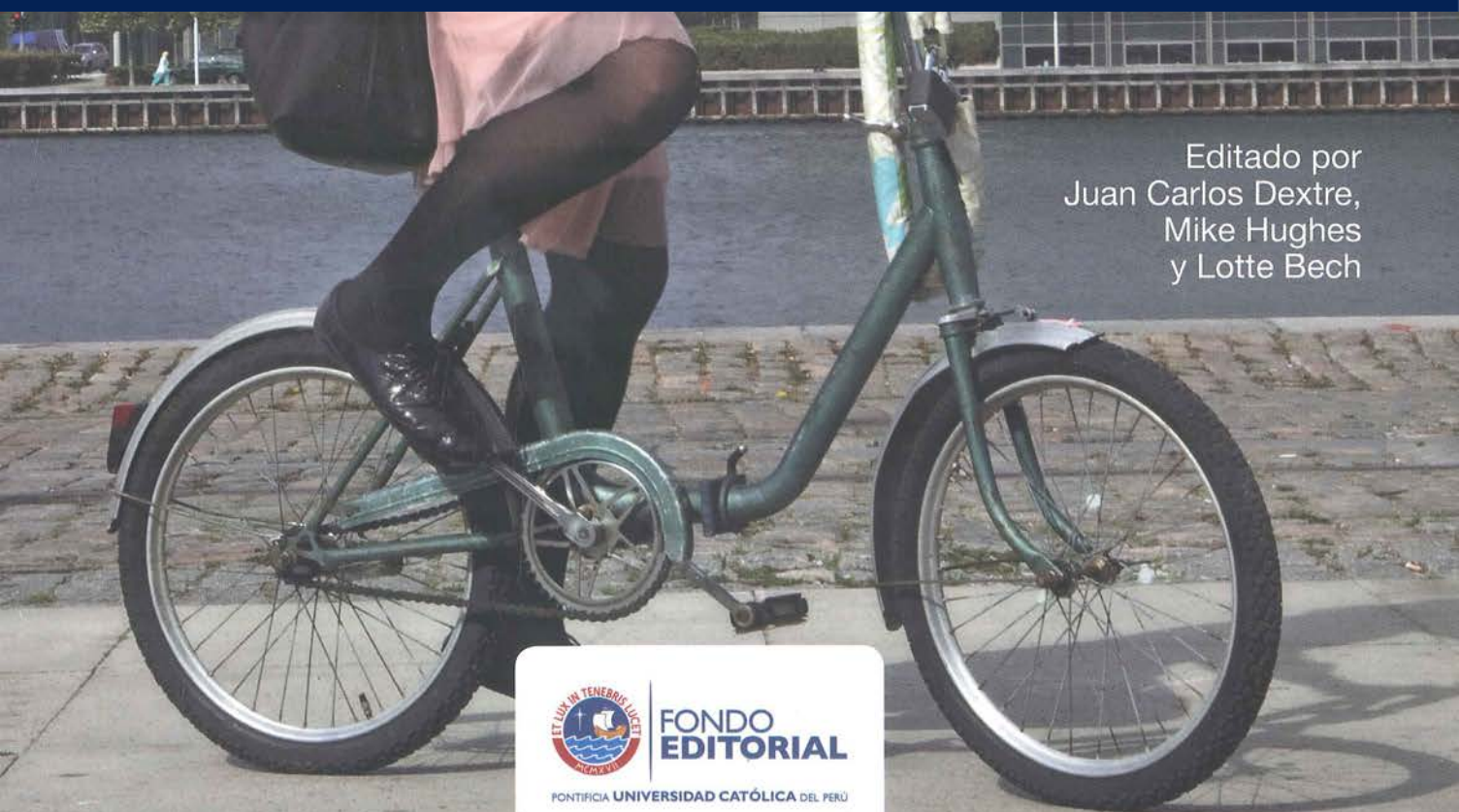


# Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo

Creando ciudades vivibles y bicicleteables



## Capítulo 22



Editado por  
Juan Carlos Dextre,  
Mike Hughes  
y Lotte Bech



FONDO  
EDITORIAL

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

© *Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo*

© Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2015  
Av. Universitaria 1801, Lima 32, Perú  
Teléfono: (51 1) 626-2650  
Fax: (51 1) 626-2913  
feditor@pucp.edu.pe  
www.fondoeditorial.pucp.edu.pe

