en la apropiación del espacio urbano, de la calle, del espacio vial, de las relaciones con peatones, automovilistas, transportistas, otros ciclistas y diversos actores involucrados en las relaciones socio-espaciales que circunscriben la movilidad.

Por lo mismo, las características del usuario de la bicicleta, como el sexo, la edad, la profesión-actividad económica, el perfil sociocultural y el estrato socioeconómico, son fundamentales para que ciertos fenómenos o elementos pasen de ser una condicionante a una limitante, o viceversa. En este sentido, el espacio urbano juega un papel fundamental, ya que los espacios propicios para la movilidad ciclista favorecerán relaciones sociales menos limitantes, más incluyentes con la diversidad social de las ciudades y más equitativas con las asimetrías y desigualdades que existen en las sociedades y comunidades urbanas.

A continuación se presentan un par de testimonios de ciclistas, representativos de la relación que existe entre necesidades, derechos y movilidad:

Libertad: un acto profundamente emancipador y por lo tanto un acto político. En el caso de las mujeres, la bicicleta representa también la

toma de esos espacios públicos para desmitificar aquello que dicen en nuestra sociedad, que además es totalmente patriarcal y machista, que “las mujeres para su casa”. Soy mujer y quiero usar el espacio, porque también es mío (mujer, 41 años, profesionista).<sup>3</sup>

El transporte público está saturado. No hay manera de subirse y de viajar de una manera cómoda y digna. Los peseros son una porquería en la ciudad. Están en el origen de muchos males. Por eso, mi motivación para usar la bicicleta fue la comodidad. (...) Yo cerraría un carril para la bicicleta, en eso sería radical (hombre, 27 años, empleado, en Pérez, 2011: 193).

Como se puede observar, la reivindicación de derechos y la satisfacción de necesidades desde la perspectiva de la movilidad ciclista implica una serie de reflexiones. En primer término, la reivindicación práctica y discursiva por un lugar en el espacio vial que se articula con una convicción por compartir las calles, convivir con los diversos actores de la movilidad. En ocasiones, la convivencia no es armónica y aparece la confrontación. Como se puede ver en los testimonios citados, los derechos no se exigen frente a un interlocutor formal, sino en la práctica, a lo que se le agrega una búsqueda permanente por la legitimación social de la bicicleta como un modo de transporte benéfico para la ciudad. Una segunda interpretación aparece relacionada con el uso de la bicicleta como respuesta social para recuperar la capacidad, obturada, de satisfacer las necesidades de movilidad en una ciudad conflictiva y diferenciada.

Condicionantes y limitantes adquieren, de esta manera, un contenido y un significado socio-espacial, dinámico, cambiante, que articula a la ciudad como un espacio social en el que se

<sup>3</sup> Testimonio disponible en: <<http://www.vlourbano.com/damas-al-pedal-3-historias-de-mujeres-en-bici-por-la-ciudad/>>.

desarrollan múltiples experiencias cotidianas que dan cuenta del escenario contradictorio en el que habitamos, en el que la movilidad urbana constituye un fenómeno estructurado y estructurante, retomando al sociólogo francés Pierre Bourdieu, cuya complejidad puede ser abordada desde la perspectiva de los que nos movemos en bicicleta.



BIBLIOGRAFÍA

- ALTAMIRANO, Claudia (2015). “México, la ciudad más dolorosa del mundo para transportarse” [en línea]. *Nexos*. Disponible en: <<http://www.nexos.com.mx/?p=23985>> [Consulta: 5 de febrero de 2015].
- AMAR, George (2012). *Homo mobilis. La nueva era de la movilidad*. Buenos Aires: La Crujía.
- BALLESTER BRAGE, Luis (1999). *Las necesidades sociales. Teorías y conceptos básicos*. Madrid: Síntesis.
- BECERRIL, Luis, Antonio Iturbe, Héctor Reséndiz y Harvey Sánchez (2012). “Tendencias en el transporte y la movilidad desde la perspectiva territorial”. En *Urbanismo. Temas y tendencias*, editado por Héctor Quiroz Rothe y Esther Maya Pérez, 265-295. México: Universidad Nacional Autónoma de México-Facultad de Arquitectura.
- BERGER, Peter, y Thomas Luckmann (2012). *La construcción social de la realidad*. Buenos Aires: Amorrortu.
- CARREÓN, Areli, Agustín Monterrubio y Xavier Treviño (2011). *Manual del ciclista urbano de la Ciudad de México* [en línea]. Disponible en: <[http://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/media/programas/movilidad-sustentable/movilidad-bicicleta/manual\\_ciclista\\_urbano.pdf](http://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/media/programas/movilidad-sustentable/movilidad-bicicleta/manual_ciclista_urbano.pdf)> [Consulta: 9 de abril de 2014].
- COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS DEL DISTRITO FEDERAL, CDHDF (2013). *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal, 2011-2012*. México: Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal/Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos/Institute for Transportation & Development Policy-México. Disponible en: <<http://cdhdfbeta.cd hdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>>.

