

# Dialogar la ciudad para comenzar acciones de cuidado. Foros realizados en 5 ciudades mexicanas

*Engaging the city to initiate care actions. Forums held in 5 Mexican cities*

Ariana Danae Sánchez Alanís, investigador independiente    Joyce Adarely Zaleta Zamudio, investigador independiente  
 Ari Fernando Valerdi Moroni, investigador independiente    Stella M. Seamanduras Ameca, investigador independiente  
 Gabriela I. Santos Victoria, investigador independiente  
 Rogério Domínguez Solís, investigador independiente

Fecha de recepción: 15/11/2023

Fecha de aceptación: 27/11/2023

<https://doi.org/10.25009/e-rua.v16i05.234>

## Resumen

Durante cuatro meses en las ciudades de Guanajuato, Puebla, Tijuana, Xalapa y Zumpango se sostuvieron canales de comunicación y actividades entre diferentes sectores de la población, coordinadas a través de organizaciones de la sociedad civil para determinar una visión conjunta hacia los retos que se aproximan en el desarrollo urbano y su vínculo con la movilidad sostenible. Lo anterior con motivo de la celebración del 12° Foro Mundial de la Bicicleta (FMB12), evento celebrado del 01 al 05 de noviembre del 2023, teniendo como sede la Ciudad de México. Las conclusiones acordadas en las 5 ciudades han sido recopiladas y sintetizadas en el presente texto a fin de relacionar las conclusiones emitidas en cada ciudad con los diferentes objetivos que establece la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad vial 2023 - 2042.

**Palabras Clave:** Movilidad, Movilidad activa, Cicloactivismo, Seguridad vial

## Abstract:

For 4 months in the cities of Guanajuato, Puebla, Tijuana, Xalapa and Zumpango, communication channels and activities were held between different sectors of the population, coordinated through civil society organizations to determine a joint vision towards the challenges that lie ahead. in urban development

and its link with sustainable mobility. The foregoing on the occasion of the celebration of the 12th World Bicycle Forum (FMB12), an event held from November 1 to 5, 2023, with Mexico City as its headquarters. The conclusions agreed upon in the 5 cities have been compiled and synthesized in this text.

## Keywords:

Mobility, Active mobility, Cycle activism, Road safety

## Introducción

La movilidad sostenible es un eje transversal en las políticas actuales del desarrollo urbano; el 10 de octubre del 2023, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV) que comprende un horizonte al año 2042; dicho documento persigue la implementación intersectorial de la política nacional mexicana



Figura 1. Fotografía de protestas en Porto Alegre, tras el siniestro vial que atropellaría más de 20 personas en una rodada ciclista y sería punto de inflexión para crear el Foro Mundial de la Bicicleta. Disponible en: [https://ejatlas.org/media/conflict/portoalegres-driver-runs-over-cyclists-protesting-in-the-critical-mass/it\\_was\\_not\\_an\\_accident.jpg](https://ejatlas.org/media/conflict/portoalegres-driver-runs-over-cyclists-protesting-in-the-critical-mass/it_was_not_an_accident.jpg)

para promover la reducción de la desigualdad, de los rezagos y de las debilidades en el contexto del sistema territorial mexicano.

Bajo esta visión, el FMB12 estableció 6 ejes rectores que delinear las discusiones sostenidas en los eventos ocurridos en las seis ciudades:

1. Visión Periférica
2. Economía Circular
3. Política de Movilidad y Seguridad Vial
4. Mujeres en Bici
5. Cicloviaje un despertar espiritual
6. Cicloactivismo en el mundo.

En las 5 ciudades se procuró abordar los ejes en mención a fin de sumar aportes a la discusión global, por lo que en cada uno de los eventos, si bien se presentaron experiencias con similitudes, también existieron grandes variaciones de acuerdo a la manifestación de la vida urbana y sus lazos con la movilidad ciclista.

Las experiencias obtenidas en las cinco ciudades se ligan en el presente texto con algunos de los objetivos que contiene la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a fin de perseverar estas memorias, no sólo como conclusiones de los eventos, además como herramientas de gestión para futuras acciones en beneficio de la seguridad vial y movilidad activa.