Primera edición en Inglés

© Juan Carlos Dextre, Mike Hughes & Lotte Bech (editors), 2013

Primera edición en español

© Juan Carlos Dextre, Mike Hughes y Lotte Bech (editores), 2015

Corrección: Sergio Rebaza (Grupo Limonta)

Diseño y gráficos: Kaenia Estudio Creativo

Fotografía: Mikael Colville-Andersen (portada y abridoras: 1, 19, 66, 123, 159, 185, 209 y 241).

Las demás fotos, salvo en los casos en que se especifique, pertenecen a los autores de los artículos.

Primera edición: mayo de 2015

Tiraje: 500 ejemplares

Esta publicación está protegida por la Ley de Derechos de Autor. Está prohibida la reproducción, parcial o total, de cualquier parte del libro sin autorización expresa de los editores: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2015-06072

ISBN: 978-612-317-091-2

Registro del Proyecto Editorial: 31501361500526

Impreso en Tarea Asociación Gráfica Educativa

Pasaje María Auxiliadora 156, Lima 5, Perú

## Campañas de promoción de la bicicleta – «Logrando que la gente pedalee en Guadalajara»

Carlos Romero Sánchez, consultor en urbanismo, Guadalajara (México)

La Metrópoli de Guadalajara ha sido históricamente una ciudad óptima para la movilidad no motorizada debido a sus condiciones climáticas, su abundante arbolado y a su amable topografía. La mayor parte de ésta se percibe plana, con pendientes que no van más allá del 5%, con más de 60 mil hectáreas y de muy baja densidad que en promedio no supera los 60 habitantes por hectárea. Un alto porcentaje de la población habita en un radio de 15 kilómetros respecto del centro urbano metropolitano, es decir, a unos 40 o 50 minutos en bicicleta.

Como en muchas ciudades del mundo, se ha dado un uso desmedido de un solo medio de transporte, el automóvil particular, comúnmente monopersonal, que ha sido favorecido además con una inversión desproporcionada en infraestructura.

Guadalajara aspira a un equilibrio modal en el espacio público, donde cada modo de transporte tenga el espacio, la inversión y la infraestructura adecuada, la que le debe pertenecer según su demanda y capacidad, no por misericordia, sino por la dignidad de los usuarios. Se debe priorizar los desplazamientos de las personas con movilidad reducida, así como los desplazamientos de peatones y ciclistas; luego, el transporte masivo y automotores en general, atendiendo a las generaciones venideras.

Con el propósito de compartir algunos de los esfuerzos más importantes que se han hecho y se están haciendo en Guadalajara, presento un resumen de las acciones que, en su gran mayoría, han sido posibles gracias a la intervención comprometida de ciudadanos que quieren disfrutar de la capital de Jalisco, a través del uso de la bicicleta como un medio eficiente de movilización cotidiana. La bicicleta urbana representa la mejor opción de transporte dadas las condiciones topográficas y climáticas de esta zona de la república mexicana.



Montando bicicleta en Guadalajara.

## Vía RecreActiva

Sin duda, la Vía RecreActiva dominical ha marcado un antes y un después en cuanto al tema movilidad urbana se refiere. Desde su creación, con 11 km, el 12 de setiembre de 2004, es hoy la única en el país de carácter metropolitano, si bien se habían tomado algunas iniciativas aisladas de infraestructura ciclista en la ciudad (Av. La Paz y Av. Laureles). El cierre dominical de una de las más emblemáticas arterias viarias de la ciudad, que hoy cuenta con más de 60 km y 400 mil usuarios en promedio cada semana, representa mucho más allá que un espacio público libre de autos: caracteriza un verdadero símbolo de cohesión social, de reconocimiento del «otro» como igual y de los medios de transporte no motorizados como legítimos actores en la red vial, trascendiendo ampliamente el campo de la movilidad a un espectro sociocultural.

