

La relación de la bicicleta con la ciudad, particularmente con la capital mexicana, es motivo de atención en esta editorial de *Investigaciones Geográficas*, Boletín del Instituto de Geografía de la UNAM. Al menos en tres ámbitos se ha identificado esta relación: la promoción social, la percepción urbana y las estrategias de transporte y mejoramiento urbano. Una investigación geográfica adelantaba, hace unos años, las ideas para la construcción de la ciudad de México como “la mejor de las ciudades posibles” en torno a la bicicleta (Fernández, 1991). Tal posibilidad se sustentaba en una “reordenación espacial” y en una “dinámica pública” que apuntaban a una participación ciudadana y democrática que durante el lapso de 1992 a 2012 ha tomado una forma concreta.

En su reflexión sobre París y Lyon, dos de las ciudades con mayores complicaciones de tránsito en Francia, Marc Augé señaló cómo la bicicleta ha devuelto a la ciudad su “carácter de tierra de aventura o, al menos, de travesía” (Augé, 2009). Para tal recuperación, este autor indicó primeramente, un cambio en la forma de vida de las personas. En el caso de los obreros, por ejemplo en la austera Europa de la posguerra, muchos emplearon la bicicleta para trasladarse a sus trabajos. Con el tiempo, el uso se ha modificado y, en la actualidad, la mayoría de las ciudades europeas acumulan un largo tiempo en la difusión social de la bicicleta.

A diferencia de una visión de la bicicleta como objeto deportivo y del tiempo libre, en países europeos ahora se le mira como el sujeto de una transición. La sociedad mexicana tampoco se aparta de este cambio y en un plazo relativamente corto dejó atrás viejas creencias sobre su uso. La bicicleta se asocia con ideales mayores y de no menor importancia para los espacios urbanos, como el de “volver a centrarnos en los lugares en que vivimos” (*Ibid.*). Esto significa modificar el sentido de la movilidad de las personas a través de una reconfiguración de los espacios. Jaime Lerner denomina a esto una

“acupuntura urbana”, es decir, una intervención que revitaliza la ciudad. La invención de tal geografía urbana de gran escala busca “crear reacciones positivas y en cadena” (Lerner, 2005). En ese sentido la bicicleta genera nuevas actitudes y estilos de vida que se proyectan en la ciudad, a la vez que abre nuevos horizontes para vivir con bienestar.

Con estas ideas, una propuesta sugería la transformación del Antiguo Ferrocarril México-Balsas, también conocido como México-Cuernavaca, que ya tenía cerca de cien años (de 1898 a 1997) de transportación desde Iguala a la capital mexicana, para adaptar su trazo (Plan, 2004). Esta primera experiencia, que proviene de 2004, dio origen a la “Ciclovía”, con una extensión de 70 kilómetros, que va desde Ejército Nacional y, hacia el sur, atraviesa las delegaciones de Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón, Magdalena Contreras y, en la de Tlalpan, se adentra en el suelo de conservación ejidal y comunal.

Para su construcción, el proyecto recomendaba que se “respeta la personalidad y el carácter de las colonias que atraviesan la vía, así como los usos de sus habitantes” (*Ibid.*). Al igual que las distintas marcas territoriales que “recuerdan el pasado ferroviario del espacio [debían] ser rescatados y preservados” (*Ibid.*). Toda una geografía cultural que la vía férrea expresaba con su paso por los pueblos y barrios de la ciudad, que alude a la memoria y prácticas antiguas de los espacios.

Con la iniciativa, diversos grupos ciudadanos organizados se encaminaban a cambiar la visión de la bicicleta en la ciudad de México. La “Estrategia de Movilidad en Bicicleta (EMB)” del gobierno capitalino se sumaba y, para el periodo 2007-2012, buscaba que el transporte activo (viajes a pie y en bicicleta) se volviera una alternativa para los millones de personas que “invierten 2.5 horas en promedio para trasladarse [y cuya vida] se consume en el vaivén diario” (*Estrategia*, 2009). La bicicleta trazaba una nueva geografía urbana ya que: redi-

mensiona la escala de la ciudad a través de una movilidad rápida y económica y la convierte en un lugar de encuentro y convivencia; adicionalmente, otros beneficios son: redundante en favor de la salud, el medio ambiente y el desarrollo económico; apoya la seguridad vial, con una mayor participación; reduce la emisión de contaminantes y de ruido; y brinda una vida personal más duradera y de calidad (*Ibid.*).