## Marco Teórico

La movilidad activa, se puede definir como “la movilidad básica, asequible y accesible a partir de modalidades no motorizadas y con base en las aptitudes físicas” (Litman, 2023, párr. 1), por otro lado, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, le define como: “Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados” (DOF, 2022); en ambas definiciones podemos identificar la mención de los vehículos no motorizados, siendo la movilidad ciclista como una de las modalidades de transporte que más tiempo lleva coexistiendo en la vida urbana del territorio mexicano y siendo regulada a través de los reglamentos de tránsito a nivel local.

## El Foro Mundial de la Bicicleta

El evento surgió como respuesta a un siniestro local suscitado en la ciudad de Porto Alegre, en Brasil en el año 2011. El suceso involucró el arrollamiento intencional de más de 20 personas que se movían en bicicleta por la ciudad durante un evento lúdico; motivo por el cual comenzó la organización de colectivos, activistas e instituciones para señalar lo ocurrido y evitar futuras réplicas. La celebración de este evento anual va alternando su locación en diferentes países del mundo.

Para el año 2023, en su doceava edición, la Ciudad de México fue seleccionada



Figura 2. Inauguración del Foro Mundial de la Bicicleta 2023.

para ser la sede encargada de coordinar actividades para su realización. Este evento se llevó a cabo en la delegación Gustavo A. Madero, en donde se sumaron actividades como talleres, conferencias, exposiciones, actividades lúdicas, deportivas y recreativas en torno al uso de la bicicleta.

El Comité Organizador del evento propuso llevar a cabo diversos foros (denominados Pre-Foros) previos a la realización del Foro Mundial, por lo que en el presente texto se describen acuerdos, alcances y características de cinco ciudades mexicanas, considerando su ubicación norte, bajo, centro y sureste del país.

## La movilidad ciclista en el contexto mexicano.

La ENAMOV define este tipo de movilidad como aquel que particularmente incluye las bicicletas o triciclos convencionales, asistidos a través de pedales o asistidos por motores eléctricos, cuyas velocidades son inferiores a los 25 km/h. Además reconoce que la la bicicleta es “un modo de transporte que radica en ser la opción más sustentable, asequible y accesible de movilidad, por el bajo consumo de recursos y por representar una alternativa para viajes cortos, ya que se considera como el modo de transporte más rápido y eficiente para realizar traslados de hasta de 5 kilómetros”

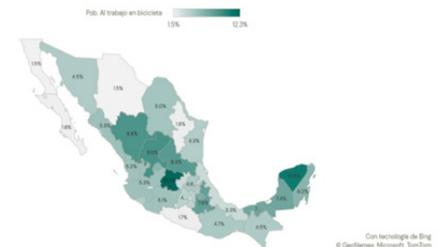
Sin embargo, la evolución de esta modalidad de transporte presenta variaciones geográficas, por ejemplo, se identificó que en promedio el 0.8% de la población que estudia en México usa la bicicleta para acceder a sus centros de estudio, sin embargo se identifican variaciones de acuerdo a la ubicación de las ciudades. Mientras que en el norte del país, en ciudades como Tijuana, el promedio de personas que se desplazan a la escuela en bicicleta es del 0.9 %, en

la región Centro y Centro Occidente del país se alcanzan porcentajes aproximadamente del 2.0 % (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo [ITDP] & Interface for Cycling Expertise [I-CE], 2011).

Otra variación se suscita en los estados del norte de México, particularmente en Chihuahua, Baja California y Baja California Sur, entidades que se ubican en los últimos lugares a nivel nacional en el uso de la bicicleta. Como un polo totalmente opuesto si se considera el uso de otras modalidades de transporte, por ejemplo, estas mismas tres entidades se encuentran entre las



Mapa 1: Población que viaja a la escuela en bicicleta. Fuente: ENAMOV, 2023.



Mapa 2: Población que viaja al trabajo en bicicleta. Fuente: ENAMOV, 2023.

primeras 10 cuya población utiliza con mayor frecuencia el vehículo particular para asistir a la escuela o al trabajo.

