



Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales.

ALCANCES Y LIMITACIONES DEL PROGRAMA
DE CORREDORES DE MOVILIDAD NO
MOTORIZADA DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

Tesis presentada por:
FERNANDO MARLON SALMERÓN DE LA TORRE.
Promoción 2007-2009.

Para optar por el grado de Maestría en Estudios Urbanos.

Tutor:
Dr. Sergio Puente Aguilar.

Lector:
Mtro. Valentín Ibarra Vargas.

México, D. F.,
Marzo de 2011.

Indice.

Agradecimientos.....	1
Resumen.....	2
INTRODUCCIÓN.....	3
1. LA BICICLETA COMO ELEMENTO DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE MULTIMODAL.....	6
1.1. <i>La problemática actual de la movilidad en la ciudad.....</i>	6
1.2. <i>Comparación con políticas similares en otras ciudades del mundo.....</i>	11
2. EL PROGRAMA DE CORREDORES DE MOVILIDAD NO MOTORIZADA DE LA CIUDAD DE MÉXICO.....	19
2.1. <i>La propuesta de promoción del uso de la bicicleta para la Ciudad de México.....</i>	19
2.1.1. <i>La implementación del Programa.....</i>	19
2.1.2. <i>La promoción de la ciclovia.....</i>	23
2.1.3. <i>El desarrollo de la multimodalidad en el transporte.....</i>	26
2.1.4. <i>La construcción de condiciones para el uso de la bicicleta en la ciudad.....</i>	28
2.1.5. <i>La participación ciudadana y la normatividad.....</i>	31
2.2. <i>Limitaciones a la implementación del Programa.....</i>	33
3. LOS RETOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN EXITOSA DEL PROGRAMA.....	40
3.1. <i>Los requerimientos en materia de infraestructura.....</i>	40
3.2. <i>La dimensión social del uso de la bicicleta en la ciudad.....</i>	48
4. LA CICLOVÍA Y SU VIABILIDAD.....	72
4.1. <i>Un antecedente histórico del Programa.....</i>	72
4.2. <i>La funcionalidad de la ciclovia en la idea de la multimodalidad.....</i>	86

4.3. <i>Un acercamiento cualitativo al problema</i>	99
5. CONCLUSIONES.....	107
Bibliografía.....	115

Indice de mapas.

IV.1. Delegaciones políticas donde hay disponibilidad de uso de la ciclovia.....	74
IV.2. Trayecto de la ciclovia.....	75
IV.3. Lugares de la multimodalidad.....	89

Agradecimientos.

Es mi intención agradecer de la mejor forma el esfuerzo de los Profesores para transmitir los conocimientos que han hecho posible este texto. De igual forma es necesario agradecer a El Colegio de México, A. C. y al CEDUA en su conjunto tanto como a la UNAM y al CONACYT. Los funcionarios de la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal también merecen reconocimiento por su ayuda en la actualización de la información sobre las decisiones más recientes tomadas en la política de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad de México para la construcción de más tramos de ciclovías y otros recursos adicionalmente a los que se construyeron antes de la implementación del Programa. Agradezco la ayuda de las personas que participaron en las entrevistas y también el apoyo encontrado en mi familia, amigos y mis compañeros del Programa. A todos por su compañía y contribución al desarrollo de este estudio.

Resumen.

El presente estudio representa un esfuerzo por analizar una política gubernamental para promover el uso de la bicicleta en la ciudad como un modo alternativo de transporte. Primero, se presentan algunas cuestiones asociadas al tema del transporte y la movilidad en la ciudad que sirven de marco a la discusión sobre el uso de la bicicleta. Luego, se presenta una evaluación de la implementación del “Programa de Corredores de Movilidad no Motorizada de la Ciudad de México”; en ella se destaca la necesidad de adecuar la infraestructura para un uso funcional de la bicicleta, tomando en cuenta el contexto social. También se hace una revisión de las características y funciones que ha adquirido la ciclovía que se construyó antes de la implementación del programa mencionado. El problema en el que se centra la tesis consiste en identificar los factores que convergieron en la formulación de la propuesta contenida en el programa, y en analizar la conveniencia de una forma de movilidad que es más amigable con el ambiente y que al mismo tiempo contribuye a una mejor funcionalidad de las actividades urbanas.

INTRODUCCIÓN.

Esta tesis de maestría ofrece un análisis del uso de la bicicleta en el contexto de las necesidades cotidianas de la movilidad intraurbana de las personas. La ciudad no sólo hace surgir la necesidad de la movilidad, pues hay otras que también son importantes en el metabolismo urbano. En consecuencia, esta tesis tiene por objetivo examinar a la propuesta oficial de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad y destacar las consecuencias que pueden esperarse del desarrollo de su implementación. Para este propósito se toma como referencia la implementación de políticas similares en otras ciudades del mundo. Por esto, la propuesta de promover el uso de la bicicleta en la ciudad no es propia de una ciudad en particular y representa un hecho de interés para los estudios sobre esta. Pero el caso que nos ocupa tiene particularidades especiales que lo distinguen de otros, sobre todo, si se considera la magnitud territorial y poblacional de una ciudad.

Es importante tener en cuenta las consecuencias posibles que siguen a la implementación de un programa de esta naturaleza. El texto inicia con una presentación sobre la problemática de la movilidad en la ciudad, particularmente en ciudades de gran tamaño. Posteriormente, se desarrollan las dificultades específicas de la implementación del Programa para profundizar en los temas de la adecuación de las condiciones materiales del entorno para el uso de la bicicleta y el de la dimensión social del uso de la bicicleta. Estos dos puntos deben ser considerados en tanto la transformación del entorno material se presenta como una condición necesaria para el desarrollo de la propuesta del Programa. Por otro lado, el tema de la dimensión social del uso de la bicicleta tiene que ver con las dificultades que enfrenta la propuesta del Programa en términos de las condiciones necesarias para hacer posible la multimodalidad en el transporte. Finalmente, se desarrolla el antecedente histórico de la implementación del Programa en la construcción de la ciclovía de la ciudad.

La propuesta del programa mencionado se presenta como una iniciativa que tiene como fin llevar a cabo una transformación de la multimodalidad a partir

de un uso más ampliado de la bicicleta, en tanto una forma alternativa de transporte. De esta forma, se espera que el uso de la bicicleta permita contribuir a resolver problemas de congestionamiento, de consumo de energía y de contaminación atmosférica, pero sobre todo puede abatir los tiempos de los traslados cotidianos de las personas y mitigar las carencias de la oferta de transporte público disponible.

Este documento está organizado en cuatro capítulos y las conclusiones. El primer capítulo trata el tema de la movilidad para continuar con un segundo capítulo sobre la implementación del Programa; en este se incluye una discusión conceptual con la intención de mostrar lo que está detrás de promover el uso de la bicicleta en la ciudad; es decir, las necesidades de una movilidad más eficiente en diversos órdenes (ambientales, de transporte, etc.), tomando en cuenta las dimensiones territoriales de la Ciudad de México.

Posteriormente, se presenta un tercer capítulo que versa sobre los retos que enfrenta la implementación del programa. Conviene aclarar que a diferencia del capítulo anterior en el que se destacan los límites a la aplicación actual del programa, este tercer capítulo se refiere a aquella realidad que está por construirse y que el programa debe tomar en cuenta para adecuarse a las futuras exigencias urbanas.

Finalmente, se presenta un cuarto capítulo sobre la construcción de la ciclovía de la ciudad. Este hecho merece atención pues constituye un antecedente histórico de la implementación del programa, el cual establece que uno de sus objetivos es dar continuidad a la política que impulsó la construcción de la ciclovía. El tema de la construcción de la ciclovía nos ayuda pues así resulta más clara la importancia de los requerimientos materiales (infraestructura, principalmente) que se necesitan para darle existencia a un nuevo modelo de movilidad. Adicionalmente, la experiencia de la ciclovía nos permite recoger algunas opiniones acerca de su funcionamiento y conveniencia entre la población. Esta información se ha recopilado en visitas de campo a lugares con disponibilidad de condiciones para el uso de la bicicleta a partir de entrevistas a usuarios y personas relacionadas con esas condiciones.

La investigación responde a la hipótesis de que la implementación del Programa es resultado lógico del proceso de crecimiento desordenado de la ciudad, al que ha contribuido el transporte motorizado. También, este último muestra signos de mayor inoperancia que nos obligan a considerar su viabilidad; de ahí que aparece el uso de la bicicleta como una alternativa. Otros hechos asociados a este proceso como la contaminación del aire y la dependencia que caracteriza a la vida en la ciudad respecto a formas de movilidad motorizadas obligan a tomar una acción gubernamental para resolverlos. A partir de esta hipótesis, entonces, se analizan las consecuencias de la implementación del Programa. El resultado de este análisis conduce a considerar la conveniencia de una forma de movilidad urbana menos dependiente de la motorización y más funcional para la ciudad.

1. LA BICICLETA COMO ELEMENTO DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE MULTIMODAL

1.1. LA PROBLEMÁTICA ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD.

El interés por promover el uso de la bicicleta en la ciudad puede ser mejor comprendido si se observa lo señalado en el “Programa de corredores de movilidad no motorizada en la Ciudad de México” respecto a la multimodalidad en el transporte (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx>). Esto significa que la movilidad en la ciudad debe estar caracterizada por el funcionamiento armónico de distintas formas de movilidad, incluida la bicicleta. Sin embargo, a pesar de las buenas intenciones, se olvida que deben desarrollarse las condiciones materiales urbanas (infraestructura) a las que ha de adaptarse la propuesta por el Programa. Esto es necesario debido a que en la ciudad se han desarrollado otros medios de transporte, de forma tal que la ciudad no está adecuada para el uso de la bicicleta. Básicamente, contamos con infraestructura para la movilidad motorizada, fundamentalmente automóvil y transporte público.

Además, la propuesta del Programa plantea la necesidad de modificar las actitudes sociales respecto al uso de la bicicleta. Pero también, conviene tomar en cuenta el problema de la extensión territorial de la ciudad asociada a la infraestructura requerida para la bicicleta, pues la distancia de los viajes es un factor importante en la elección del medio de transporte.

Se ha discutido con cierta frecuencia la problemática particular de la ciudad en lo que se refiere a la popularidad, o si se quiere, a la importancia relativa del automóvil como medio de transporte, muy por encima de la del transporte público y, por supuesto, de la bicicleta (DUHAU, 2001: 139, ISLAS en GARZA, 2000: 362 y MACKENZIE, 1990: 27). Específicamente, 88.0% del parque vehicular corresponde al automóvil y 4.6% de los mismos a las unidades del transporte público que satisfacen el 18.4% y el 72.3% de los viajes diarios respectivamente (ISLAS, 2000: 362). Este hecho merece atención pues también se ha discutido con cierta insistencia la conveniencia de promover el uso del transporte público

como respuesta a las dificultades que resultan de una movilidad urbana fundamentada en el uso del automóvil (MACKENZIE, 1990: 40 y NEWMAN, 1999: 141). También hay que mencionar que la oferta de transporte público en la ciudad cuenta con formas motorizadas que no dependen directamente del consumo de combustible fósil. Estas son el Metro, el trolebús y el Tren Ligero. Sin embargo, su participación es inferior respecto al total de viajes diarios que se hacen en vehículos de combustión interna que contribuyen notablemente a la emisión de gases contaminantes (DUHAU, 2001: 139).

Lo anterior deja entrever la magnitud del problema que enfrenta la instrumentación del Programa, y aunque no es el propósito negar su viabilidad, sí es recomendable empezar por diseñar una estrategia que permita inducir entre la población la conveniencia de usar la bicicleta, es decir, habría que idear los mecanismos que permitieran un cambio en la cultura de la población. Sin que sea este un factor suficiente, es probable que un cambio en las actitudes impacte en cierto grado la participación relativa de la bicicleta en la distribución modal. En otras palabras, es necesario encontrar la forma en que la hegemonía de la movilidad motorizada pierda atractivo para la población. En este tenor, quizás el difundir la conveniencia del uso de la bicicleta pueda seguir el mismo patrón de penetración que se observa en temas como el de la sustentabilidad asociado a las formas de transporte en la ciudad (RIETVELD y STOUGH, 2005: 4). De lo contrario, parecería que la movilidad en la ciudad dependiente de la motorización con su secuela de deterioro ambiental es un hecho inevitable y sin solución.

Por otra parte, el impulso a la bicicleta no debe ser un esfuerzo aislado, sino que debe considerarse de manera integrada con la oferta de transporte público disponible en la ciudad. Es así que el Programa propone la construcción de biciestacionamientos en diversos lugares cercanos a estaciones del metro y paraderos de camiones con el fin de facilitar el traslado al trabajo o a los centros escolares utilizando la bicicleta en una parte del trayecto total. Es así que se plantea que el uso de la bicicleta se combine con el uso del transporte público para desarrollar una movilidad mixta (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx>). Pero no

hay que descartar que este interés del gobierno de la ciudad, reflejado ya en una política pública concreta, tiene que ver también con el auge que ha adquirido el uso de la bicicleta en ciudades de países desarrollados (por ejemplo, Ámsterdam, Barcelona, Berlín y París); en este sentido, el uso de la bicicleta como medio de transporte aparece, en el contexto internacional, como una tendencia que ha permeado las decisiones en materia de transporte en la Ciudad de México, del mismo modo que lo hizo toda la discusión llevada a cabo en el mundo sobre el problema ambiental.

Cabe señalar con detalle, respecto a la movilidad mixta, que el Programa señala, que la bicicleta debe tener acceso, con estacionamientos adecuados, a las estaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro y del Tren Ligero. La segunda acción que se incluye es la de un servicio de transporte público apoyado en las unidades de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal (RTP), las que se deben equipar con portabicicletas para que los usuarios de la bicicleta puedan abordar el autobús.

La propuesta que contiene el Programa también se justifica por el grave congestionamiento vial que acentúa el problema de la emisión de contaminantes del gran número de vehículos automotores. Además, los viajes son de corto recorrido, pero de largos tiempos de viaje debido a las bajas velocidades, principalmente en las horas pico que corresponden a las horas en que la población trabajadora se dirige al trabajo y a las horas de entrada a las escuelas. Así, si el uso de la bicicleta cobrara una mayor importancia relativa que le hiciera competir con las otras formas de movilidad en la distribución de los medios de transporte se reduciría el nivel de congestionamiento y la emisión de gases y partículas contaminantes. Es importante destacar que la propuesta del Programa para promover el uso de la bicicleta no consiste en construir una ciudad donde no circulen vehículos automotores, sino en modificar sustancialmente la distribución modal en un contexto de un sistema de transporte integrado.

Hay que considerar que la bicicleta en México ha tenido un papel poco significativo en la movilidad urbana a pesar de que el costo de transportarse en ella es ínfimo. Esto se debe a que, aún haciendo a un lado la falta de

infraestructura para la bicicleta y de la inseguridad que esto conlleva, también poco se le valora socialmente con respecto a los otros modos de transporte urbano. Así, la propuesta de promoción del uso de la bicicleta no debiera quedar limitada solo a grupos con un bajo ingreso o a los grupos activistas en pro de la bicicleta. En este sentido hay que pensar que la propuesta gubernamental de uso de la bicicleta permite la construcción de una ciudad en la que la movilidad cobra un carácter menos excluyente, pues las condiciones para el traslado en bicicleta pueden mejorarse sustancialmente hasta el punto que otros sectores sociales puedan formar parte de los usuarios cotidianos de la bicicleta.