- DUHAU, Emilio, y Ángela Giglia (2004). “Conflictos por el espacio y orden urbano”. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 19, 2 (mayo-agosto): 257-288.
- DUHAU, Emilio, y Ángela Giglia (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metropoli*. México: Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco/Siglo XXI Editores.
- GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL (2010). “Tercer conteo de ciclistas en el Distrito Federal”. *andreslajous.blogs.com* [en línea]. Disponible en: <<http://andreslajous.blogs.com/files/conteodf-2010.pdf>> [Consulta: 20 de octubre de 2014].
- GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL (2012). “Estrategia de movilidad en bicicleta de la Ciudad de México” [en línea]. Disponible en: <<http://martha.org.mx/una-politica-con-causa/wp-content/uploads/2013/09/10-Estrategia-Movilidad-en-Bicicleta.pdf>> [Consulta: 1 de mayo de 2014].
- GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, GDF (2014). Programa Integral de Movilidad, 2013-2018. [en línea]. Disponible en: <<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo99436.pdf>> [Consulta: 15 de octubre de 2015].
- GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Gobierno del Estado de México (2007). Encuesta Origen-Destino 2007 [en línea]. Disponible en: <[http://bicitekas.org/wp/wp-content/uploads/2013/07/2007\\_Encuesta\\_Origen\\_Destino\\_INEGI.pdf](http://bicitekas.org/wp/wp-content/uploads/2013/07/2007_Encuesta_Origen_Destino_INEGI.pdf)> [Consulta: 1 de mayo de 2015].
- HERCE, Manuel (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad*. Barcelona: Editorial Reverté.
- INSTITUTO MEXICANO DE URBANISMO, IMU (2015). “Seis claves para entender el *boom* del ciclismo urbano en América Latina” [en línea]. Disponible en: <<http://www.imu.org.mx/seis-claves-para-entender-el-boom-del-ciclismo-urbano-en-america-latina-y-el-caribe/>> [Consulta: 4 de febrero de 2015].

- ISLAS, Víctor (2000). *Llegando tarde al compromiso. La crisis del transporte urbano en la ciudad de México*. México: El Colegio de México.
- INSTITUTE FOR TRANSPORTATION & DEVELOPMENT POLICY-MÉXICO, e INTERFACE FOR CYCLING EXPERTISE, ITDP/I-CE (2011a). *Ciclociudades. Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas. I. La movilidad en bicicleta como política pública* [en línea]. Disponible en: <<http://ciclociudades.mx/manual-ciclociudades/>>.
- INSTITUTE FOR TRANSPORTATION & DEVELOPMENT POLICY-MÉXICO, e INTERFACE FOR CYCLING EXPERTISE, ITDP/I-CE (2011b). *Ciclociudades. Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas. II. Programa de movilidad en bicicleta* [en línea]. Disponible en: <<http://ciclociudades.mx/manual-ciclociudades/>>.
- INSTITUTE FOR TRANSPORTATION & DEVELOPMENT POLICY-MÉXICO, e INTERFACE FOR CYCLING EXPERTISE, ITDP/I-CE (2011c). *Ciclociudades. Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas. III. Red de movilidad en bicicleta*. Disponible en: <<http://ciclociudades.mx/manual-ciclociudades/>>.
- INSTITUTE FOR TRANSPORTATION & DEVELOPMENT POLICY-MÉXICO, ITDP. “Ranking ciclociudades 2014”. En *mexico.itdp.org* [en línea]. Disponible en: <[http://mexico.itdp.org/Ranking\\_Ciclociudades2014](http://mexico.itdp.org/Ranking_Ciclociudades2014)> [Consulta: 15 de enero de 2015].
- LEFEBVRE, Henri (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- LINDON, Alicia (1999). *De la trama de la cotidianidad a los modos de vida urbanos. El Valle de Chalco*. México: El Colegio de México/El Colegio Mexiquense.
- MONTEZUMA, Ricardo (2000). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá. Retos y realidades*. Bogotá: Veeduría Distrital/Injaviu/El Tiempo.

- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS-HÁBITAT, ONU-HÁBITAT (2015). *Reporte nacional de movilidad urbana en México, 2014-2015*. México: ONU-Hábitat.
- PÉREZ, Ruth (2011). *Por mi ciudad en bicicleta. Experiencias ciclistas en la Ciudad de México*. México: Bicitekas.
- SASSEN, Saskia (2010). *Territorio, autoridad y derechos. De los ensamblajes medievales a los ensamblajes globales*. Madrid: Katz Editores.
- SENNETT, Richard (2011). *El declive del hombre público*. Barcelona: Anagrama.

#### NOTAS PERIODÍSTICAS

- ANIMAL POLÍTICO (2015). “Al menos 14 ciclistas muertos en los últimos 5 años en el DF”, 29 de junio [en línea]. Disponible en: <<http://www.animalpolitico.com/2014/09/al-menos-14-ciclistas-muertos-en-los-ultimos-cinco-anos-en-el-df/>> [Consulta: 29 de junio de 2015].
- EXCÉLSIOR (2014). “Mujeres ciclistas, en lucha contra el acoso”, 5 de octubre [en línea]. Disponible en: <<http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2014/10/05/985236>> [Consulta: 5 de octubre de 2015].
- EXCÉLSIOR (2015). “275 accidentes de ciclistas, en dos años”, 29 de junio [en línea]. Disponible en: <<http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/04/09/1017805>> [Consulta: 15 de julio de 2015].
- (v)-LOURBANO. “Damas al pedal. Tres historias de mujeres en bici por la ciudad” [en línea]. En *vlourbano.com*. Disponible en: <<http://www.vlourbano.com/damas-al-pedal-3-historias-de-mujeres-en-bici-por-la-ciudad/>> [Consulta: 15 de agosto de 2015].