Las primeras inversiones se dirigieron a la creación de una red de ciclovías que, una vez abiertas, “se compuso de rutas aisladas” y sin conexión con la red del transporte público, por ejemplo, la de Chapultepec, en el *campus* de la Ciudad Universitaria¹ o bien la de Reforma-Chapultepec (*Ibid.*).

El poniente de la capital, por donde cruza la “Ciclovía”, cuenta con el menor número de bicicletas. En contraste, la delegación Iztapalapa concentra el 30% de los velocípedos (con 172 634 unidades) y en Tláhuac y Xochimilco, los viajes diarios en bicicleta alcanzan el 4.0% (equivalente a 200 000 viajes), más con fines laborales y domésticos. La difusión de la bicicleta se concentra en el oriente que es la parte de la ciudad con mayores carencias de ciclovías e infraestructuras.

A partir de mayo de 2007 se implementó el programa “Muévete en Bici” con circuitos dominicales sobre Paseo de la Reforma y el Zócalo, otros circuitos en varias delegaciones y un “Ciclotón” el último domingo de cada mes, un circuito interior de 45 kilómetros que rodea la ciudad. La primera fase de la red de ciclovías, del 2009, abrió al público 21.2 kilómetros sobre Reforma, San Cosme y Buenavista (*Ibid.*). A este inicio seguirán tres hipotéticas ciclovías. Dos procedentes de Iztapalapa hacia el Centro Histórico y dos de norte a sur, una en dirección a Tláhuac y otra más hacia el centro de Coyoacán, con una extensión a Xochimilco, para un total de 984.8 kilómetros (*Ibid.*).

Hasta ahora la disponibilidad de los equipos e infraestructuras en torno a la bicicleta se ha instalado en la ciudad interior y en los ejes con “las mayores fuentes de empleo (40% de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México)”, es decir, la Avenida de los Insurgentes y el Paseo de la Reforma, lo cual favorece los viajes en bicicleta de tipo locales, de 4 kilómetros o de 10 minutos de duración, los intermodales, hasta de 8 kilómetros o 25 minutos y los largos que se pueden ir hasta los 10 kilómetros o 45 minutos de viaje (*Ibid.*).

La nueva presencia de la bicicleta en la vida urbana, abre la participación de los estudios geográficos y su aplicación a problemas de gran escala y análisis territorial, en este caso, de la movilidad en la capital mexicana. Frente a los estudios fragmentados sobre la relación de la bicicleta y la ciudad, sería interesante regresar a una perspectiva integrada de análisis espacial con la cual responder a los grandes desafíos de la capital mexicana y que requiere de una lectura audaz de la geografía urbana.

REFERENCIAS

- Augé, M. (2009), *Elogio de la bicicleta*, gedisa editorial, Barcelona.
- Estrategia de Movilidad en Bicicleta / Ciudad de México* (2009), Universidad Nacional Autónoma de México / Secretaría del Medio Ambiente, Gobierno del Distrito Federal, México, 6 vols.
- Fernández Christlieb, F. (1991), *Las modernas ruedas de la destrucción, el automóvil en la Ciudad de México*, Ediciones El Caballito, México.
- Lerner, J. (2005), *Acupuntura urbana*, Institut d'Arquitectura Avançada de Catalunya, Barcelona.
- Plan de Manejo (2004), *Ciclovía Ciudad de México. Parque Lineal FC a Cuernavaca*, [México].

¹ La Universidad Nacional cuenta con el programa *Bicipuma*, servicio gratuito que promueve la movilidad alterna y favorece el traslado diario de los estudiantes a los centros educativos y dependencias universitarias. El programa dio inicio en marzo de 2005 con 5 980 metros de ciclista en el *campus* y 1 500 bicicletas.