En síntesis, las consecuencias positivas de un cambio en la distribución modal son varias: en primer lugar, el costo social de la movilidad dependiente del consumo de combustible fósil deberá disminuir; en segundo lugar, al organizar un sistema de transporte público integral, no obstante que una parte de éste también requiere de combustible fósil para funcionar (DUHAU, 2001:139), contribuye menos al deterioro ambiental dado que el uso del energético es más eficiente que el automóvil privado (MACKENZIE, 1990: 40); y, en tercer lugar, la operación de un sistema de transporte concebido como multimodal además de ser más barato reducirá significativamente los niveles de congestión del tráfico.

Por último, es pertinente señalar que el Programa nace de una necesidad históricamente determinada; es decir, no surge porque a algún funcionario se le ocurrió la idea de promover el uso de la bicicleta, sino porque las condiciones urbanas, cada vez más, exigen la solución a un problema relacionado con la movilidad cotidiana y, por tanto, con la funcionalidad de la ciudad y con la calidad de vida urbana. Así, el Programa de Corredores de Movilidad no Motorizada de la Ciudad de México es consecuencia de diferentes procesos que en la ciudad tienen lugar; en particular, estos procesos tienen que ver, entre otras cosas, con las crecientes dificultades que enfrenta la reproducción de la sociedad en los ámbitos social y económico. Por otra parte, la acción gubernamental no se inicia hasta que el problema se convierte en una necesidad social, que debe ser resuelto desde el ámbito de la política pública (LEZAMA, 2005: 52). Podemos afirmar que se trata de un proceso de construcción de la acción gubernamental mediado por una

comprensión previa al diseño e implementación de una política específica. Es cierto que desde el punto de vista analítico es importante identificar el origen o causa del problema, pero la decisión del gobierno local para intervenir (no solo para intentar resolver un problema sino para cambiar la actitud de la población respecto al uso de la bicicleta) responde a una construcción social previa del problema que caracteriza la movilidad. Esta manera de ver la acción pública está apoyada en el supuesto de que la interpretación que se hace en el dominio político sobre la vida urbana incorpora la dimensión de los significados sociales. Por otra parte, la implementación del Programa se basa en una racionalidad cuyos fines y alcances se reflejan en los instrumentos que el mismo Programa señala como camino de acción. El Programa, entonces, es útil para identificar algunas pistas acerca del rumbo sobre el cual se está construyendo un nuevo proyecto de ciudad, pues el fomento del uso de la bicicleta es un instrumento, entre otros, de la transformación que permite prever una ciudad que redunde en mayores beneficios sociales.

1.2. COMPARACIÓN CON POLÍTICAS SIMILARES EN OTRAS CIUDADES DEL MUNDO.

La concepción del Programa debe ser considerada en el contexto del proceso de globalización que se ha registrado en las últimas décadas, es decir, forma parte de una política global que se ha implantado en un conjunto de ciudades de varios países. Se trata de un proceso particular del mundo urbano en el que se registra una tendencia a optar por una forma particular de movilidad en la que el uso de la bicicleta juega un papel central (CLARK, 1996: 186). En lo que sigue se trata de desarrollar la función simbólica de la bicicleta en este proceso.

Esta consideración abre otro campo de discusión que parece relevante: la aparición (o desaparición) de símbolos socialmente aceptados acerca del futuro de la vida urbana; es decir, nos proporciona la evidencia de un proceso que parece deliberadamente planeado para conformar un futuro urbano que satisfaga mejor las necesidades que suscita la vida en la ciudad. El futuro lleno de oportunidades y de una mayor comodidad parece garantizado con el avance técnico (la telemática, por ejemplo); es decir, un progreso que nos llevaría a una existencia social que permitiría que una proporción mayoritaria de la población goce de los beneficios que ofrece la ciudad, entre los cuales se encontraría la bicicleta que brindaría la oportunidad de experimentar la realidad urbana de otra manera. De ocurrir así, entonces la nueva función de la bicicleta se asumiría como uno de los símbolos de la ciudad del futuro.

En este mismo orden de ideas, el uso de la bicicleta en la ciudad, al no ser propio de un contexto local particular, tiene las características fundamentales de un hecho social (DURKHEIM, 1974: 30). Esto significa que el uso de la bicicleta puede ser pensado como una forma de movilidad fundamentada en la preocupación por un mejor estado de cosas en la ciudad. El problema parece difícil pero tan sólo consiste en considerar que la vida en la ciudad, sin determinación de alguna ciudad en particular, caracteriza esta propuesta de acuerdo con una normatividad para conseguir una mejor funcionalidad urbana. De esta forma, la política de promoción del uso de la bicicleta es la manifestación de la necesidad que ve en esta forma de movilidad una alternativa viable en el

contexto de la realidad urbana contemporánea. El análisis, entonces, de esta política nos es útil para comprender cómo las acciones del quehacer público tienen por objetivo la búsqueda de un mayor bienestar social.

Las ciudades en el mundo donde se han implementado programas similares cuyos logros también son sobresalientes son: París, Ámsterdam, Barcelona y Berlín (<http://www.en.velib.paris.fr/>, <http://www.holandalatina.com/>, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/> y <http://www.vitoria-gasteiz.org/>).

Adicionalmente se han establecido políticas de impulso a la bicicleta en ciudades de Dinamarca, Suiza e Inglaterra (HOOGMA, 2002: 133). Pero no sólo en ciudades europeas se ha dado esta transformación, pues algo similar ha ocurrido en Chile y Colombia donde ha emergido la preocupación por promover el uso de la bicicleta en la ciudad. Esta situación tan generalizada permite suponer no sólo que el cambio propuesto es viable en la ciudad de México, sino que además esta política específica parece ser independiente del nivel de desarrollo de los países.

La implementación del Programa, sobra decir, también requiere de una transformación de las condiciones materiales de la ciudad. Este cambio, resultaría en una nueva forma de existencia urbana en la que los habitantes de la ciudad habremos de adoptar nuevos principios y nuevas prácticas para la vida en ella. Esto marcaría posibles diferencias entre la ciudad de México y las ciudades europeas, pues la diversidad cultural haría difícil suponer que se logrará una homogeneización de los modos de vida. En lo que tiene que ver con la dimensión internacional de la política, hay algunos temas que es necesario considerar.

En primer lugar, las diferentes propuestas incorporan un componente político importante asociado a su implementación. El Programa de la Ciudad de México, por ejemplo, propone desarrollar la participación ciudadana la cual se ha de llevar a cabo a través de un Consejo cuya formación está prevista claramente en el documento respectivo (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx>). El programa de Barcelona también sostiene algo similar, pues propone, de igual forma, regular las decisiones por medio de un Consejo ([12](http://www.vitoria-</p></div><div data-bbox=)

gasteiz.org/). Otro caso es el de Berlín. La política de promoción del uso de la bicicleta en esta ciudad es resultado de un proceso de participación ciudadana que luego es reconocido por la autoridad local. Los actores en este proceso incluyen a políticos locales, la policía, compañías privadas y responsables de la política de transporte así como representantes del sector de la bicicleta. Estas posibilidades siguen la estrategia de desarrollar condiciones para el uso de la bicicleta en el tráfico cotidiano de la ciudad. Para este fin se cuenta con una infraestructura distribuida en doce rutas que comunican el centro de la ciudad con los suburbios. Otras ocho rutas circulares comunican estas rutas fundamentales. Adicionalmente, se cuenta con tres rutas supra-regionales de larga distancia. Hay otros proyectos por desarrollar para ampliar las posibilidades del uso de la bicicleta en esta ciudad (<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/>). Esto sugiere, en cierta medida, un interés común por democratizar las decisiones locales y de legitimar la política, pero tratándose de contextos sociales, económicos y políticos distintos, en la práctica la participación ciudadana, no tiene el mismo carácter.

En segundo lugar, por lo que hemos investigado, las acciones concretas que se derivan de la política de fomento de la bicicleta en la ciudad de México, no guardan una semejanza con el caso de la ciudad de París. En esta última, su aplicación se ha basado en elementos tecnológicos y de organización que sustentan una forma de control sobre la movilidad no motorizada. Este carácter tecnológico propio de la política parisina es importante en tanto da pie a una consideración sobre la función de la tecnología en la puesta en práctica de la nueva forma de movilidad. Este punto encuentra un desarrollo ulterior en el apartado sobre la dimensión social del uso de la bicicleta. Adicionalmente, conviene indicar que la política parisina depende del gobierno local y constituye, así, una política similar a la de la ciudad de México en tanto es impulsada por su gobierno correspondiente.

En tercer lugar, las ciudades europeas ya tienen un largo periodo experimentando esta política. En Barcelona el esfuerzo data de 1988, fecha en la que se instaura el denominado “Pacto por la movilidad” (<http://www.vitoria-gasteiz.org/>). Otra propuesta para desarrollar el uso de la bicicleta que antecede a

la de la ciudad de México es una estrategia desarrollada por la Universidad de Portsmouth, Inglaterra, para estimular una movilidad menos dependiente de la motorización; la estrategia data de 1992 y también tuvo apoyo de la autoridad local habiendo logrado generar una conciencia entre la población local sobre la conveniencia de usar la bicicleta como forma alternativa de transporte (HOOGMA, 2002: 133). La política en Berlín se inicia en el año 2004, casi coincidente con el programa de la ciudad de México aunque, comparativamente, su grado de desarrollo es muy superior; la estrategia es conocida como FahrRat y tiene por fin desarrollar el uso de la bicicleta con un uso menor del automóvil. Esta estrategia tiene en consideración la posibilidad de permitir a los usuarios de la bicicleta desplazarse por la ciudad teniendo también la posibilidad de hacer uso de la oferta de transporte público de la ciudad llevando la bicicleta consigo; para ello, se han construido biciestacionamientos, carriles exclusivos, ciclovías, pistas independientes, apoyo en cruceros y pavimentación de superficies. También hay que tener en cuenta que esta estrategia se inscribe en un contexto de multimodalidad.

Antes de finalizar, hay que hacer mención de que en Chile se ha propuesto un proyecto de Ley con el fin de promover la bicicleta como medio de transporte. Para este fin, se propone incorporar un título especial para los ciclistas en la Ley de Tránsito. El uso de la bicicleta es considerado una alternativa ante el problema de la contaminación en la ciudad y también se reconoce la importancia de hacer posible la multimodalidad en el transporte. Este proyecto es una iniciativa de la Presidenta de la República y data del 11 de junio de 2009. Del mismo destaca su propuesta para que las Municipalidades establezcan mecanismos de participación ciudadana (<http://carofuentes.blogspot.com/>). Por otro lado, en el caso de Colombia, la propuesta la presenta la Cámara de Comercio de Bogotá. En ella también se considera desarrollar la multimodalidad con el Sistema Transmilenio y, adicionalmente, se cuentan la institucionalización del uso de la bicicleta, el desarrollo de la participación ciudadana, la construcción de estacionamientos de bicicletas, y la implementación de un sistema de bicicletas públicas en la ciudad de Bogotá (<http://camara.ccb.org.co/>). Estos dos casos llaman nuestra atención en

tanto la propuesta de multimodalidad también esta presente así como la de la participación ciudadana, dos temas que forman parte del Programa para la ciudad de México. El caso de Bogotá destaca por su propuesta del sistema de bicicletas públicas que también es otra decisión que hay que mencionar al considerar la política de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad de México.

Finalmente, colocamos a la ciudad de Ámsterdam como un caso aparte. El uso de la bicicleta en esta ciudad tiene tales características que nos obliga a considerar lo que es necesario desarrollar en la ciudad de México para poder afirmar que esta forma de movilidad se constituye efectivamente en una alternativa funcional de importancia en la ciudad. Así, en Ámsterdam 75% de los habitantes tienen una bicicleta y 50% la usa diario. Además, el 28% de los viajes en la ciudad se hacen en bicicleta (<http://www.holandalatina.com/>). La realidad de la ciudad de México tiene poco que ver con lo que pasa en una ciudad como Ámsterdam. En este sentido, los datos que corresponden a la ciudad de México indican que el 2.9% de los viajes realizados (de un solo tramo según la conceptualización de la fuente) se hacen en bicicleta (INEGI, 2007: 48). De acuerdo con esta información, en la ciudad de México se usa la bicicleta principalmente para luego hacer uso de la oferta de transporte público concesionado (INEGI, 2007: 69). Conviene acotar, sin embargo, que el contexto social y geográfico de la ciudad de México plantea grandes obstáculos al uso de la bicicleta. Respecto a lo primero, es claro que al uso de la bicicleta y al auto particular se les ha dado un contenido clasista: la movilidad motorizada representa un símbolo de progreso personal y social.

Para vencer esa inercia, el Programa de Corredores de Movilidad no Motorizada de la Ciudad de México propone que la promoción del uso de la bicicleta sea apoyada con inversión pública y se base en un apoyo popular mediante la forma de participación ciudadana de manera que la bicicleta se convierta en un símbolo de transporte ideal.

Otra cuestión en relación con la propuesta de la ciudad de México y con el tema del carácter internacional de la propuesta de promoción del uso de la bicicleta es la que tiene que ver con un antecedente histórico importante de la misma. Es por esto que hay que tener en cuenta que la idea del Programa de

Corredores de Movilidad no Motorizada de la Ciudad de México para promover el uso de la bicicleta tiene como precursor la ciclovía, que ya estaba construida cuando el Programa se promulgó. Se considera la posibilidad de desarrollar más ampliamente condiciones de este tipo en otros lugares de la ciudad para hacer posible una generalización del uso de la bicicleta para el desarrollo de la multimodalidad. Así, el programa actual es un replanteamiento de las primeras ideas que surgieron con la construcción de la ciclovía.

La ciclovía, con una longitud de 60 kilómetros, cruza cinco delegaciones de la ciudad, pero ahora el Programa contempla la posibilidad de extender la red de ciclovías a otras delegaciones. (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx>). Este hecho nos obliga a considerar la necesidad de alguna acción que haga del uso de la bicicleta una práctica al alcance de una proporción importante de la población.

El Programa no es exhaustivo en su propuesta en el sentido de que indique con exactitud en qué otras delegaciones y, con detalle, los trayectos que pudieran ser sumados a la ciclovía ya existente. Pero es posible pensar que la construcción de nuevos tramos habría de desarrollarse de tal forma que se haga posible una movilidad no motorizada con mayor cobertura territorial. También hay que considerar que para la construcción de las nuevas ciclovías no existe una infraestructura previa como la que precedió a la ya existente. Por otra parte, el conjunto de ciclovías que se construyan deben estar integradas en una red interconectada, del mismo modo que lo está el metro. Así, la oferta de disponibilidad de condiciones para la movilidad en bicicleta debiera ser más que una oferta fragmentada.

Por otra parte, puede ser más conveniente empezar la construcción de ciclovías en zonas relativamente planas que estén prácticamente libres de limitaciones para acceder a los distintos lugares de la ciudad. También es recomendable integrar desde un principio esta modalidad de transporte con estaciones y paraderos de los otros modos. Así, la construcción de ciclovías se podrá considerar un proyecto estratégico que servirá, una vez que se muestre su

utilidad, para ampliar la red de modo que haya acceso a lugares de destino frecuentes, incluidos los centros comerciales.