La ENAMOV es el primer documento a nivel nacional que presenta una aproximación de los porcentajes del uso de la bicicleta como modalidad de transporte hacia la escuela o hacia el trabajo. Ambas actividades son representadas en los mapas 1 y 2.

Tras las variaciones identificadas, la ENAMOV propone que para fomentar la movilidad ciclista, es indispensable

que el diseño y la ejecución de las vías ciclistas consideren principios de seguridad desde un enfoque integral, sistémico y sostenible. Lo anterior se identificó a partir del incremento en la infraestructura ciclista en los últimos años en relación a los porcentajes de población que utilizan actualmente la bicicleta como modo de transporte, pues aún se muestran porcentajes bajos comparados con el uso de otras modalidades de transporte. Esto último es señalado a partir de la existencia de barreras que se presentan en el Sistema de Movilidad Nacional en el enfoque de la movilidad ciclista:

- Los ámbitos socioculturales relacionados con estereotipos y roles de género y,
- La percepción de inseguridad de riesgo y temor de circular junto a los vehículos motorizados.

### Discusiones en los pre-foros en torno al uso de la bicicleta, Pre-foro: “Puebla Bicicletera” 15 y 16 de junio del 2023.

Ante las variaciones identificadas por la ENAMOV, y de acuerdo al orden en el que fueron sucediendo cada uno de los pre-foros, se abordan a continuación las discusiones, acuerdos y resultados de cada uno de estos.

El primer escenario de discusión fue el de la ciudad de Puebla, en donde se establecieron 2 temas específicos. Por un principio el eje Visión Periférica que establece el FMB12 y en consecuencia la Estrategia 3 y Objetivo Específico 3.2.1 de la ENAMOV que establece:

“Participar en la elaboración de los instrumentos de planeación territorial incorporando medidas acordes a la jerarquía de la movilidad para reducir la necesidad de viajes motorizados”.



Figura 3. Cartel de difusión. Elaboración propia

La forma de aterrizar este ejercicio de planeación participativa fue a través de un taller presencial, mediante el cual se establecieron metas para consolidar el modelo de infraestructura para la movilidad activa existente, enfocando la estrategia en aquellas calles que ya cuentan con infraestructura ciclista, para que el siguiente ejercicio respecto a la obra pública obtenga mejoras y consolide condiciones del espacio público.

La Zona Metropolitana de la Ciudad de Puebla, integrada por 11 municipios, cuenta con más de 150 kilómetros de infraestructura ciclista, sin embargo, las discusiones centraron su atención en las condiciones deficientes de la infraestructura peatonal inmediata así como las de la propia infraestructura para bicicletas, principalmente en criterios de seguridad y accesibilidad universal, infraestructura verde y confort.

En este ejercicio se presentaron modelos de movilidad que se han estado implementando en la ciudad de México y experiencias de profesionales en el impulso de proyectos y programas de movilidad ciclista. Uno de los aportes más significativos de las discusiones fue la creación de una petición formal ante

las autoridades municipales para su atención. Este evento fue co-organizado por el Laboratorio de Espacio Público en México y la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

### Pre-Foro: “Guanajuato, Independencia del auto” 06 y 07 de julio del 2023

En Guanajuato se llegaron a realizar acuerdos para el impulso de la movilidad activa en donde se dieron cita representantes gubernamentales, expertos en movilidad, activistas, comunidad estudiantil, asociaciones civiles y público en general, con la finalidad de establecer un intercambio de ideas, así como vincular políticas públicas en favor de los usuarios en mayor situación de vulnerabilidad.

Tras las discusiones obtenidas, se obtuvieron los siguientes lineamientos que deben contener las políticas públicas orientadas a la movilidad ciclista: Seguridad, empatía, equidad e inclusión, accesibilidad y diseño universal, sostenibilidad y resiliencia, enfoque sistémico y multidisciplinar.