La Vía RecreActiva fue posible gracias a la gestión de un grupo de empresarios locales y ciudadanos comprometidos que formaron la asociación civil Guadalajara 20:20. Mediante gestión social, convencieron al alcalde de la ciudad de Guadalajara de emprender la aventura de dar un rostro más humano a las calles. Aprendieron de experiencias internacionales en CiudadEs Públicas para replicarlo en nuestra ciudad capital.

## Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada del Área Metropolitana de Guadalajara

Existe un importante antecedente para la realización de este plan maestro, la Propuesta de red de movilidad en bicicleta para la zona metropolitana de Guadalajara CEJ+ITDP, que contó con el apoyo de Hewlett-Packard, realizada en agosto de 2008.



Cierre de pista dominical  
Vía RecreActiva.

Fue gracias a la participación de cientos de ciudadanos comprometidos, que en febrero de 2010 se publica el Plan Maestro de Movilidad No Motorizada, coordinado por un despacho local y asesorado por firmas internacionales de prestigio (8-80 cities, Alta Planning e ITDP), en el Área Metropolitana de Guadalajara. Sus principales objetivos son los siguientes:

- Impulsar una política de movilidad urbana sustentable que priorice al peatón y al ciclista con respecto al transporte motorizado.
- Desarrollar una red de vías ciclistas y peatonales que sea el soporte de un sistema de movilidad urbana sustentable para el AMG.
- Generar los estándares de diseño de las redes peatonales y ciclistas de aplicación metropolitana y municipal, por medio del Manual de Diseño de vías Peadonales y Ciclistas.
- Atender las necesidades de accesibilidad, con opciones de transporte seguras, equitativas, incluyentes y que respeten el medio ambiente.
- Promover la movilidad no motorizada entre el mayor número de ciudadanos, organizaciones civiles, instituciones y empresas.
- La red peatonal y ciclista propuesta para el AMG tiene una longitud de 1570 km y se compone de la siguiente infraestructura:
  - 15 corredores metropolitanos que abarcan 360 kms aproximadamente y
  - 26 zonas de accesibilidad preferencial distribuidas entre los 8 municipios con un radio aproximado de 1.5 km cada una.

## Organismos de la Sociedad Civil

Cada día hay más estructuras ciudadanas que promueven el uso urbano de la bicicleta como medio de transporte: desde los temas culturales como Al teatro en Bici o Cámara Rodante, hasta muchos otros que lo hacen por el placer de pedalear y construir una mejor ciudad como lo son Ciudad para Todos y GDL en Bici. Algunos tienen más cabida en universidades y centros escolares como 100cias, BiciTec y Movilidad Solidaria.

Además de las antes citadas, en la actualidad existen las siguientes:

- Colectivo Ecologista de Jalisco CEJ
- Bici 10
- Bici blanca
- Bkt bicipública
- Fijalara
- Movimiento Propuesta Ciudadana
- Cuadra
- Colectivo Triciclo
- Gestión orientada a lo humano
- Las otras caras de la ciudad
- Jalisco como vamos
- Cita (camina x gdl y complot)
- Red Árbol
- Muévete x tu ciudad
- Plan-V
- Gdl 2020
- Femibici

## Plataforma Metropolitana para la Sustentabilidad

Es un espacio horizontal de organizaciones ciudadanas interesadas en promover la sustentabilidad de Guadalajara. Surge en el año 2008 bajo el nombre del Consejo Ciudadano para la Movilidad Sustentable y, entre otros proyectos, gestionaron el Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada del Área Metropolitana de Guadalajara. Además, y en coordinación con vecinos y empresarios, se opusieron a la construcción de la autopista urbana elevada denominada Vía Express.