Se puede hacer una crítica al Programa pues el uso de la bicicleta que propone está sujeto a un límite respecto a la distancia de los viajes, y tampoco considera que la bicicleta se convierta en el modo hegemónico de transporte. Más aún, la movilidad en bicicleta quedaría sujeta a la oferta de transporte público. El Programa también contempla la implementación de ciertas reglas para los usuarios de la bicicleta, pero no hace referencia a las reglas que los automovilistas deberán cumplir para respetar el derecho de los ciclistas. (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx>). La implementación de las políticas correspondientes en las otras ciudades del mundo nos obligan a tener en cuenta que la propuesta de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad está determinada por la necesidad de hacerle acorde a la dinámica que se desarrolla en ella. Con estas limitaciones la propuesta de movilidad intraurbana no motorizada no puede ser sostenida como alternativa sólida y permanente que compita exitosamente con las formas de movilidad existentes; a lo más es necesario articularla a estas formas disponibles para mejorar su funcionalidad. Y entonces sigue vigente la preocupación por los problemas actuales que resultan de la movilidad que ejercemos en la actualidad.

La política de transformación del sistema de transporte requiere continuidad. Debido a experiencias anteriores en otros campos de la política urbana, existe el riesgo de que la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad solo subsista por un tiempo corto y que en el mediano plazo podría caer en el abandono. Su futuro es incierto. La única garantía que parece asegurar su continuidad es la permanencia de este tipo de políticas en el plano mundial.

Existe una carencia de fondo en la propuesta, pues no se plantea la posibilidad de una accesibilidad universal a los espacios urbanos que ofrece la bicicleta. El Programa solo presenta el uso de la bicicleta como una condición necesaria para un mejoramiento marginal de las condiciones ambientales de la ciudad. En otras palabras, se infiere de la lectura del Programa que no se considera la posibilidad de viajar en bicicleta desde el centro hasta cualquier punto

de la ciudad y si a eso se le suma la insuficiencia e ineficiencia del sistema de transporte público en la ciudad, el panorama que puede derivarse de la actual política de transporte parece poco esperanzador. La solución a todo el problema de transporte debe ser integral y no parcial; no sólo se debe promover el uso de la bicicleta sino que es necesario desarrollar la oferta de transporte público. Así, la propuesta de multimodalidad tomaría mejor forma al vislumbrarse con más claridad la función de la movilidad no motorizada en un territorio mejor cubierto por la oferta de transporte público.

2. EL PROGRAMA DE CORREDORES DE MOVILIDAD NO MOTORIZADA DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

2.1. LA PROPUESTA DE PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA PARA LA CIUDAD DE MÉXICO.

Una vez que se ha presentado el problema asociado a la emergencia de la política del uso de la bicicleta en la ciudad desde una perspectiva que le sitúa en un contexto que va más allá de la frontera de la ciudad de México, hay que presentar el Programa en términos de su contenido para la comprensión de las dificultades que siguen a su implementación. La información en el Programa está organizada en apartados según los temas para la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad. El Programa parte de la necesidad de promover el uso de la bicicleta en la ciudad para mejorar la funcionalidad de las condiciones de movilidad existentes en ella. De acuerdo con esto, el uso de la bicicleta ha de desarrollarse para hacer posible la multimodalidad en el transporte de forma que los usuarios puedan hacer uso de la oferta de transporte público disponible a la vez que se practica el uso de la bicicleta para resolver el problema de traslado a los lugares donde se abordan las unidades del transporte público que correspondan (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>). Parece adecuado considerar el tema de la multimodalidad como el eje de la propuesta en tanto la noción de un uso de la bicicleta para la transformación de la realidad urbana a partir del ejercicio de una forma de movilidad alternativa no motorizada está fundamentada en ella. Así, la propuesta del Programa y la problemática que caracteriza su implementación son mejor comprendidas teniendo en cuenta esto sobre su contenido.

2.1.1. LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA.

El Programa es una iniciativa del gobierno de la ciudad para dar continuidad al proyecto de la ciclovía según se establece en su presentación. Esto ha sido así pues la ciclovía antecede al Programa en el tiempo habiéndose implementado el

segundo una vez que se había construido la primera (Ver mapas). En este sentido, la implementación del Programa nos obliga a pensar en el problema lógico que implica el que la transformación del entorno material necesaria para la disponibilidad de la ciclovía ocurra antes de la implementación del Programa. Esto constituye un problema pues parece más lógico pensar que una obra de esta naturaleza tiene sentido como resultado de la implementación de una política. Pero es cierto que la implementación del Programa ocurre después de la construcción de la ciclovía teniendo, además, el fin de dar continuidad al proceso que inicia con su construcción. Este hecho nos ayuda a comprender que la implementación del Programa puede ser interpretada como una respuesta a la decisión de construir la ciclovía. A su vez, la construcción de la ciclovía se presenta, entonces, como un hecho también situado entre las acciones para la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad. La construcción de la ciclovía se desarrolla con más detalle en un capítulo posterior.

La implementación del Programa puede ser entendida como una consecuencia de la decisión que hizo posible la ciclovía. Llama la atención que al tiempo de construir la ciclovía no se haya implementado un programa similar. Así, la política de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad de México está caracterizada por esta cuestión histórica en que el antecedente que le da realidad nos remite a hechos alejados en el tiempo. Cabe mencionar como presentación del Programa que la decisión de construir la ciclovía forma parte de las decisiones tomadas por el gobierno de la ciudad una vez que en la misma se comienzan a celebrar elecciones para designar al Jefe de Gobierno y otros funcionarios importantes. De esta forma, la implementación del Programa encuentra una contextualización histórica que le da sentido en términos de aquello que se encuentra detrás de su emergencia. La emergencia de la propuesta de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad es un hecho que caracteriza el fin del siglo XX en la ciudad.

La implementación del Programa data del 1° de Marzo de 2007 y se llevó a cabo con el fin de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y promover mejores condiciones

ambientales (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>). El Programa indica que la construcción de la ciclovía es un hecho de importancia en su implementación. Eso permite pensar que la construcción de la ciclovía es determinante de la implementación del Programa. El Programa es un documento que se puede consultar en línea en una página electrónica (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>). En su contenido se presentan algunos datos históricos relevantes sobre los hechos que anteceden a su implementación. Se presenta información referente al uso de la bicicleta en lo que tiene que ver con la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad, su funcionalidad en términos de los requerimientos necesarios para el desarrollo de la movilidad multimodal, los problemas que siguen a la necesidad de dar continuidad a la política iniciada con la construcción de la ciclovía, el problema asociado al desarrollo de los requerimientos necesarios para el uso de la bicicleta en la ciudad y, finalmente, el tema de la participación ciudadana que nos invita a pensar en la necesidad de dar cauce a las preocupaciones de la población en lo que tiene que ver con esta política.

De acuerdo con esto, la implementación del Programa es resultado de un proceso por el que el gobierno de la ciudad da cauce a una preocupación ciudadana en materia de movilidad urbana (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>). Esta preocupación tuvo como resultado la construcción de la ciclovía. Tiene que ver, principalmente, con la necesidad de buscar una forma alternativa de movilidad no contaminante para trasladarse en la ciudad. La política que dio inicio a esta acción comenzó haciendo posible que el uso de la bicicleta como una forma de movilidad no motorizada contara con un lugar exclusivo en una vía de comunicación para esta forma no motorizada de movilidad. La decisión estuvo a cargo de la Secretaría del Medio Ambiente del gobierno de la ciudad y, casi en su totalidad, el trayecto se construyó sobre el mismo que seguía la vía del ferrocarril que había en la ciudad en los tramos donde

está disponible. La implementación del Programa se presenta como una decisión tendiente a desarrollar esta acción emprendedora una vez que la disponibilidad de condiciones materiales para el uso de la bicicleta no está presente en todas las delegaciones de la ciudad. Este hecho merece atención pues es posible diferenciar entre el alcance de la decisión de construir la ciclovía y aquél a que dio lugar la implementación del Programa. También hay que indicar que la propuesta del Programa busca desarrollar las condiciones para que el uso de la bicicleta se desarrolle de una forma generalizada en la ciudad (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>). La propuesta del Programa da cauce a la propuesta de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad para integrarle entre las diversas formas de transporte disponibles en la misma. Su carácter progresista puede ser identificado en su promoción de una forma de movilidad no motorizada y no contaminante que no depende directamente del consumo de combustible fósil para funcionar. La propuesta del Programa merece atención en tanto representa esta tendencia urbana a promover una movilidad menos dependiente de la motorización sin que ello signifique que se siga recurriendo a las formas ya conocidas de movilidad urbana.

Entre sus objetivos se cuenta la continuidad de la política iniciada con la construcción de la ciclovía. Con la implementación del Programa se ha desarrollado la promoción de una forma de movilidad urbana alternativa con el fin de encontrar una solución a la problemática ambiental de la ciudad. De acuerdo con el Programa ésta tiene que ver con el problema asociado a la forma como se usa el automóvil, o dicho de mejor forma, como se recurre a las formas de movilidad motorizadas para el transporte en la ciudad. El uso de la bicicleta es presentado como una alternativa conveniente para mejorar la convivencia social, el entorno y la movilidad. La respuesta a este punto es identificada en el desarrollo de la participación ciudadana que constituye un tema sobresaliente de su propuesta. (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>). La propuesta del Programa constituye el instrumento de una acción que tiene como fin generar una aceptación

entre la población tanto como apoyo de su parte para desarrollar el uso de la bicicleta como forma de movilidad no motorizada para la multimodalidad. También hay que prestar atención a la función de la bicicleta como un símbolo para una transformación de la realidad urbana y una conceptualización de ésta última en términos de una dificultad propia de su problemática de movilidad.

2.1.2. LA PROMOCIÓN DE LA CICLOVÍA.

La propuesta del Programa presenta como fin el desarrollo de un ambiente más adecuado para las actividades de los habitantes en la ciudad. La construcción de la ciclovia buscaba más promover el deporte mientras que el Programa amplió el objetivo al desarrollo de la multimodalidad en el transporte (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>). Para cumplir con este objetivo principal de mejora de la realidad urbana, el Programa propone un conjunto de acciones necesarias para el desarrollo óptimo del uso de la bicicleta en la ciudad para el desarrollo de la multimodalidad en la movilidad urbana. El Programa parece retomar el supuesto sobre los beneficios que brinda usar la bicicleta con independencia de la consideración de la multimodalidad. Así, parece posible encontrar la explicación del proceso de emergencia de la preocupación por promover el uso de la bicicleta en la ciudad.

Estas acciones nos obligan a tener en cuenta la potencialidad de la ciclovia para el desarrollo de la movilidad multimodal. Tienen que ver con la dotación de mobiliario y equipamiento para el uso de la bicicleta, la oferta de servicios para los ciclistas, el desarrollo de un plan para una mayor conectividad entre las delegaciones por medio de la ciclovia, la actualización del marco normativo para hacer posible un uso de la bicicleta más amigable y una mejor seguridad para los usuarios de la vía, la promoción del uso de la bicicleta entre la población, la difusión de información sobre las bondades del uso de la bicicleta en la ciudad, la promoción de desplazamientos intermodales entre el transporte público y la bicicleta, estimular el aumento de la importancia relativa de los viajes diarios hechos en bicicleta en la ciudad que contribuirá a disminuir las emisiones de ruido,

contaminantes y gases de efecto invernadero; y finalmente, la formación de un Consejo asesor para la movilidad no motorizada que dé seguimiento al Programa y emita recomendaciones técnicas para su desarrollo óptimo. Adicionalmente hay que señalar que luego de la implementación del Programa se ha comenzado a llevar a cabo el desarrollo de nuevos tramos de ciclovía para el objetivo de la multimodalidad. La información que a continuación se presenta fue obtenida en entrevista telefónica con un funcionario de la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal involucrado en las decisiones para promover el uso de la bicicleta en la ciudad según la propuesta del Programa¹.

En lo que tiene que ver con la infraestructura, la decisión consiste en construir ciclovías en calles principales y/o secundarias que tendrán lugar en el carril derecho del arroyo vehicular. Se trata de una ampliación de la disponibilidad de ciclovía en una distancia total de 21 kilómetros en tramos que van de ida y vuelta sobre las vialidades correspondientes. Estos kilómetros se distribuyen en tres tramos ubicados en Reforma, San Cosme y Buenavista respectivamente. El de Reforma va de Lieja (cerca del monumento a los Niños Héroes) a Tlatelolco y es el más largo de los tres indicados. El tramo de San Cosme va del Circuito Interior al Eje Central en el lugar donde se encuentra el Palacio de Bellas Artes y el tramo de Buenavista va de la estación del tren suburbano en el Eje 1 Norte a Reforma siendo el más corto de los tres. Otra obra importante tendrá lugar en la delegación Cuauhtémoc y comenzará a funcionar en Enero de 2010 bajo la denominación de Sistema de Bicicletas Públicas de la Ciudad de México. En una primera fase se desarrollará la posibilidad de practicar la movilidad no motorizada por medio del uso de la bicicleta en un polígono delimitado de la siguiente forma: al poniente en Vasconcelos y Circuito Interior, al norte en Villalongin, al oriente en Insurgentes y finalmente en el Eje 3 Baja California y Vasconcelos. El desarrollo de esta política de promoción tiene como objetivo abarcar el territorio del Distrito Federal del centro a la periferia y está contemplado para cumplirse en el largo plazo. Esto nos permite afirmar que la propuesta del Programa nos presenta una

¹ Entrevista al arquitecto Rodrigo Guerrero de la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal.

agenda que cuenta un número considerable de acciones por desarrollar para hacer posible la nueva realidad de movilidad en la ciudad.

La propuesta del Programa nos obliga a una consideración analítica sobre su contenido. En primer lugar, hay que identificar las dificultades que siguen a su implementación. De esta forma hay que considerar, en primer lugar, su objetivo de dar continuidad a la política que llevó a cabo la construcción de la ciclo vía. Este objetivo involucra otros asuntos entre los que hay que mencionar aquel del mantenimiento que dicho recurso urbano necesita. También hay que indicar que el Programa hace explícita la intención de promover el uso de la ciclo vía para que se hagan viajes de placer y utilitarios. En este sentido, la propuesta de desarrollo de la movilidad multimodal encuentra una condición satisfecha al tener los usuarios una vía para practicar el uso de la bicicleta para los fines de tal objetivo. Sin embargo, hay que tomar en cuenta que para que eso sea posible, la ciclo vía debe cumplir una condición en cuanto a la conectividad con la oferta de transporte público y lugares de destino como escuelas, lugares de trabajo y otros servicios. Esta es una cuestión que el Programa debe resolver.