Consecuentemente se enunciaron enfoques a los cuales la comunidad



Figura 4. Coordinadores del Pre-Foro. Mtra. Gabriela I. Santos Victoria y Mtro. Rogerio Domínguez Solís.

que coincidió en este evento seguirá trabajando:

- **Enfoque social:** Todo espacio público destinado a la movilidad, independientemente de cuál sea su finalidad, debe ser para el uso y disfrute de todas las personas, sin importar su condición física, edad, género, etnia, apariencia, ni ningún otro tipo de característica visible, intangible o supuesta.

- **Enfoque Político:** Conforme a lo indicado en la ENAMOV, se deben impulsar políticas que promuevan e impulsen la movilidad activa. Los distintos actores políticos deben preparar, acorde a sus atribuciones, los mecanismos correspondientes para incluir dentro de las diversas legislaturas los principios de movilidad activa y sostenible. La falta de financiamiento en dichas políticas obedece principalmente a la ausencia de éstos dentro de la normatividad legislativa (al no existir reglamentación, no hay obligatoriedad y, por consecuencia, recurso). Por tanto es deber legislativo el establecer estrategias en el actuar político de mayor conveniencia en beneficio de la ciudadanía.

- **Enfoque Participativo:** En todos los procesos de una intervención (planificación, diseño, ejecución y evaluación) la participación ciudadana es primordial y se debe incorporar de forma permanente. Los procesos participativos son la clave en el éxito o fracaso de cualquier tipo de intervención.

- **Enfoque de Gestión Técnica:** El diseño de intervenciones dedicadas a la movilidad es vinculante con toda la infraestructura espacial que rodea al sitio en específico y su zona de influencia. Considerar el enfoque sistémico y multidisciplinar al momento de proyectar las estrategias



Figura 5. Mesa de diálogo el Pre-Foro en Xalapa.

correspondientes de intervención.

Este foro fue co-organizado entre el Laboratorio Urbano y de Estudios Sociales, el Laboratorio de Espacio Público en México, la Liga Oficial de Ciclismo Municipal de Guanajuato AC. Escarola, la Asociación Nacional de Estudiantes de Diseño Urbano, Urbanismo y Planeación, MAOT - Movilidad, Arquitectura y Ordenamiento Territorial, Roy Martínez Nieto, el Colegio de Arquitectos del Estado de Guanajuato, el Colegio de Ingenieros Civiles de Guanajuato AC, la Universidad de Guanajuato, Quinta las Acacias, la Universidad de Santa Fe, Corazón Mexicano y SC. Vial.

### **Pre-Foro: "Xalapa Ciclista" 05 de agosto del 2023.**

Aunque hubo diversidad de temas en cuanto a conferencias y conversatorios, resaltó el Eje Mujeres en Bici, del FMB12, ya que el evento pudo abrirse para escuchar las experiencias de mujeres en edad adulta y sus viajes ciclistas, en donde la mayoría de ellas enunció una serie de violencias que perciben al utilizar esta modalidad de transporte y que consideran vital continuar erradicando para con ello no perder, principalmente mujeres, como promotoras de este tipo de movilidad.

En alineación a la ENAMOV y su Eje 5, Género e inclusión, el objetivo de la política de movilidad y seguridad vial debe "Promover sistemas de movilidad y transporte con perspectiva de género interseccional que prioricen una

movilidad cuidadora, segura y centrada en la equidad de género"

Por lo anterior, el Colectivo Sensatos Ciclismo Urbano de Xalapa, fungió como una base de incorporación de ideas para la promoción y el diseño de campañas de comunicación con enfoque de género interseccional para diversas audiencias y medios de comunicación.

Permitiendo que la acción colectivos continúe difundiendo información respecto al derecho de las mujeres a una vida libre de violencia e impulsar cambios culturales, como lo establece la ENAMOV:

1. Campañas dirigidas a hombres y/o niños para desnaturalizar el acoso sexual y otras formas de violencia sexual en espacios públicos, así como a construir otros modelos de masculinidad.
2. Campañas dirigidas a quienes observan las distintas formas de violencia sexual para destacar su papel en la prevención de estos delitos. Campañas orientadas al empoderamiento de las mujeres y a promover sus derechos.
3. Este evento fue co-organizado por Sensatos Ciclismo Urbano, la Fundación de la Universidad de Veracruz y diversos patrocinadores locales.