La Plataforma Metropolitana está integrada por grupos de la sociedad civil de diferente formación, objetivos, metodologías de trabajo y temas, pero que se agrupan bajo la misma preocupación por una ciudad sustentable, accesible, próxima, eficiente, próspera, equitativa y democrática.

Para lograr la consolidación de ese ideal de ciudad, trabajan en base a la Declaración por Guadalajara, que contiene no solo los principios inspiradores del cambio que impulsamos para la urbe, sino las acciones concretas y la agenda de trabajo que nos convoca.

Se integra por los siguientes organismos de la sociedad civil:

- Centro de infotectura y tecnología aplicada A.C. (CITA)
- Ciudad para Todos
- Colectivo Ecologista Jalisco, A.C. (CEJ)
- Colectivo Triciclo
- Cuadra Urbanismo
- Jalisco Cómo Vamos. Observatorio ciudadano de calidad de vida
- Las Otras Caras de la Ciudad A.C.
- Movimiento Propuesta Ciudadana, A.C.
- Muévete por tu ciudad A.C.
- Plan-V
- Red Árbol

## Red nacional de Ciclismo urbano BiciRed

En México, asociaciones de ciclistas de varias ciudades se han organizado de una manera sin fines de lucro para compartir casos de éxito y experiencias en nuestro país de una movilidad adecuada y segura para los ciclistas, peatones y otros usuarios de medios de movilidad no motorizada en las calles, carreteras o veredas del país, a través de los movimientos ciclistas urbanos, quienes impulsan el uso de la bicicleta como medio de movilidad urbana, ante la problemática ambiental, económica, social y de salud que aqueja a la sociedad. Cada año se reúnen con ese fin y este año celebrarán el quinto encuentro en la ciudad de Oaxaca, además de la realización de dos campamentos.

Los objetivos de la BiciRed son compartir información, coordinar y potenciar las actividades e iniciativas de las organizaciones afiliadas a la BiciRed, con el fin de lograr sus objetivos en los ámbitos que cada una de ellas juzgue conveniente y, de esa manera, promover con mayor eficacia la movilidad adecuada y segura de los ciclistas, peatones y otros usuarios de medios de movilidad no motorizada en las calles, carreteras o veredas del país, y/o impulsar el uso de la bicicleta como medio de movilidad en México. Todo esto a través de las siguientes acciones:

- Promover el uso responsable y seguro de la bicicleta como medio de movilidad y transporte, objetivo íntimamente relacionado con la movilidad no motorizada en general (peatones, personas con discapacidad y usuarios de otros medios no motorizados), la promoción recreativa y deportiva de la bicicleta, y la recuperación y mejora de los espacios públicos.

- Lograr el reconocimiento de la bicicleta como vehículo de utilidad pública e interés nacional, con derechos y obligaciones como otro vehículo en las vías públicas de las ciudades y en los caminos, carreteras, autopistas y senderos del país.
- Desarrollar capacidades y fortalecer acciones de promoción y gestión de todas las organizaciones participantes en la BiciRed para alcanzar sus objetivos locales y servir como espacio de organización, planeación y coordinación para plantear y lograr objetivos nacionales.
- Promover modificaciones regulatorias, normativas, presupuestales y técnicas que incidan en las políticas públicas impulsadas por los gobiernos federal, estatales y municipales, para la promoción segura y adecuada de la movilidad ciclista y, en general, no motorizada.
- Proponer e impulsar políticas públicas destinadas a crear y mejorar la infraestructura vial y urbana, que garanticen una movilidad y accesibilidad en bicicleta y peatonal adecuada y segura.
- Promover que los diferentes gobiernos en el país tomen en cuenta las iniciativas ciudadanas que fomenten el uso de la bicicleta y los medios de movilidad no motorizada y que generen la convivencia entre los iguales; e incluyan como prioritaria en los planes de gobierno una infraestructura vial para ciclistas y demás medios de movilidad no motorizada que conecte a todas de las entidades del país.
- Promover la intermodalidad de la bicicleta con otros medios de movilidad.
- Procurar una mejor calidad del espacio público y un medio ambiente adecuado en las ciudades mexicanas.
- Ganar cada vez más partidarios y usuarios de la bicicleta, mediante la sensibilización, la información, la educación y el desarrollo de conciencia sobre las ventajas individuales y sociales de la bicicleta, y de los efectos negativos del uso indiscriminado del automóvil.