El Programa ha impulsado una acción de difusión para promover el uso de la bicicleta entre los habitantes dada la oportunidad que hace posible la disponibilidad de la ciclo vía en los lugares donde está al alcance. Se inserta en el proceso que inicia con la construcción de la ciclo vía proporcionándonos elementos para comprender la situación que da origen a la emergencia de la preocupación por usar la bicicleta en la ciudad. La implementación del Programa nos demanda cierta comprensión histórica de este proceso. En este sentido, es posible problematizar su propuesta de desarrollar la participación ciudadana una vez que es claro que la propuesta de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad es un hecho propio del periodo del gobierno representativo en la ciudad. La implementación del Programa parece caracterizada por esta situación y tener claridad en lo que tiene que ver con esto es ilustrativo de las cuestiones que dan sentido a su contenido y su puesta en práctica. La promoción de la ciclo vía encuentra así un lugar en la propuesta del Programa que propone el uso de la bicicleta a partir de una acción antecedente y así, el Programa no es lo que da

inicio a este proceso de promoción del uso de la bicicleta aunque sí de la idea de la movilidad multimodal. Este hecho es importante en tanto pensamos en la funcionalidad del uso de la bicicleta para el mejoramiento de la situación del transporte y sus consecuencias en la vida de la ciudad.

La promoción de la ciclovía genera otra dificultad como se ha indicado. Esta tiene que ver con su mantenimiento. El Programa contempla esta necesidad en un conjunto de acciones destinadas a dar continuidad a la política de la promoción del uso de la bicicleta a través de la construcción de la ciclovía. Entre estas acciones se cuenta la asignación de presupuesto para una primer obra de mantenimiento de la ciclovía en su tramo de Chapultepec al Zócalo. Entre los conceptos de mantenimiento se cuentan la pintura de la ciclovía, la renovación de la señalización horizontal, la instalación de jardineras y la reparación de la carpeta asfáltica. Adicionalmente, se establece la operación de un Programa de mantenimiento a la ciclovía de la ciudad de México. Este hecho es útil para comprender la complicación que sigue a la construcción de la ciclovía y que se inscribe en el contenido del Programa de forma que es difícil pensarle sin este antecedente histórico. La implementación del Programa de Corredores de Movilidad no Motorizada de la Ciudad de México es una acción a cargo del gobierno de la ciudad en la búsqueda de la movilidad multimodal con consideración de las posibilidades que genera la disponibilidad de la ciclovía en la ciudad. De aquí sigue que la propuesta del Programa requiere una ampliación de la oferta de posibilidades que brinda la ciclovía ya construida.

2.1.3. EL DESARROLLO DE LA MULTIMODALIDAD EN EL TRANSPORTE.

Hay que prestar un poco de atención a la propuesta de movilidad multimodal. El Programa propone impulsar el uso de la bicicleta en la ciudad para hacer posible una forma de movilidad mixta que involucre esta práctica junto con la movilidad a partir de la oferta de transporte público disponible en ella. Hay acciones importantes en lo que tiene que ver con esto. En este sentido hay que reconocer que la comprensión de la propuesta de promoción de la multimodalidad tiene una relación con la problemática asociada al proceso de desarrollo de la ciudad (Ver capítulo 1, p. 11). De esta forma, los antecedentes a la propuesta de

la nueva forma de movilidad son considerados en términos de su potencialidad para el desarrollo de la misma. Así, por ejemplo, se ha desarrollado la posibilidad de usar el servicio de transporte del Sistema de Transporte Colectivo Metro para personas que usen bicicleta permitiéndose el acceso con la bicicleta durante los domingos. Este programa se denomina “los domingos tu bici viaja en metro” y dio inicio en el mes de mayo de 2004. Desde su inicio el número de personas que han hecho uso de las facilidades otorgadas por este programa aumentó de 32,100 personas en 2004 a 50,000 en 2005. Por esta razón, se amplió la posibilidad de ingresar con bicicleta al metro a los días sábados y días festivos. También se incluyó el Metrobús en esta propuesta a partir del mes de noviembre de 2005. El Programa indica que se ampliará la posibilidad de usar el metro llevando la bicicleta consigo a todos los días de la semana. Esta propuesta iniciará en horarios y líneas delimitadas siendo ampliada paulatinamente (SECRETARIA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>). Esta acción nos presenta un perfil más claro de la propuesta de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad para el desarrollo de la multimodalidad. De acuerdo con esto, es ilustrativo pensar un poco en el alcance que el desarrollo de la multimodalidad habrá de alcanzar para alcanzar los objetivos del Programa haciendo posible afirmar que el uso de la bicicleta se presenta como una forma viable de transformación de la realidad urbana. Para ello, es necesario prestar atención a la situación de la potencialidad de la oferta de transporte público para el desarrollo de la multimodalidad (Ver mapa IV.3). La propuesta del Programa nos obliga a suponer que la posibilidad de usar la bicicleta según el principio de la multimodalidad alcanzará un mejor resultado si los lugares donde esta oferta es posible son mayoritarios en relación con la forma de articulación de los distintos medios de transporte público de la ciudad. El uso de la bicicleta tendría, entonces, que tender a ser generalizado en la ciudad para llevar a cabo la denominada transformación de la realidad urbana con un alcance observable significativo.

Otra acción en un sentido similar es la que tiene que ver con la adecuación de las unidades de la Red de Transporte para Pasajeros (RTP) con la colocación

de portabicicletas para alentar la multimodalidad en el transporte. El Programa establece el inicio de una ruta piloto con autobuses que cuenten con portabicicletas para alcanzar este objetivo. Esta acción inició con la puesta en funcionamiento de 30 portabicicletas sujeta a los requerimientos que genere el desarrollo de esta propuesta de transporte multimodal. El Programa establece que el uso de la bicicleta habrá de desarrollarse para que esta forma de movilidad alternativa se articule con la oferta de transporte público disponible en la ciudad lo que nos invita a considerar los requerimientos necesarios para que esto sea posible. Esta posibilidad de desarrollar la multimodalidad en el transporte depende de la ocurrencia simultánea de dos o más medios de transporte públicos en un mismo lugar. En este sentido, hay que tener en cuenta que la propuesta de promoción del uso de la bicicleta a cargo del Programa encuentra una limitación en el estado actual de la oferta de transporte público de la ciudad. El tema de los portabicicletas es ilustrativo en tanto antes de la emergencia de la propuesta, no había una oferta de transporte público con autobuses que ofrecieran esta ventaja a los usuarios. Paralelamente, la propuesta de promoción del uso de la bicicleta señala indirectamente la necesidad de continuar el desarrollo de la oferta de transporte público disponible en la ciudad. Así, es necesario considerar la propuesta del Programa en tanto el uso de la bicicleta en la ciudad habrá de formar parte de un proceso de desarrollo del pensamiento social en términos de la necesidad que habrá de satisfacer esta práctica. Usar la bicicleta, entonces, deberá encontrar sentido en la idea de integrarse a la vida en la ciudad contribuyendo a la funcionalidad de las actividades en la misma sin incurrir en daño al medio ambiente.

2.1.4. LA CONSTRUCCIÓN DE CONDICIONES PARA EL USO DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD.

Otro problema que merece atención y que está relacionado con la promoción de la movilidad multimodal es el que tiene que ver con los requerimientos para el uso de la bicicleta con ese fin. El Programa también contempla este asunto en tanto hace mención de la necesidad de producir las

condiciones para que sea posible el uso de la bicicleta en la ciudad en los términos de su propuesta de movilidad intermodal. Este punto considera algunas acciones para hacer posible el uso de la bicicleta según algunas dificultades que esto plantea. En primer lugar, llama la atención que la ciclo vía ocupa un lugar hegemónico entre las acciones en lo que a este inciso se refieren. Así, el Programa propone construir condiciones como la instalación de mobiliario, cicloestaciones de renta de bicicletas y biciestacionamientos. Aunque es necesario aclarar una cuestión al respecto.

La construcción de estas condiciones parece subordinada a la disponibilidad de ciclo vía en aquel lugar donde se vaya a llevar a cabo. Así, el Programa indica que el diseño de biciestacionamientos y las cicloestaciones de renta de bicicletas se encontrarán en distintos puntos de la ciclo vía ya construida. La posibilidad de ampliar esta oferta a otros lugares donde no hay ciclo vía está sometida a la condición de que ésta esté a disposición de los usuarios. Así, el Programa establece que se podrán ofrecer estos servicios en otras delegaciones donde se promueva la creación de ciclo vías. En el mismo sentido, se invita al sector privado a participar en la política promoviendo condiciones para el uso de la bicicleta a través de la instalación de biciestacionamientos en centros comerciales, centros laborales y restaurantes (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>). Es claro que la promoción de estas posibilidades habrá de ser un hecho en otros lugares donde el uso de la bicicleta es también potencialmente útil para llevar a cabo los objetivos del Programa como escuelas y oficinas gubernamentales. En este mismo sentido, el Programa contempla impulsar una política de promoción del uso de la bicicleta entre los empleados del Gobierno del Distrito Federal para lo que se han construido biciestacionamientos en oficinas del mismo de forma que quienes laboran ahí puedan hacer uso de la bicicleta sin enfrentar dificultades por la falta de lugares para estacionarla.

La promoción de estas condiciones se puede considerar un hecho que inicia en el periodo en que fue construida la ciclo vía. Pues el Programa indica que desde ese momento se tomó una decisión para que eso fuera posible. La

propuesta del Programa está muy relacionada con esta decisión antecedente por lo que no parece recomendable ignorar esta situación histórica. El Programa indica que durante la administración que antecede a su implementación se establecieron los procedimientos administrativos y jurídicos para instalar mobiliario urbano en la ciclovía. Esta promoción de condiciones depende de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda y de la Contraloría del Distrito Federal. La Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal también participa en esta decisión al tener parte en la construcción de la primer cicloestación de renta de bicicletas ubicada en un tramo de la ciclovía. El Jefe de Gobierno también cumplió una función en este hecho y adicionalmente, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda junto con las Delegaciones Políticas promoverán la construcción de ciclovías en donde aún no existe esta condición. Los biciestacionamientos se han ubicado en las Primera y Segunda Secciones del Bosque de Chapultepec, el Centro Histórico y en dependencias del Gobierno del Distrito Federal para hacer posible la política antes presentada. En total se trata de 60 biciestacionamientos de los cuales 43 están en el Bosque de Chapultepec, 10 en el Centro Histórico y el resto en las dependencias del Gobierno del Distrito Federal (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>).

Adicionalmente, como parte de las decisiones más recientes en relación con la implementación de la política de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad hay que indicar aquella que tiene que ver con el Sistema de Bicicletas Públicas de la Ciudad de México cuyo funcionamiento inició en Enero de 2010. En su primera fase, se contempla la construcción de 84 cicloestaciones fundamentado en un parque de 1114 bicicletas. La forma de funcionar de este sistema tiene como origen un registro que establece algunos requisitos. Tener mayoría de edad, contar con tarjeta de crédito o débito, hacer un pago de \$200.00 al año para poder usar una bicicleta por un periodo de tiempo de media hora. El horario de disponibilidad de bicicletas es de 7:00 a 24:00 horas y funciona a través de una tarjeta electrónica. Dicha tarjeta se usa para activar un dispositivo parecido al utilizado en el Vélib de Paris. Además, se considera aplicar un cargo adicional

por cada 30 minutos al exceder la media hora inicial en que se dispone de la bicicleta. En relación con este cargo, el arquitecto que explicó la decisión dijo que la idea consiste en disponer de una bicicleta para un trayecto corto que no exceda los 30 minutos señalados y que en caso de que una persona requiriera exceder ese tiempo, cambie su bicicleta en otra cicloestación antes de los 30 minutos para iniciar una nueva cuenta de media hora. También dijo que la ubicación exacta de las cicloestaciones aún no se ha determinado. La promoción de estas condiciones representa un asunto relevante de las decisiones que se deben desarrollar para hacer posible un uso de la bicicleta para el fin que inspira la propuesta del Programa.

2.1.5. LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y LA NORMATIVIDAD.

En el Programa se cuenta el apartado sobre la participación ciudadana. En este sentido, se propone la formación de un Consejo Asesor de Movilidad no Motorizada. En el mismo se contará con la participación de la sociedad civil, expertos, académicos interesados en el tema y usuarios. El objetivo de la formación de este Consejo es dar seguimiento al Programa y emitir recomendaciones técnicas para el desarrollo del Plan Maestro. El apartado sobre la participación ciudadana es una parte del contenido del Programa que señala un cauce para hacer posible la implementación de su propuesta incorporando la preocupación social asociada a su propuesta de promoción del uso de la bicicleta. Es conveniente llamar la atención sobre su contenido pues es cierto que la propuesta de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad nos obliga a tener en cuenta este problema de mediación para la toma de decisiones que no habrá de excluir el interés de la población de su proceso de desarrollo. Como se ha indicado, esto parece caracterizar las propuestas de promoción del uso de la bicicleta que se han presentado.

Finalmente, otra decisión asociada a este problema de la parte de la población en el tema que nos ocupa tiene que ver con la normatividad para el uso de la bicicleta. Así, el Programa indica que, al momento de su lanzamiento, se habían publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal las “Reglas para los

Usuarios de las Ciclovías de la Ciudad de México”. Dichas reglas tienen que ver con acciones que los usuarios de bicicleta hemos de llevar a cabo para poder practicar un uso de la bicicleta más seguro y encuentra lugar en la propuesta en tanto constituye un elemento que hay que tener en cuenta al pensar en la cultura para el uso de la bicicleta que es necesario desarrollar en la ciudad. Además, como parte de una decisión posterior a cargo de las Secretarías de Seguridad Pública, de Transporte y Vialidad y del Medio Ambiente locales se alista un reglamento para proteger al ciclista y los demás usuarios de las avenidas en apoyo al impulso que en la ciudad se ha dado al uso de la bicicleta (REFORMA, 2009: 6). El cumplimiento de los objetivos del Programa depende también de este punto lo que nos sugiere que es conveniente considerar los requerimientos necesarios para el uso de la bicicleta en términos de las condiciones materiales que le hacen posible tanto como los que tienen que ver con el interés de los habitantes por usar la bicicleta para ejecutar una transformación en la realidad local. Ambos hechos tienen una influencia significativa en los valores que dan forma a la misma realidad urbana del contexto que caracteriza al Programa.

2.2. LIMITACIONES A LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA.

La implementación del Programa ha iniciado con una decisión que se fundamenta en la información contenida en el apartado anterior. De su propuesta es posible seguir las limitaciones que enfrenta para su desarrollo. En este sentido es bueno iniciar con una problematización sobre la multimodalidad en el transporte. Es posible considerar cuestiones relacionadas específicamente con el uso de la bicicleta en la ciudad. Esto nos permite comprender las dificultades que emergen ante el uso de la bicicleta en la ciudad para satisfacer una necesidad de movilidad propia de este contexto. La consideración de estos hechos nos conduce hacia la comprensión de algunas problemáticas conceptuales en lo que tiene que ver con el campo de estudio de los temas de la ciudad entre las que destaca la dimensión del diseño y la implementación de políticas. En este trabajo interesa presentar las consecuencias que siguen a la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad según los fines del Programa correspondiente. La hipótesis consiste en considerar que la vida en la ciudad está caracterizada por un conjunto de hechos que le dan una especificidad y le distinguen de la vida en un contexto más tradicional (LEZAMA, 1993: 372). De acuerdo con esto, la tendencia a concentrar población delinea lo que se puede conceptualizar como algo propio de la ciudad. En este sentido, la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad por medio de la implementación del Programa se presenta como una propuesta progresista que nos invita a considerar las complicaciones que generamos con nuestro modo de vida urbano al desarrollar la hegemonía de los medios de movilidad motorizados asociada al deterioro ambiental.