### **Pre-Foro: "Tijuana Hacia la Movilidad Activa" 08, 09 y 10 de septiembre del 2023.**

Como se hizo mención, el caso particular de las entidades al norte de México le otorgan particularidades y retos a las políticas de movilidad sostenible. En el caso de Tijuana, por un lado, ha sido señalada como una de las ciudades más violentas del mundo (CCSPJP, 2019) pero también como una de las ciudades mexicanas con mayor número de oportunidades laborales, de acuerdo a la ENOE (2019).

Asimismo, Tijuana es la ciudad con mayor índice de empleo en todo el



Figura 6. Conferencias durante el Foro de Tijuana.

país, además una de las fronteras más transitadas del mundo por las dichas razones; aproximadamente cuenta con 80 mil vehículos de flujo diario entre la conexión hacia San Diego, California.

De acuerdo con Noro (2023) Tijuana es una de las ciudades más caras para vivir en México, además se ha infentificado como la quinta ciudad mexicana con peores condiciones de transporte de acuerdo al Índice de Movilidad Urbana (IMU) 2019, y también se le señala como la quinta ciudad con más tráfico de México de acuerdo a Traffic Scorecard (2022) con 37 horas de vida desperdiciadas al año.

Las principales reflexiones que se llevaron a cabo durante la celebración del Pre-foro partieron de visibilizar a la bicicleta, como medio democrático de transporte, pero también como agente de cambio para combatir el cambio climático y alcanzar las diversas metas que establecen los Objetivos de Desarrollo Sostenible y por principio la mejora para el bienestar físico y mental.

Una de las acciones más destacables del Pre-Foro, fue la de impulsar una mesa de diálogo y de trabajo para armonizar la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, liderada por la activista urbana Elizabeth Hensley y Daniel Gómez Patiño de Alianza por la Movilidad Activa, en compañía de actores gubernamentales, de la academia, y activistas.

Al mismo tiempo este espacio permitió conocer una gran cantidad de activistas que son usuarios de la bicicleta, y la gran

diversidad de su uso.

Además este evento propició acuerdos sobre la importancia de la actuación colectiva en el habitar del territorio, desde las condiciones de su infraestructura hasta aquellos factores que permitan vivir un hábitat que procure el futuro.

En alineación con la ENAMOV, el evento realizado permitió conocer los elementos del sistema de participación comunitaria que pueden catalizar acciones en favor de darle cumplimiento al Eje 3 y con ello: “Promover los desplazamientos a pie y en bicicleta de forma segura, accesible y facilitando la multimodalidad por medio del diseño universal y planificación de redes que se integren a los distintos modos de transporte, asegurando la participación equitativa de todas las personas en el entorno urbano. Asimismo, priorizar y mejorar las condiciones de los viajes que se realizan a pie y en bicicleta en el entorno rural y periurbano, con la infraestructura adecuada con un enfoque equitativo y de perspectiva de género, que garantice las condiciones de seguridad para todas las personas” Este evento fue co-organizado por el Laboratorio de Espacio Público en México, la Alianza por la Movilidad Activa, el colectivo Rol x Playas, Instituto de Participación Ciudadana de Tijuana, El Antiguo Cine Bujazán, la Escuela Libre de Arquitectura y la Universidad de Xochicalco.

### **Pre-Foro: “Zumpango, EDOMÉX, EMBICIATE” 16 de octubre de 2023.**

La realización del preforo se llevó a cabo en las instalaciones de la Universidad Autónoma del Estado de México, dentro del Centro Universitario Zumpango, cuyo objetivo principal fue “Reconocer la bicicleta como objeto de estudio en la movilidad activa, sostenible, segura e incluyente”.

En dicho evento se abordaron 4 temáticas:



Figura 7. Conferencias durante el Foro de Zumpango.