### CarFree MX Hacia Ciudades Libres de Autos 2011

En setiembre de 2011, Guadalajara se convierte en la sede del X Congreso Internacional Hacia Ciudades Libres de Autos CarFree, evento que congrega las mejores experiencias y retos para lograr ciudades cada vez menos dependientes del automóvil. Este evento fue gestado por la World Carfree Network, a través de organizaciones de activistas locales como Ciudad para Todos y GDL en Bici A. C. Con un compromiso ineludible por la movilidad sustentable, se llevó a cabo la llamada Declaración de Guadalajara para la





Grupos organizados de la sociedad civil.

movilidad sustentable, que desarrolla como principios inspiradores en términos urbanos que la ciudad sea «accesible y próxima» y «próspera y eficiente»; en términos sociales que sea «democrática y equitativa» y en términos ambientales que sea «sustentable».

Se exige y se propone declarar de inmediato «moratoria» a cualquier obra de infraestructura para vehículos automotores, detener el crecimiento irracional de la mancha urbana, destinar por lo menos el 30% del presupuesto del fondo metropolitano a la movilidad peatonal y ciclista. Como muestra de la activación pacífica y propositiva, se hace un urgente llamado a la acción a cada una de nuestras autoridades y actores implicados en el desarrollo de la ciudad y la gestión de la movilidad con el buen ánimo de llevar a cabo las siguientes acciones con visión de corto, mediano y largo plazo:

- Garantizar la accesibilidad para los más vulnerables
- Fomentar el urbanismo de proximidad
- Frenar el crecimiento innecesario de la mancha urbana
- Priorizar la inversión en medios de movilidad sustentables
- Desincentivar el uso del automóvil y garantizar la gestión de la demanda de tráfico
- Fomentar mecanismos participativos proactivos y la consulta pública efectiva de los proyectos.

Los firmantes de esta declaración reflejan un creciente clamor social que encuentra cada vez más adeptos en la sociedad civil de otras ciudades y países, en la academia, en especialistas, en empresarios, y en mujeres y hombres que quieren vivir bien en una ciudad digna.



Carfree 2011, en  
setiembre en ITESO.

## Paseo Ciclista UNIVA

En 2010, se realizó por primera vez el paseo ciclista MOVILÍZATE con alumnos de la Universidad del Valle de Atemajac UNIVA. Hasta ahora, se han realizado tres paseos anuales. Este paseo es un ejercicio lúdico y de fomento cívico, cuyo objetivo principal es el de activar a los jóvenes estudiantes del bachillerato particular más grande de la ciudad, en la edad en que deben decidir el modo en el que habrán de transportarse. Más de 1000 bachilleres forman parte de este evento que realiza diversas actividades en torno a la movilidad no motorizada, incluyendo una ruta ciclista de 10 km, cuyos puntos importantes son el Parque Metropolitano, la icónica glorieta de la colonia Chapalita y la misma universidad, origen y destino del paseo.

## Red Ciclista en GDL (cicloguía)

Se ha elaborado un documento que contiene todas y cada una de las facilidades ciclistas en el Área Metropolitana de Guadalajara, con el fin de identificar su tipología, ubicación y extensión precisa para promover su utilización.



Paseo ciclista  
Movilízate Univa.

### Bkt bicipública

Es de destacar la red de ciclo préstamo que la empresa independiente BKT ha implementado en una zona de la ciudad con recursos propios y la entusiasta colaboración de negocios de diversa índole, como restaurantes, cafeterías, pequeños hoteles, centros escolares, que mediante una remuneración económica y la presentación de una credencial que se otorga, a través de una carga monetaria anual simbólica, facilitan este extraordinario medio de transporte.

**Carlos Romero Sánchez**  
c@carlosromerosanchez.com