Al pensar en el concepto de la multimodalidad vemos que tiene que ver con las condiciones necesarias para un uso óptimo de la bicicleta según la propuesta del Programa. Hay que reconocer que la ciudad como la conocemos no es funcional para la propuesta. El Programa no ignora este hecho y reconoce la necesidad de promover la construcción de biciestacionamientos y cicloestaciones tanto como la de ciclovías. Los problemas que tienen que ver sobre la mejor forma de resolver estas necesidades ya nos obligan a considerar el proceso de toma de decisiones por el que tales condiciones son posibles. Mientras tanto, conviene

considerar que el proceso ha de iniciar con un reconocimiento de la problemática en la ciudad así como de la necesidad de encauzar la solución haciendo uso de la bicicleta de acuerdo con la propuesta del Programa. Es necesario considerar que la propuesta de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad debiera superar el límite impuesto por la consideración de las delimitaciones político-geográficas de forma que su propuesta sea llevada a la práctica en la ciudad sin una tendencia a la exclusión de ciertos lugares. Esto ya nos obliga a considerar la causa por la que el uso de la bicicleta en la ciudad habría de desarrollarse siguiendo un patrón heterogéneo de la distribución territorial de los lugares que ofrecen las condiciones para llevarlo a cabo.

Así, encontramos dos cuestiones a las que hay que agregar la que tiene que ver con la cultura o el pensamiento social asociado a la necesidad de movilidad en la ciudad. Este hecho también merece atención pues la propuesta consiste en considerar que el uso de la bicicleta es posible debido a que existe entre la población una preocupación que permite considerar que tal es una solución adecuada y necesaria a un problema, que en este caso, es el de la movilidad urbana; particularmente, dentro de los límites territoriales de la ciudad. La propuesta del Programa está mediada por el hecho de que entre los usuarios exista un acuerdo tácito sobre la necesidad de usar la bicicleta para trasladarse en la ciudad. Las dificultades hasta ahora indicadas están relacionadas y la consideración de una nos remite a la consideración de las otras dos. En este sentido, el tema de la cultura puede ser comprendido si se considera que a la realidad material que corresponde al de los requerimientos para el uso de la bicicleta y los del transporte multimodal se le asocia una dimensión simbólica en la que ocurre la comprensión social que, de hecho, se encuentra detrás de la emergencia de la propuesta del Programa (BERGER Y LUCKMANN, 1968: 124).

Entonces, es necesario identificar que la implementación del Programa nos obliga a considerar las complicaciones que siguen a la puesta en práctica de su propuesta. De aquí sigue que el escenario que resulta del desarrollo de la multimodalidad en el transporte impulsada a través del uso de la bicicleta también es resultado de un proceso histórico que no se manifiesta inmediatamente. Es

necesario un periodo de tiempo relativamente largo para que los resultados sean empíricamente observables. El Programa establece algunos plazos para la consecución de ciertos fines. Uno de importancia es el que tiene que ver con el objetivo de lograr un aumento en la proporción de viajes hechos en bicicleta en la ciudad (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>). Sin embargo no se indica con claridad en qué forma se presentará a nuestros sentidos una transformación de la realidad urbana en la que la multimodalidad en el transporte haya alcanzado un grado significativo de desarrollo.

Este escenario merece atención al considerar lo que tiene que ver con los retos del Programa. Lo que importa indicar por el momento es que la problemática que causa la emergencia de la propuesta del Programa se nos presenta como un hecho ante el que la indiferencia puede traducirse en un escenario catastrófico si seguimos el pensamiento del ambientalismo y su crítica al modo de vida urbano. Parece acertado considerar que este encuentra origen algunas décadas antes de la emergencia del Programa y que es un elemento determinante de la preocupación que inspira su propuesta. Así, la autoridad responsable de la implementación del mismo cumple la función de intérprete de la preocupación asociada al problema de la movilidad en la ciudad así como de la importancia del peligro percibido. La propuesta del Programa bien puede ser considerada un hecho característico de la vida en la ciudad. Pero además hay que reconocer que la situación señalada como el problema a resolver cobra así una realidad inminente ante la que el uso de la bicicleta se presenta como una necesidad.

La respuesta, entonces, a la jerarquización de la importancia de los componentes que oponen limitaciones a la implementación del Programa parece resolverse satisfactoriamente si consideramos la función que cumplen las condiciones materiales de existencia en la formación de las preocupaciones entre las que se cuenta la que da origen a la propuesta del Programa. La realidad material de la ciudad en el momento en que se empieza a pensar en la necesidad de recurrir al uso de la bicicleta como alternativa de movilidad es pensada como el fundamento sobre el que se ha desarrollado el problema por el que tal uso es

necesario. Es necesario insistir que esta problemática no es propia de una ciudad en particular, tanto como no lo es tan sólo de la ciudad de México.

La lectura del Programa permite comprender claramente que la movilidad en la ciudad no dejará de recurrir a la motorización. Sin embargo, cabe considerar que esta forma de movilidad genera dificultades que no es posible ignorar y que explican la emergencia de esa propuesta. En relación con esto encontramos la problemática de la ciudad de México en términos de su oferta de transporte público. La realidad parece seguir una tendencia a privilegiar una oferta de formas de movilidad que contribuyen a complicar el escenario en los términos que el Programa indica como causa de las dificultades que caracterizan la movilidad y que dan sentido a su propuesta. Así, hay que volver a considerar lo que sucede en términos del contexto internacional en que la ciudad de México aparece como una ciudad que se distingue por el hecho de presentar esta relación inversa de la distribución de los viajes y la disponibilidad de formas de movilidad motorizadas. En cierta forma parece lógico pensar que una proporción alta de viajes realizados en unidades de transporte público debiera corresponder con una proporción alta de la importancia relativa de estas formas de transporte en la distribución del tipo de vehículo. Pero las cosas ocurren al contrario. En este sentido, es necesario considerar que la propuesta de promoción de la multimodalidad apoyada en el uso de la bicicleta nos conduce a considerar que su desarrollo enfrenta una limitación por el estado de las cosas en lo que tiene que ver con las características de la oferta de formas de movilidad disponibles en la ciudad, principalmente, las del transporte público.

Posteriormente, queda considerar el problema particular del automóvil que parece no ser significativo según su importancia relativa en la distribución de viajes diarios realizados en la ciudad. Sin embargo, al pensar en su importancia relativa en la distribución de tipo de vehículo es necesario tener en cuenta el problema que resulta de suponer que se requiere establecer una relación de correspondencia en que hubiera una tendencia a haber una importancia relativa paralela de la bicicleta. En este sentido, el Programa plantea alcanzar una importancia relativa de 5% en el total de viajes realizados en bicicleta en la ciudad

(SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>). Sin embargo, parece que este dato debe ser más elevado de forma que sus consecuencias tengan un alcance significativo en la realidad de la ciudad. Para esto hay que suponer que el uso de la bicicleta debiera tener una importancia equivalente a la que tiene en Amsterdam. De esta forma, encontramos que pensar en una movilidad alternativa que practique el uso de la bicicleta para la multimodalidad nos obliga a considerar hechos de consecuencias significativas en el modo de vida que hemos desarrollado hasta la actualidad y que se asocian al uso de las formas de movilidad motorizadas para la movilidad en la ciudad. La problemática asociada al uso de estas formas de movilidad perdería importancia.

Hay que pensar la problemática que entraña la propuesta de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad. Esta tiene que ver con la posibilidad de pensar la bicicleta como instrumento para la transformación de la realidad urbana. Se trata de considerar la promoción del uso de la bicicleta para el desarrollo de la movilidad multimodal en la ciudad de forma que se puede aceptar que el proceso de desarrollo de la ciudad ha alcanzado un momento en que existen las condiciones que hacen posible la búsqueda de la multimodalidad. En este sentido, hay que mencionar que la propuesta en esta ciudad no ha sido la primera del conjunto de ciudades presentadas en el apartado sobre la comparación con otras políticas similares. Así, es posible pensar que la puesta en práctica de otras políticas similares en otras ciudades del mundo hayan generado resultados que den elementos para aceptar que una política de este tipo puede tener éxito en la ciudad de México. Después hay que reconocer que la política tiene sentido en tanto no se está cuestionando radicalmente la existencia en la misma. El alcance de su propuesta consiste en hacer posibles nuevas condiciones urbanas que permitan considerar la ciudad como un lugar menos problemático en términos de la percepción social sobre el deterioro ambiental.

Lo que se trata de decir en este sentido, es que la ciudad seguirá funcionando de forma similar a como se le conoce en la actualidad. Así, la propuesta de movilidad alternativa a través del uso de la bicicleta para la

multimodalidad tiene como fin hacer más funcional la realidad del transporte y la movilidad en la ciudad. Este problema nos invita incluso a preguntarnos sobre la imposibilidad de aceptar que en la ciudad de México existan condiciones satisfactorias para el desarrollo de esta propuesta. El uso de la bicicleta en la misma se nos presenta, incluso como una utopía. En este sentido, es necesario pensar la razón por la que la bicicleta encuentra este lugar en las propuestas políticas de transformación de la realidad urbana. Una razón puede ser la puesta en práctica de las otras políticas en las ciudades del mundo que se han presentado en el capítulo 1.

En lo que tiene que ver con el contenido de este capítulo, se puede concluir provisionalmente que la implementación del Programa da lugar a una problemática asociada a la propuesta de transformación de la realidad urbana. Es posible considerar lo que tiene que ver con el tema de las limitaciones a su implementación. En este sentido, hay que tener en cuenta el carácter histórico de la propuesta en tanto encuentra un cauce a partir del desarrollo de hechos antecedentes igualmente importantes. Así, también hay que considerar que su propuesta está inspirada en relación con el proceso de globalización en tanto no es posible afirmar que se trate de una propuesta extraordinaria en el conjunto de ciudades del mundo. La implementación del Programa nos obliga a considerar la función de su antecedente histórico en la emergencia de la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad de México y las consecuencias de esta iniciativa. En particular, hay que considerar las limitaciones impuestas por las condiciones vigentes al momento de su implementación. Se ha presentado el carácter problemático de la ciclovía en tanto no está inspirada para cumplir una función en el desarrollo de la multimodalidad propuesto por el Programa. Sin embargo, es imposible negar su viabilidad en tanto el Programa se presenta como una iniciativa para dar continuidad a la decisión de construirle incorporando la propuesta de multimodalidad en su contenido. También hay que indicar que las limitaciones a su implementación tienen que ver con este tema de la multimodalidad. Así, el Programa establece que la ciclovía es potencialmente útil para el desarrollo de este carácter en la movilidad urbana. Sin embargo, esto sólo es posible si la

ciclovía se convierte en una condición material para la movilidad generalizada en la ciudad o, al menos, con una cobertura importante en relación con la extensión territorial de la ciudad. La decisión de abarcar el territorio del Distrito Federal de acuerdo con las respuestas del funcionario entrevistado señalan hacia esta posibilidad. La misma también puede ser referida a la capacidad de la oferta de transporte público en la ciudad así como de las necesidades que siguen a la existencia de otros lugares de importancia para el desarrollo de la multimodalidad como escuelas, centros comerciales y lugares de trabajo.

3. LOS RETOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN EXITOSA DEL PROGRAMA.

3.1. LOS REQUERIMIENTOS EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA.

El objetivo de este capítulo es presentar un panorama de la construcción de las ciclovías complementado con un análisis de las características del contexto en que esta tiene lugar. Conviene pensar este hecho como una de las formas por las que se ejerce la transformación de la realidad en la ciudad. En este caso, se trata de un aspecto de sus condiciones materiales de existencia. Es necesario reconocer que el tema del cambio infraestructural está asociado a las dificultades que se han presentado. Esto nos impone un problema lógico. Sin embargo, la lectura de las fuentes permite pensar que el cambio en las condiciones de la infraestructura obedece a los problemas que se originan en las condiciones que dejan de estar vigentes. Entonces ocurre una propuesta como la de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad. Así, podemos pensar el caso particular de la ciudad de México para darnos cuenta que primero se desarrolla una gran ciudad y luego sigue la problemática asociada al tema de la política de promoción del uso de la bicicleta. Es más difícil argumentar que la ciudad encontró su problemática de congestión y contaminación correspondientes antes de alcanzar su extensión territorial y su gran tamaño. De esta forma, tiene sentido argumentar que las condiciones de infraestructura vigentes hasta el momento en que se construye la ciclovía son un antecedente a la política de promoción del uso de la bicicleta y parece difícil argumentar que la ciudad haya buscado una política similar en un momento precedente en el tiempo.

De acuerdo con esto, la ciudad sigue un proceso que, ubicado temporalmente, nos permite observar que se desarrolla una infraestructura vial así como la mencionada vía del ferrocarril para dar una forma particular a la ciudad durante un periodo de tiempo considerable. En realidad se trata de un periodo que inicia antes de la primer década del siglo XX cuando se construye la línea del ferrocarril y que sigue hasta la última década del mismo siglo cuando se construye la ciclovía. Es necesario pensar en la causa de este hecho. Autores como Garza

nos ilustran a este respecto (GARZA, 1985: 116). Así, hacia el momento en que se construye la ciclovía, la ciudad había seguido un proceso de desarrollo en el que la bicicleta no había figurado como una opción entre las diversas disponibles para la movilidad en la ciudad. Vale decir que la bicicleta no es un invento de los últimos años del siglo XX. Sin embargo, llama la atención que sea hasta ese momento que se le comienza a considerar como una opción atractiva para dar solución a las dificultades mencionadas de la vida en la ciudad. Asimismo, también hay que recordar que este hecho no es exclusivo de la ciudad de México.

De esta forma, encontramos dos temas asociados a la discusión sobre el uso de la bicicleta que merecen atención. Uno de ellos es el ambiental y el segundo es el de la infraestructura. El presente apartado se refiere al segundo aunque es necesario indicar que el tema ambiental encuentra cabida en tanto es un argumento que forma parte de la política de promoción del uso de la bicicleta. Por esto es necesario entender la causa por la que un problema de política urbana cobra la forma de una idea compartida sobre una situación del medio ambiente. Así, el tema que nos ocupa sobre la construcción de la ciclovía nos permite comprender la complejidad que gira alrededor del mismo en lo que se refiere a la discusión ambiental asociada al desarrollo de la ciudad. Esta es la que tiene que ver con la adaptación de las condiciones a las nuevas demandas locales y las consecuencias que todo esto tiene sobre la idea vigente que se comparte sobre la ciudad. Precisamente es este el problema en el tema del cambio en la infraestructura en relación con el proceso de desarrollo que tiene lugar en la ciudad; o dicho de mejor forma, el proceso de desarrollo que sigue la ciudad.

Como se ha indicado, este tiene como resultado ciertas condiciones materiales en las que el uso de la bicicleta parece no tener un lugar. Y parece que por ello se desarrolla la discusión que defiende la forma de movilidad que nos ocupa. Así, el argumento sobre el cambio en la infraestructura ha de ser referido como un hecho asociado a este proceso de desarrollo que parece ser la causa de una movilidad intraurbana que da una importancia inédita al uso de la bicicleta. Conviene pensar que esta idea encuentra sentido en el proceso por el que las condiciones de la infraestructura disponible en la ciudad en un momento

determinado en el tiempo parecen enfrentar la necesidad de un cambio que puede ser explicado a partir de la propuesta de David Harvey sobre este hecho (HARVEY, 1989: 83). De acuerdo ella, el proceso de desarrollo de la ciudad no es capaz de mantener las condiciones que él mismo genera y, en un cierto momento, requiere transformarlas. La construcción de la ciclovía parece que puede ser explicada de acuerdo con esto. Así, la implementación de la política de promoción del uso de la bicicleta parece determinada por las condiciones generadas por el proceso de desarrollo en la ciudad.