1. Aportes Académicos: Desde el enfoque sociológico y de la investigación a partir del acompañamiento juvenil desde el ámbito educativo, comunitario y terapéutico.
2. Experiencias ciclistas: mediante la incorporación y participación de la visión de personas con experiencias en el ciclismo profesional, de montaña y desde organizaciones civiles.
3. Exposiciones fotográficas: como resultado de una intencionalidad para transmitir el uso de la bicicleta.
4. Participación musical: abordando la temática del uso de la bicicleta.

Se obtuvo la participación de autoridades de 3 municipios colindantes con Zumpango: Tequixquiac, Tultepec y Tecámac; lo que precisó en durante las discusiones que la bicicleta se encuentra inmerso en las comunidades urbanas y rurales de las localidades, dada la presencial diaria de la bicicleta en el espacio público y su fuerte vinculación fuentes de trabajo, transporte, recreación y deporte.

En el Estado de México 1 de cada 3 personas usan la bicicleta como modalidad de transporte (INEGI, 2020), sin embargo la escasez de políticas públicas que prioricen infraestructura ciclista es un común denominador en los municipios participantes.

La realización de este evento permitió sentar acuerdos importantes para unificar esfuerzos con el objetivo de aportar desde la actividad académica y social, acciones que impulsen la cultura de movilidad ciclista, así como la continuidad a los espacios de diálogo e intercambio de ideas para contribuir en mejores condiciones de seguridad en

los viajes de esta modalidad.

Este evento fue co-organizado por el Laboratorio de Espacio Público en México y la Red Nacional de Estudiantes de Sociología Delegación Zumpango.

## Conclusiones

La diversidad de retos que presenta la articulación de políticas encaminadas a la movilidad y seguridad vial, requiere por principio la interacción entre los diferentes sectores de la población. Los eventos descritos se muestran como acciones en favor de construir agendas de trabajo conjuntas y mediaciones entre los intereses de cada sector, cuyas actividades están vinculadas al desarrollo urbano y la movilidad sostenible.

Por otro lado, las aportaciones de cada uno de los foros, permite la distinción entre las actividades necesarias para obtener mejoras en diferentes escalas: planeación urbana (Puebla), políticas públicas (Guanajuato y Tijuana), participación social (Xalapa) y aportes académicos (Zumpango).

Además de ser una modalidad de transporte, los lazos que guarda el uso de la bicicleta con las diferentes actividades humanas en México, le brindan una amplia posibilidad de estudio respecto a los estímulos ambientales, económicos, políticos, sociales y sostenibles que van ligándose de esta interacción.

Por dicha interacción, los espacios de diálogo y la recopilación de estas discusiones, resultan indispensables para seguir estudiando la interacción entre diferentes visiones de vivir las ciudades, teniendo como común denominador el uso de la bicicleta.

## Bibliografía

Litman, Todd, (2023). Victoria Transport Policy Institute, Evaluating Active Transport Benefits and Costs Guide to Valuing Walking and Cycling Improvements and Encouragement Programs. Recuperado de: <https://www.vtpi.org/nmt-tdm.pdf>

Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo [ITDP] & Interface for Cycling Expertise [I-CE], (2011). Manual Ciclociudades, recuperado de: <https://mexico.itdp.org/download/manual-ciclociudades-2011/>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2021a). Censo de Población y Vivienda 2020. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Recuperado en: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#Tabulados>

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, (2023). Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial Eje 3. Movilidad Activa. Recuperado en: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/848141/ENAMOV\\_2023-2042.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/848141/ENAMOV_2023-2042.pdf)

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH & Banco Interamericano de Desarrollo. (2018). Anatomía de la movilidad en México. Hacia dónde vamos. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH & Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Romero J. (2021). Barreras que afectan la movilidad en bicicleta de las mujeres. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. <https://www.clacso.org/barreras-que-afectan-la-movilidad-en-bicicleta-de-mujeres/>

Gobierno de Puebla (2019). Plan Estatal de Desarrollo, 2019-2024. Recuperado en: [https://agenda2030.puebla.gob.mx/files/documento/f\\_not\\_6\\_d\\_55aj8we74\\_426.pdf](https://agenda2030.puebla.gob.mx/files/documento/f_not_6_d_55aj8we74_426.pdf)