Entonces, es necesario identificar el origen de la discusión en las condiciones que dan sustento a la problemática identificada como el proceso de desarrollo de la ciudad. Este puede ser caracterizado en un conjunto de componentes analíticos que permiten la comprensión del hecho. Así, en primer lugar tenemos las condiciones materiales a partir de las cuales es posible hablar de una construcción social referida a la comprensión de la población sobre temas asociados a la implementación del Programa y la construcción de la ciclovía. Se pueden indicar tres: el medio ambiente que parece tener una importancia significativa en la discusión, el modo de vida y la política gubernamental. Parece acertado suponer que nuestra percepción de la realidad es posible en tanto existen condiciones materiales a partir de las cuales desarrollamos un pensamiento al respecto. Este es el argumento materialista que coloca en primer lugar el mundo material y en segundo orden el de las ideas que son un resultado de la realidad del primero. La propuesta aquí presentada sobre los problemas de la política gubernamental, el cambio material del entorno urbano y la experiencia que los habitantes de la ciudad somos capaces de referir al ser cuestionados al respecto sigue este supuesto dando validez a la idea materialista apenas citada.

Entonces, el cambio en la infraestructura de la ciudad bien puede ser entendido como un resultado de este proceso en el que está de por medio una comprensión de la realidad por parte de los actores involucrados en el mismo. Así, es necesario identificar a los mismos. Y parece que, por la información disponible, el gobierno local es el principal. Aunque es necesario considerar la participación ciudadana, pues es cierto que el desarrollo de la nueva forma de gobierno en la

ciudad significa que ha tenido lugar un proceso de democratización de las decisiones en la misma (MARVÁN, 2000: 9). Parece difícil pensar la problemática gubernamental local sin tener presente que se haya desarrollado también este último hecho. La participación ciudadana está lejos de ser un hecho ideal, o puede decirse, utópico. Se trata de una realidad con una manifestación jurídica que sólo tiene sentido en tanto encuentra un cauce que permite llevar a la práctica los principios contenidos en la ley. A este respecto, hay que considerar que la realidad jurídica está referida necesariamente a los procesos que tienen que ver con las decisiones de la vida en la ciudad, incluidas la acción del gobierno y las decisiones que los habitantes de la ciudad tomamos cotidianamente. El proceso explicado por Harvey en cuanto al cambio en la infraestructura, es cierto, se refiere a la dinámica que caracteriza el funcionamiento del capitalismo. Pero parece equivocado pensar que las cosas funcionen sin una comprensión social de por medio sobre las mismas. Habría que pensar en un escenario en que el capitalismo es posible independientemente de la capacidad comprensiva y de la voluntad del ser humano. En este sentido, parece que la emergencia de la preocupación por promover el uso de la bicicleta en la ciudad está mediada por la construcción de esa comprensión que problematiza la realidad de la ciudad en términos de la necesidad de usar la bicicleta en ella.

Harvey explica que los cambios en las características materiales del entorno tienen causa en la lógica del capitalismo. Así, estos cambios se deben al carácter del proceso de acumulación. En este sentido, el capitalismo ha sido posible pues se han desarrollado una serie de condiciones materiales que hacen posible la reproducción del proceso de acumulación y que están asociadas al proceso de desarrollo de las fuerzas productivas. Así, el capitalismo parece una realidad que emerge de un proceso histórico en que se establece la relación de explotación de la fuerza de trabajo. Para que esto haya sido posible, las condiciones infraestructurales sobre las que tiene lugar este proceso son necesarias pues de otra forma habría que pensar nuestra realidad en términos que nada tuvieran que ver con el mundo material. Es por este motivo que se debe incluir el tema de la infraestructura en la discusión.

Como se ha explicado con anterioridad, el tema ambiental también forma parte de esta discusión. Sin embargo, para abordarlo hace falta responder el cuestionamiento planteado en la sociología en tanto se trata de una discusión de la ciencia natural que ha de ser evitada en el estudio de los hechos sociales. También es cierto que esta idea ha sido objeto de una crítica importante en tanto la investigación en Ciencias Sociales está obligada a resolver este problema pues así como el problema de las condiciones materiales, el tema de la naturaleza ha de ser entendido como una condición necesaria para la existencia de la sociedad. Hay que identificar las consecuencias de este problema en lo que tiene que ver con la política gubernamental de promoción del uso de la bicicleta. Es cierto que esta política está asociada, junto con otros hechos, a la comprensión social sobre la problemática ambiental. Por esa razón se menciona que el uso de la bicicleta es una alternativa atractiva entre las opciones de movilidad disponibles en la ciudad. Además hay que mencionar que este hecho se ha discutido en otros lugares y en literatura que se encuentra más allá de la discusión ambiental local. Lo que hay que entender en este sentido es que el argumento ambiental no nació en la ciudad de México. Esta preocupación inició en otros países como Inglaterra y Alemania. Sin embargo, es fundamental reconocer que el proceso que ha tenido lugar en la ciudad de México puede ser referido en relación con otros hechos similares en ciudades de otros países en el mundo.

Es necesario reconocer que la construcción de la ciclovía en la ciudad de México parece un hecho asociado a este proceso global en que se desarrolla una discusión sobre el medio ambiente en relación con el desarrollo de las ciudades donde ésta tiene lugar. Lo que caracteriza este hecho en la ciudad de México es que no forma parte de un país desarrollado. Y hay que mencionar que el uso de la bicicleta como forma alternativa de movilidad en la ciudad parece más un hecho propio de países con una mejor condición de desarrollo, y ciertamente, de países europeos. Por esta razón es necesario tener cautela y considerar que la preocupación ambiental puede ser un hecho propio de un contexto donde la comprensión social de la realidad ha alcanzado un nivel de desarrollo fundamentado en un alto nivel de educación y en un alto nivel de progreso

material. De esta forma, pareciera acertado pensar que el desarrollo de la discusión ambiental en México, a partir del problema de la construcción de la ciclovía en la ciudad que nos ocupa es un buen indicador de lo que sucede el ámbito urbano en el país. Pero para afirmar esto, sería necesario aceptar que se ha superado la condición de subdesarrollo, un argumento muy aventurado en el estado actual de la discusión así como de la realidad mexicana.

Sin embargo, a pesar de esta dificultad, hay que considerar que la construcción de la ciclovía en la ciudad de México parece ajustarse al carácter del proceso descrito por la discusión ambientalista en tanto es el desarrollo de la ciudad el que da lugar a hechos que permiten explicar este cambio en la misma. Ahora, es necesario indicar que el proceso no está terminado y que en realidad requiere una continuidad para que sea posible la realización de su propuesta. Pues el que se haya implementado un Programa no significa que lo que en él se propone ya se haya realizado. Y precisamente, caracteriza a la ciudad que la propuesta de movilidad es limitada. Si se analiza lo que hasta el momento ha sucedido, la ciclovía no permite una movilidad generalizada en la ciudad que diera cuenta de un cambio significativo en los patrones de movilidad intraurbana locales. Más bien, se trata de una obra que caracteriza a ciertas delegaciones en la ciudad dándoles especificidad. Así, son las delegaciones donde hay disponibilidad de acceso a la ciclovía las que se caracterizan por presentar la potencialidad de ejercer esta práctica para la transformación de la realidad urbana. Aquellas donde no hay ciclovía disponible parecen estar excluidas del proceso y, en este sentido, hay que reconocer en el Programa que se busque un desarrollo de condiciones para ampliar la oportunidad que la ciclovía brinda a lugares donde esto no es posible.

Esto nos obliga a pensar que la construcción de la ciclovía puede ser explicada en términos del proceso histórico que le da sentido. Así, se construye la misma una vez que se ha clausurado la vía del ferrocarril. De esta forma, la construcción de la ciclovía es un hecho que nos permite involucrarnos en la discusión que ya se ha adelantado sobre el cambio material del entorno urbano. No se puede desconocer este hecho y hay que tener en cuenta que la clausura de

la vía del ferrocarril aparece como una condición necesaria de la construcción de la ciclovía. Es necesario reconocer que la misma sólo permite una movilidad en lugares limitados considerando la extensión territorial de la ciudad. Entonces, es difícil afirmar que se trate de una política que obedezca una racionalidad específica de promoción innovadora pues lo que es cierto es que el Programa de Corredores de Movilidad no Motorizada de la Ciudad de México corresponde al periodo de gobierno de un momento posterior al de la construcción de la ciclovía. Entonces, es necesario considerar otro problema en que una dificultad lógica nos invita a pensar que primero se debería haber implementado un programa y luego se debiera haber construido la ciclovía. En todo caso, primero se hubiera tomado una decisión de política ambiental en materia de movilidad y entonces se hubiera construido la misma para hacer posible la propuesta del Programa.

Sin embargo, las cosas han ocurrido de otra forma. Primero se ha construido la ciclovía y luego se ha seguido la implementación del Programa. Así, el proceso nos proporciona elementos para la comprensión de esta problemática conceptual. Siguiendo la propuesta citada del materialismo, el cambio en el entorno material ocurre primero y luego tiene lugar la emergencia de la política ambiental de promoción del uso de la bicicleta. Este hecho nos plantea la necesidad de pensar en la génesis de este cambio en las condiciones materiales. Pues el argumento nos remite nuevamente a esta relación lógica en tanto la construcción de la ciclovía interpretada como un cambio en las condiciones materiales del entorno es resultado de una comprensión social sobre la realidad que está igualmente asociada a las condiciones materiales de la realidad sin las cuales no es posible. Entonces, parece prudente revisar el proceso histórico por el que esto sucede. La construcción de la ciclovía requirió de la clausura de la vía del ferrocarril para ser posible. La última ya era un cambio en el entorno material asociado a una comprensión social de la realidad sin la cual el proceso de desarrollo por el que la ciudad tomó esa forma material sería otra cosa distinta de un proceso histórico en que la sociedad operó una transformación de su entorno. La realidad de la emergencia de la propuesta de promoción del uso de la bicicleta

está, así, relacionada a un proceso histórico con antecedentes en épocas distantes en el tiempo.

Este hecho nos plantea una dificultad indiscutible en nuestra comprensión de la política de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad. Para evitar continuar esta consideración en perjuicio de otros problemas que también están presentes en la discusión, hay que prestar atención al tema ambiental. De esta forma, podemos seguir el argumento de Hajer en lo que se refiere a la génesis de una discusión, o también se le puede llamar, una preocupación ambiental (HAJER, 1995: 100). De acuerdo con él, la preocupación ambiental es un hecho determinado históricamente. En este sentido, es que parece importante lo que ha sucedido en la ciudad de México. Pareciera que se trata de un problema en tanto no se trata de un país en que los temas ambientales tengan una relevancia que es propia de otros contextos. Así, parece equivocado afirmar que en México no se deba desarrollar una discusión ambiental por el hecho de que no se trata de un país desarrollado. En todo caso, esto nos invita a pensar que la posibilidad de desarrollar una discusión ambiental depende de la condición de desarrollo del lugar donde esta tiene origen como si fuese un requisito.

Precisamente por esta razón, he indicado que el tema ambiental constituye una dificultad en la discusión sociológica pues de acuerdo con la propuesta de esta disciplina, debiera tratarse de un problema que corresponde a las preocupaciones de la ciencia natural. Sin embargo, lo que es difícil negar es que una vez que nos ocupamos en la búsqueda de una disciplina teórica tal, el tema de la política ambiental nos obliga a encontrar una respuesta. Asimismo, el cambio en las condiciones materiales del entorno nos refiere de nuevo a él en tanto la construcción de la ciclovía fue justificada por el beneficio de esta acción asociado a la discusión ambiental. Así, la realidad plantea un problema al pensamiento en la ciencia social. Pues es cierto que en la sociología se puede argumentar que la naturaleza es un problema de la ciencia natural. Sin embargo, los temas de la política gubernamental y del cambio en las condiciones materiales del entorno urbano son problemas de las Ciencias Sociales en los que está presente el tema de la naturaleza. Una vez que se ha llamado la atención sobre este punto es

necesario concluir este apartado haciendo referencia a la comprensión que sobre la realidad se desarrolla en un lugar específico y que hace posible la transformación de las condiciones materiales del entorno.

Es necesario identificar esa transformación como un resultado del proceso. Como se ha explicado, este cambio es posible gracias a la comprensión social que se desarrolla sobre la realidad. Sin pretender faltar al rigor científico, esta percepción que se forma en la sociedad sobre las cosas de la realidad es la que determina las decisiones y, en este sentido, la acción transformadora que el ser humano ejerce sobre el entorno que le rodea. Este problema ha sido desarrollado por varios autores entre los que se pueden citar a Berger, Luckmann y Lezama (BERGER y LUCKMANN, 1968: 60 y LEZAMA, 2005: 35). De acuerdo con estos autores, la sociedad desarrolla una comprensión sobre la realidad a partir de la cual es posible explicar la acción. Así, nos encontramos ante un problema conceptual que nos obliga a pensar en la relación que existe entre la sociedad, el conocimiento y las cosas del mundo material. Se desprenden dos problemáticas. La primera es la que tiene que ver con la distinción que se establece entre la idea de lo social y las cosas del mundo material; la segunda tiene que ver con lo que en la sociedad se señala como parte de la realidad. Así, es posible comprender un hecho problemático que es referido como parte del mundo real. De acuerdo con esto, la preocupación ambiental es un hecho que existe porque sigue a un reconocimiento de la realidad de otro hecho también ambiental y luego se presenta una acción a partir de una política que caracteriza a un proceso social y político en un contexto determinado. En el caso de la ciudad de México, la preocupación ambiental es reivindicada al momento de construir la ciclovía y luego tiene lugar la implementación del Programa. El problema que se trató de plantear en este apartado queda definido como el de un hecho que requiere como condición necesaria una comprensión social de la realidad fundamentada en la materialidad de la misma como ha propuesto la corriente materialista en el pensamiento social. La implementación del Programa parece requerir de esta transformación en el pensamiento social como condición para su existencia. La construcción de la ciclovía aparece como un signo de este proceso ulterior.

3.2. LA DIMENSIÓN SOCIAL DEL USO DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD.

Una vez que se ha presentado un escenario sobre la implementación del Programa asociada a la adecuación de las condiciones materiales de la ciudad para el uso de la bicicleta a través de la construcción de la ciclovía, es necesario presentar las características del proceso en términos de los elementos que corresponden al universo de la comprensión que se desarrolla alrededor de la propuesta de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad. Hay que suponer que una preocupación de este tipo es compartida socialmente con una importancia relativa significativa. Se ha sugerido a lo largo del texto que la propuesta del Programa es posible y viable en la medida en que se desarrolle un pensamiento social que considere la necesidad de desarrollar esta forma de movilidad alternativa para la multimodalidad ante las dificultades que plantea la existencia en la ciudad. La dimensión social del uso de la bicicleta en la ciudad puede ser pensada como este conjunto de ideas y significados que se desarrollan para hacer posible la funcionalidad del uso de la bicicleta para la multimodalidad. De esta forma, la propuesta del Programa se presenta dependiente de esta condición social asociada al uso de la bicicleta en la ciudad.

De acuerdo con esto, una vez que se ha presentado una visión sobre la problemática que parece gravitar sobre la implementación del Programa, la dificultad planteada en lo que tiene que ver con la relación entre la propuesta de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad y el proceso de desarrollo infraestructural que tiene lugar en la misma merece atención. En este sentido, se ha sostenido que la movilidad no motorizada, en particular, el uso de la bicicleta; no habrá de desarrollarse para permitir traslados de gran distancia en la bicicleta. De esta forma, emerge una pregunta importante sobre el límite que ha de imponerse al mismo. Parece paradójico que en una realidad como la nuestra sea tan difícil sostener que se recurra a un mayor uso de la bicicleta sin que al mismo tiempo sea necesario limitar el uso que de la misma se haga. Así, parece que se trata de usar la bicicleta pero de acuerdo con una limitación. Los viajes en bicicleta, de esta forma, no rebasarían un límite de distancia lo cual invita a pensar

que se trata de un principio ideal de movilidad, puede decirse utópico o, en otros términos, imposible de llevar a la práctica.

El primer tramo de la ciclovía no obedece a este principio (Ver mapa IV.3.). De hecho, el trayecto de la misma permite llegar al centro de la ciudad y, en el caso del tramo que va sobre el derecho de vía del antiguo ferrocarril, permite incluso salir del área urbana para desplazarse a través del entorno natural. Así, la ciclovía de la ciudad es un caso con propiedades particulares que le dan especificidad y una característica única. En este sentido, la búsqueda por recurrir a la bicicleta como forma de movilidad urbana según la propuesta del Programa para la ciudad de México, sigue al tiempo durante el cual la bicicleta ya se había utilizado y está relacionada con la historia del uso del automóvil. Además hay que tener en cuenta que a la par de otras cosas en la realidad, la bicicleta también ha sido objeto de desarrollo en lo que tiene que ver con su diseño, su función y su forma de producirle. Sin embargo, puede ser un hecho reciente en que el uso de la bicicleta parece no tener un antecedente histórico importante en el sistema de valores de la población en lo que al uso de la bicicleta para la movilidad en la ciudad se refiere. De otra forma, la política para la multimodalidad hubiese iniciado tiempo antes de lo que lo hizo.

En este segundo apartado se presenta la necesidad de ampliar la interpretación que se hace del uso de la bicicleta. Pues al llamar la atención sobre la viabilidad del uso de la bicicleta es necesario considerar que en la historia se ha utilizado la misma y que es posible explicar la razón por la que la movilidad motorizada ha cobrado hegemonía sobre la importancia de la bicicleta. También hay que tener en cuenta que la preocupación que impulsa la propuesta del Programa cuenta con un elemento de actualidad indiscutible en tanto no se desarrolla independientemente de la aplicación de la innovación tecnológica a la oferta de este tipo de satisfactor en la ciudad. Así, el uso de la bicicleta en la ciudad nos obliga a pensar que es una alternativa atractiva para su desarrollo. La viabilidad del uso de la bicicleta en la ciudad está planteada en términos de una noción sobre la misma en que es necesario pensar que favorece el desarrollo en ella y que no constituye un retroceso en términos de la vida en la misma.

En este sentido, la propuesta de promoción del uso de la bicicleta nos sitúa ante la necesidad de considerar algunos problemas asociados a las condiciones de nuestra vida en la ciudad. Estos son el tema de la sustentabilidad, también está el factor cultural asociado al uso de la bicicleta que ha sido sugerido algunas líneas atrás, muy asociado al primero está el tema de la energía y del consumo de combustible fósil y, finalmente, el tema de la funcionalidad urbana que nos demanda desarrollar el tema de la infraestructura. Puede ser cierto que esta enumeración sea limitada pero se ha tratado de resumir la problemática en algunos cuantos incisos. Así, lo que se trata de plantear en este apartado con respecto al uso de la bicicleta es su condición particular entre los diversos medios de transporte disponibles en la ciudad. Parece acertado considerar que estos medios están compuestos principalmente por unidades que simbolizan el progreso en la modernidad y que se encuentran muy asociados al tema de la innovación tecnológica. El uso de la bicicleta, entonces, debe ser entendido como símbolo de una forma de pensamiento progresista que reivindica el reconocimiento de la problemática urbana asociada a la discusión ambiental.

Así, la movilidad en la ciudad aparece caracterizada como una hegemonía indiscutible de la tecnología motorizada conformando así, lo que se puede considerar un valor de la vida urbana. Vale la pena preguntar si efectivamente la vida en la ciudad ha llegado a constituirse como un significado en el pensamiento de las personas en que este tema de la tecnología y la motorización es un símbolo de lo urbano. En este sentido, la literatura sobre los temas de la ciudad llama la atención sobre la dinámica de crecimiento y la concentración demográficos, el desarrollo económico y el establecimiento de interrelaciones donde el intercambio comercial es un factor fundamental. Se pueden citar por ejemplo, el modelo de los círculos concéntricos propuesto por la Escuela de Chicago y el trabajo de la economía regional (LEZAMA, 1993: 213). Asociado a estos hechos está el tema de la tecnología que también ha recibido una atención importante en la literatura de las Ciencias Sociales.

Sin pretender dar un rodeo extremo, aquí se presenta la bicicleta como un medio de transporte diferenciado de los medios hegemónicos en la movilidad

urbana actual por su condición de independencia con respecto a la motorización. Entonces, es necesario problematizar el tema del uso de la bicicleta en la ciudad en términos de su significado como un medio de transporte cuya condición histórica no le impide ser una opción viable para la solución del problema de la movilidad en la ciudad. Así, en relación con la implementación del Programa, el uso de la bicicleta y el proceso de atribución de significado también son parte del dominio de la política en tanto la acción gubernamental no queda al margen de estas cuestiones. La transformación de las condiciones materiales de la ciudad tanto como la implementación del Programa nos permiten, ambas, suponer que la acción gubernamental encuentra en la construcción procedimental de sus decisiones el problema de la movilidad y el uso de la bicicleta como una posibilidad atractiva para mejorar las condiciones de funcionamiento de la realidad urbana.

Entonces, queda por un lado la política gubernamental en materia de movilidad que incorpora esta noción de la bicicleta como una alternativa para la movilidad urbana. Es necesario establecer si esto surge en el gobierno mismo o es resultado de una reivindicación social. El Programa establece que el proceso inicia con una preocupación ciudadana (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>). La ciudad de México no es la única ciudad en el mundo donde se ha implementado un programa de esta naturaleza y tampoco donde se haya suscitado una discusión sobre el uso de la bicicleta como una alternativa para la movilidad urbana. En relación con esto, es que la bicicleta se convierte en una alternativa de movilidad en otros países del mundo donde se gozan condiciones de existencia consideradas propias del desarrollo y que permiten problematizar lo que aquí se presenta como esta dualidad simbólica atribuida a la misma.

Así, he indicado que la bicicleta pudiera representar una marcha atrás en el desarrollo de nuestro modo de vida urbano. Sin embargo, el que en países desarrollados se defienda el uso de la bicicleta como una alternativa viable y óptima de movilidad nos obliga a descartar la idea de que recurrir a su promoción constituya una propuesta reaccionaria o contraria al ideal del progreso que forma

parte de nuestra concepción de la vida en la ciudad. Se pueden citar los ejemplos de países donde se ha promovido el uso de la bicicleta asociado a la preocupación ambiental en la ciudad. Estos son Alemania, España, Francia, Los Países Bajos, Dinamarca, Suiza e Inglaterra (HOOGMA, 2002: 133). De esta forma, es necesario considerar que la condición de desarrollo no es un impedimento para que el uso de la bicicleta sea un tema de las agendas locales. Con base en esta idea, es muy acertado cuestionar el carácter progresista de estas propuestas donde, además, la innovación tecnológica no queda excluida de la implementación de estas decisiones. El programa Vélib de París es un buen ejemplo de este hecho. En esa ciudad, se ha generado una oferta de bicicletas para la movilidad intraurbana a la cual se puede tener acceso por medio de dispositivos electrónicos que controlan el parque de bicicletas existente. Este programa ha sido implementado por el gobierno local de la ciudad y, aparentemente, ha tenido un éxito importante. En este respecto es bueno rescatar la idea del programa en tanto “la ciudad es más bella en bicicleta” (www.en.velib.paris.fr/).

Así, el uso de la bicicleta se presenta asociado a dos preocupaciones de la vida en la ciudad. La primera es el tema de la sustentabilidad. De esta forma, se plantea que el uso de la bicicleta constituye una respuesta viable al problema de la movilidad en la ciudad ante la amenaza a la existencia social que genera la movilidad fundamentada en la motorización. Después está la idea sobre la bicicleta en tanto no representa un peligro de la misma naturaleza que los vehículos motorizados y que se encuentra asociada a la noción de una existencia urbana más amigable con el ambiente y, al mismo tiempo, más saludable para la población. En este sentido, conviene problematizar la propuesta de promoción del uso de la bicicleta por su lugar en el pensamiento ambientalista de reivindicación emancipatoria en nuestro contexto contemporáneo (NEWMAN, 1999: 191). La discusión se refiere a los problemas que ya se han mencionado sobre la motorización y el problema de contaminación ambiental que genera. La propuesta del Programa en la ciudad de México también se desarrolla a tono con esto. El mismo también defiende el desarrollo del uso de la bicicleta en la ciudad para integrarse con la oferta de transporte público de acuerdo con las propuestas

contemporáneas de mitigación del problema ambiental en las ciudades. Entonces, la reivindicación del uso de la bicicleta como alternativa de movilidad en la ciudad nos obliga a considerar que está asociada a la problemática urbana contemporánea. Como parte del planteamiento de este apartado, también se debe incorporar el tema de la tecnología pues en él se genera una paradoja por demás inquietante.

He iniciado la discusión de este apartado planteando que en la ciudad hemos desarrollado un modo de vida fundamentado, o bien, dependiente de la innovación tecnológica, en particular lo que tiene que ver con la motorización. Incluso me parece necesario proponer que la vida urbana está estructurada a partir de esta noción. Creo necesario someter a discusión la función de la innovación tecnológica en la construcción de nuestro pensamiento sobre la vida en la ciudad. Pues parece acertado pensar que la última puede ser considerada un sinónimo de la motorización. En este sentido, son las preocupaciones de la ya citada Escuela de Chicago y de obras posteriores como la de Manuel Castells aquellas que tienen que ver con el desarrollo problemático de los hechos en las ciudades (LEZAMA, 1993: 184, 273). Parece que se ha insistido con frecuencia en esto. La vida en la ciudad está asociada a la generación de problemáticas entre las que se cuentan la desigualdad y el deterioro ambiental. Puede ser útil suponer que la problemática urbana está caracterizada por este hecho aunque posiblemente no sólo por él.

Así, la propuesta de promoción del uso de la bicicleta nos ha traído a la problematización de la vida urbana. Esto podría haber sido en el sentido contrario y parece que el orden de los hechos ha seguido ésta última idea. Por ejemplo, en el caso particular de la ciudad de México, los problemas que han resultado del desarrollo urbano local explican el surgimiento de la discusión sobre el uso de la bicicleta así como, concretamente, la construcción de la ciclovía y la implementación del Programa. Es necesario ilustrar el proceso por el que se construye la ciclovía pues al mismo sigue la implementación del Programa y, aparentemente, la emergencia de la idea reivindicadora del uso de la bicicleta como forma alternativa de movilidad urbana.

En relación con eso, la discusión sobre el uso de la bicicleta para la movilidad en la ciudad nos remite al proceso histórico por el que emerge la preocupación. Entonces es posible considerar la emergencia de la propuesta de promoción del uso de la bicicleta como una solución a la problemática de movilidad en la ciudad. De esta forma, los problemas que caracterizan la vida en la ciudad, en términos generales, dan origen a un pensamiento sobre la bicicleta que le sitúa como una alternativa para el futuro. Encontramos este argumento al involucrarnos en la discusión contemporánea sobre el tema ambiental en la ciudad y la necesidad de encontrarle una solución también está muy asociada a la defensa de la innovación tecnológica para la mitigación del daño al medio ambiente. La paradoja a la que se ha hecho referencia arriba, tiene que ver con esto en el sentido de que nuestro tiempo parece ser aquél que no es capaz de impulsar un desarrollo menos caracterizado por la innovación tecnológica y la generación de daño ambiental tratando de buscar soluciones menos dependientes de dicho desarrollo tecnológico.

Tan sólo es recomendable considerar que en las últimas dos décadas se ha desarrollado la discusión sobre la innovación tecnológica en materia de información y comunicación. Los recursos electrónicos han sido presentados como la respuesta a la demanda de nuestro tiempo. Nuestros problemas parecerían encontrar solución tan sólo por tener una conexión a la red para acceder los servicios de forma remota. Sin embargo, este es un escenario generado por la preponderancia que ha tomado la tecnología en los últimos tiempos. Vale la pena mencionar, en este sentido, que el Vélib de Paris no deja de ofrecer entre su servicio, un recurso tecnológico para la funcionalidad del uso de la bicicleta en la ciudad. Éste consiste en la tarjeta electrónica por medio de la cual se puede disponer de una bicicleta en la ciudad en lugares de estacionamiento especiales para las mismas. La tarjeta se utiliza para activar un dispositivo estacionario de control que lleva cuenta del usuario y el lugar donde dispone de la bicicleta. Al hacer su operación, el dispositivo genera un mensaje de control sobre la misma (www.en.velib.paris.fr/).

Es así como es inevitable pensar que la propuesta de reivindicación del uso de la bicicleta en la ciudad plantea la imposibilidad de disociarle de la problemática discutida en la actualidad sobre la crisis ecológica y la inviabilidad de nuestro futuro urbano. En primer lugar, hay que considerar la asociación del tema de la tecnología al del deterioro ambiental; el proceso por el cual, la tecnología no desaparece del escenario una vez presentadas las reivindicaciones ambientalistas. Así, la vida en la ciudad se presenta, en principio caracterizada por una fuerte asociación con la innovación tecnológica en materia de motorización. Es imposible negar que haya una conciencia de este hecho. La discusión sobre el problema ambiental ya tiene un antecedente histórico importante. Entonces, luego de varios años de discusión sobre la inviabilidad del futuro según las condiciones de desarrollo de nuestra existencia en la ciudad, se presenta la opción del uso de la bicicleta como solución a los problemas de la movilidad en la misma. Sin embargo, parece que no se resuelve nada pues el origen del problema se presenta como la solución misma. El desarrollo de la ciudad al cual está muy asociado el tema de la tecnología parece atrapado en la discusión sobre la inviabilidad de la innovación misma.

Este argumento descansa sobre un orden lógico de ideas. Primero está la tecnología asociada a la idea del desarrollo en la realidad de la ciudad. También están el problema de la contaminación ambiental generada por la motorización como un componente de este tema de la tecnología y, en tercer lugar, está el proceso por el que la idea de reivindicación de una movilidad no motorizada vuelve a incorporar a la tecnología en la propuesta de solución del problema. De acuerdo con esto, parece acertado pensar que lo que está en cuestión es la innovación tecnológica. La discusión técnica sobre el desarrollo de las tecnologías de la información parece pretender encubrir esta relación que tiene con el problema del deterioro ambiental. Así, la propuesta de movilidad alternativa se presenta redundante en tanto no significa la eliminación de esta dependencia tecnológica que forma parte, sin duda, de la generación del problema. La propuesta no significa que desaparezca nuestra dependencia de la tecnología. De hecho, queda como un misterio la forma por la que este desarrollo de la

innovación en materia de información sea posible sin incurrir en las prácticas que generan la dificultad que se está tratando de resolver.

La emergencia de la propuesta del uso de la bicicleta como alternativa para la movilidad en la ciudad permite hacer una crítica a toda la obra sobre la ciudad que se ha desarrollado en, al menos, el último siglo. Pareciera que poco se ha escrito sobre la vida en la ciudad como un hecho tradicional que se oponga a la innovación y el desarrollo en contradicción con la idea del progreso. La reivindicación por el uso de la bicicleta para la movilidad urbana tendría que ser acorde con esto pues ha tenido origen en los problemas que son propios de la ciudad. Sin embargo, encontramos la paradoja de la solución en la causa del problema. Es necesario, no obstante, verificar si efectivamente una innovación tecnológica del tipo del Vélib parisino reproduce las condiciones de amenaza a la existencia social vigentes. La dificultad lógica del origen del problema sigue en pie. Pues entonces hay que encontrar otra explicación a la problemática contemporánea de deterioro ambiental que no tenga que ver con el consumo de combustible fósil que ha sido presentado como una de las causas más importantes del problema ambiental contemporáneo, en particular, de aquel del calentamiento global.

Esto tiene que ver con la noción según la cual el desarrollo tecnológico significa necesariamente deterioro ambiental. En este respecto, es fundamental considerar que la bicicleta puede ser considerada como un objeto tecnológico. Así, la tecnología no significaría necesariamente motorización. Sigue tener en cuenta el problema de la emisión de gases de efecto invernadero. Se ha discutido bastante la posibilidad de generar movimiento a partir de energía independiente del consumo de combustible fósil. Adicionalmente, está nuestra noción de la tecnología como un recurso que operacionaliza nuestro conocimiento sobre la naturaleza donde las ideas de la Física y las de la Química encuentran sentido. Así, se construyen máquinas y se produce combustible para el desarrollo. Posteriormente, se teoriza sobre la ciudad para descubrir que el desarrollo de este conocimiento es problemático. De esta forma, parece incorrecto pensar que la

bicicleta pueda ser considerada tecnología cuando por ésta se entiende un automóvil o una computadora.

El problema se puede plantear de la siguiente forma. Parece que la tecnología está asociada al consumo de energía sea que se trate de energía producida a partir de combustible fósil o de energía eléctrica producida de otra forma. La bicicleta no parece ser tal en tanto no requiere un motor ni un generador de electricidad para funcionar. Sin embargo, pone en práctica principios de la mecánica por lo que invita a pensar que se trata de la aplicación del conocimiento científico. Adicionalmente, el proceso necesario para producir una bicicleta si es asunto de aplicación de tecnología. Lo que se trata de defender aquí es el argumento según el cual el uso de la bicicleta no es independiente del proceso por el que se generan las condiciones de la crisis ecológica. Así, puede ser romántico considerar que la bicicleta se usaba en la ciudad desde antes que se desarrollara la tecnología de comunicación que conocemos actualmente. Sin embargo, esto no es un argumento suficiente para aceptar que la bicicleta constituya una solución tan sólo porque precede temporalmente a los problemas que estamos tratando de solucionar. Y pareciera que no se justifica acusarle de ser la responsable de los mismos.

Pero es cierto que el tema de la tecnología está muy asociado al problema ambiental que tanto preocupa en la actualidad. Y es en este sentido que apunta esta crítica a la reivindicación del uso de la bicicleta. Lo que aparece como el problema a resolver es la causa y ésta, parece, es la tecnología. En este sentido, se puede argumentar que son las relaciones sociales del capitalismo. Sin embargo, parece acertado pensar que una máquina que contamina seguirá produciendo gases nocivos aunque se trate de otro modo de producción. Así, el atractivo que presenta la promoción del uso de la bicicleta por una idea de orden en la ciudad, de innovación tecnológica para el mejoramiento ambiental y de una ejecución de decisiones incapaces de dissociarse de la dependencia tecnológica nos obliga a considerar críticamente su viabilidad. No es un problema complejo aquel de la tecnología de la información para la movilidad no motorizada en la ciudad. Simplemente se trata de la articulación de una red electrónica de

información que encuentra sentido en una movilidad independiente del consumo de combustible fósil. Sigue pensar su complementariedad con el servicio de transporte público disponible. En este sentido es que no se detiene la dependencia aludida. Sin duda, este problema inquieta pues no es válido dar una explicación mágica al origen de la energía que esta forma de movilidad requiere.

El planteamiento sobre el uso de la bicicleta queda presentado como un problema en el que el tema de la tecnología es fundamental en el argumento. Principalmente esto tiene que ver con la generación de emisiones contaminantes y el consumo de energía. Lo que despierta incertidumbre es el hecho de que la propuesta de movilidad no motorizada por medio del uso de la bicicleta no es una propuesta de movilidad independiente del consumo de energía. Emerge otro hecho en lo que tiene que ver con el uso de la bicicleta. Este es el de la distancia del trayecto en el contexto particular de la ciudad que se trate. Así, se ha mencionado que la idea del Programa es permitir el acceso a otras formas de movilidad y a servicios en la ciudad a partir de una movilidad fundamentada en el uso de la bicicleta. En el caso particular de la ciudad de México, llama mucho la atención que la implementación de esta idea esté sujeta a una revisión. Primero, porque la ciclovía no se ha construido para cumplir con esta función. Además está el tema de la infraestructura necesaria para llevar a cabo esta propuesta. Parece necesario tener en cuenta el hecho de que la movilidad no motorizada, en particular, el uso de la bicicleta; está planteada para acceder a destinos que no se encuentran a una larga distancia.

Así, el uso de la bicicleta tiene que ser tipificado según la necesidad a la que responda. Esto es pues se puede recurrir a ella con un fin de esparcimiento, con motivo de viajes de trabajo y para acceder servicios urbanos como la educación, los citados servicios de transporte público y otros como la oferta comercial. Así, un uso de la bicicleta para el esparcimiento parece conciliable con un recorrido de larga distancia. Pero trayectos para ir al trabajo, la escuela y las compras, más asociados a la propuesta de multimodalidad del Programa, demandan una optimización de la distancia y del tiempo de recorrido que minimice el tiempo de viaje. En este orden cobra sentido un recorrido corto. Igualmente, la

tipificación de los motivos de viaje en bicicleta que parece necesaria pues la oferta de infraestructura para sacar adelante la propuesta debe atender a cada una de las demandas individuales. Esto nos invita a considerar que pudiera excluirse alguno de los motivos de viaje en bicicleta en la implementación del Programa. Pero parece que no es ese el objetivo. De hecho una revisión del mismo permite comprobar que la promoción del uso de la bicicleta es incluyente de este hecho.

En relación con estos problemas de atribución de significado al uso de la bicicleta en la ciudad, es conveniente desarrollar el problema del escenario futuro para la ciudad en este contexto. En lo que se refiere específicamente al problema de la movilidad en la ciudad, es necesario tener en cuenta la idea del Programa sobre el desarrollo de la multimodalidad. Parece que la construcción de la ciclovía se ha convertido en un símbolo a partir del antecedente histórico que tiene en la construcción de la vía del ferrocarril. Ciertamente, hay que considerar que la construcción de otros tramos de ciclovía en delegaciones de la ciudad donde no hay esta posibilidad plantea un problema en tanto la presencia de la vía del ferrocarril se presentó como una condición favorable al desarrollo del hecho que nos ocupa. El tema de la movilidad alternativa cobra una dimensión histórica en el sentido en que bien podemos identificar los antecedentes que ocurren antes de la implementación del Programa.

Es necesario considerar que la acción gubernamental se presenta como un factor que favorecerá la producción de nuevas condiciones menos excluyentes de las necesidades de la población. También hay que considerar los problemas que siguen a la implementación del Programa en el sentido de que las decisiones gubernamentales solucionan un problema con base en decisiones asociadas a un conocimiento de la realidad y dan un cauce a la preocupación sobre la participación ciudadana. En este sentido, conviene pensar un poco en el segundo de estos temas en tanto pudiéramos considerar que se trata de una responsabilidad de los ciudadanos. Siendo nosotros quienes debemos acudir a la autoridad para demandar lo que se necesite. Sin embargo, el proponer que sea el gobierno quien consulte nos obliga a considerar otra forma de entender la participación ciudadana en tanto es el gobierno quien la promueve. Así, obtener

una respuesta de parte de la población al consultarle también puede ser considerado participación ciudadana. Hay que pensar que las decisiones pueden ser consideradas buenas y necesarias aunque por causa de las limitaciones indicadas se presentan, en ocasiones, como decisiones que no tienen sentido y que además, contribuyen a complicar el estado de las cosas.

El panorama del uso de la bicicleta no escapa a este problema pues la propuesta del gobierno para desarrollar la multimodalidad en el transporte incorporando el uso de la bicicleta para un mejoramiento de la vida en la ciudad nos presenta el problema de la aceptación que requiere entre los habitantes para practicar esta forma de movilidad en la ciudad. De hecho, esto nos obliga a considerar el modo de vida en tanto el uso de la bicicleta es un hecho que conviene notar. Esto se refiere al hecho de que nuestro pensamiento sobre la vida en la ciudad ha estado muy asociado al desarrollo significativo de la satisfacción de necesidades con base en tecnología que nos permite, en este caso, desplazarnos de un lugar a otro sin necesidad de ejecutar directamente el movimiento de los mecanismos. Específicamente, esto tiene que ver con el desarrollo de la motorización que está mediada por una función hegemónica de las formas de movilidad dependientes del consumo de combustible fósil. Es claro que la movilidad puede ser desarrollada a partir de otro tipo de tecnología como es el caso de la fundamentada en mecanismos que funcionan con energía eléctrica y aquellos mecánicos operados directamente por las personas, siendo este el caso de la bicicleta.

Entonces, nos encontramos en un momento muy importante de la historia urbana en tanto parecemos obligados a resolver el problema de la movilidad ahora encontrando una respuesta que también de solución al problema generado por los medios de transporte eléctricos en términos del consumo de energía. Las fuentes consultadas para el desarrollo de este texto hacen referencia a este hecho en tanto se considera posible el desarrollo de una forma de movilidad urbana que no dificulte la existencia de condiciones amigables a la existencia en la ciudad. Entonces, el panorama del uso de la bicicleta se refiere a la necesidad de considerar la propuesta del Programa como una buena alternativa para la

satisfacción de la necesidad de movilidad en la ciudad sin incurrir en la generación de consecuencias adversas a la existencia en la misma. Esto no significa que el uso de la bicicleta no sea a su vez causa de otras dificultades como se ha señalado con anterioridad. Hay que identificar este hecho en tanto la propuesta del Programa debe ser entendida como un reconocimiento de la complejidad del tema de la movilidad en la ciudad.

De acuerdo con lo presentado líneas arriba en lo que tiene que ver con los problemas de la movilidad y la conveniencia de recurrir al uso de la bicicleta se ha señalado el carácter histórico del proceso. También se han indicado aquellos asociados a la toma de decisiones gubernamental que nos impiden pensar que se pueda implementar una política que solucione los problemas definitivamente. El panorama del uso de la bicicleta nos enfrenta a una nueva discusión sobre el consumo de energía en tanto el desarrollo de condiciones para la movilidad multimodal propuesta por el Programa también constituye una acción que requiere del consumo de energía para lograr sus objetivos. Aunque no es posible argumentar que usar una bicicleta constituya un hecho problemático en términos del consumo de energía como aquél de las formas motorizadas, si lo es el que para ser posible sean necesarias las condiciones materiales en que pueda ser practicado. Esta transformación de la realidad urbana constituye en sí un problema propio de esta discusión sobre el consumo de energía. Finalmente, está el tema del pensamiento de los habitantes sobre la vida en la ciudad.

Este tipo de cambios en la realidad de la ciudad se desarrolla paralelamente a un desarrollo del pensamiento en que emerge la idea de que algo no está bien y que es necesario hacer algo al respecto. Así, es posible observar la realidad cotidiana de la ciudad y los elementos que le conforman. Se puede hacer una valoración de estos hechos para llegar a una conclusión que puede ser o no favorable acerca de su existencia. En el caso de que se trate, es posible pensar que las cosas pueden ser de otra forma y ahí la explicación de la política gubernamental de promoción del uso de la bicicleta. En este caso específico, es posible identificar los elementos de la realidad urbana que son problemáticos para la reproducción de la vida en la ciudad. La propuesta del Programa para el uso de

la bicicleta ha de ser entendida en este sentido. Dadas las condiciones vigentes en las formas de movilidad disponibles hasta el momento de su implementación, la bicicleta se presenta como una alternativa atractiva para solucionar el problema de la movilidad que había sido resuelto de otra forma hasta entonces y que ha sido presentado al inicio de este texto.

Pero desarrollar el tema del panorama asociado a los retos de la implementación del Programa es un poco más complicado pues no se trata únicamente de identificar que existe un conjunto de problemas. También hay que comprender que esto forma parte de la misma realidad que dio origen al problema que se está tratando de solucionar. Así, se puede indicar aquello que requiere ser transformado en la forma de movilidad vigente hasta el momento de la implementación del Programa y es necesario reconocer que la propuesta de recurrir al uso de la bicicleta es parte de la problemática que nos situó en un escenario en que la solución antes propuesta a las dificultades de la movilidad encontró su limitación. Por esto hay que pensar en una razón por la que la vida en la ciudad asociada de forma importante al desarrollo de una tecnología para el transporte dependiente del consumo de combustible fósil nos lleva a la noción de la situación de inviabilidad. Así, nos hemos acostumbrado a pensar que nuestra vida en la ciudad de México tiene características propias como parte de un país que no acredita su carácter de desarrollado, que esta vida urbana ha desarrollado y ha sido dependiente de una forma de movilidad motorizada que a su vez expresa esta condición de una oferta de transporte que no es libre de carencias. Al mismo tiempo, hay que pensar que la propuesta de movilidad alternativa presentada por el Programa puede encontrar, a su vez y llegado un momento, una nueva situación de inviabilidad que conviene anticipar desde ahora.

Parece muy inconveniente pensar que una decisión como esta deba detenerse porque se pueda considerar que en el futuro encontrará su limitación. Sin embargo, la propuesta del Programa sigue estando contenida por la problemática que está tratando de solucionar en lo que al tema del consumo de energía se refiere. Es necesario considerar aquello que se ha indicado sobre los problemas que generan las decisiones gubernamentales así como las carencias

de las mismas. La propuesta de promoción del uso de la bicicleta nos obliga a pensar que la realidad urbana seguirá siendo un escenario de decisiones gubernamentales y de dificultades que afectan la vida de los habitantes. Conviene pensar que usar bicicleta puede contribuir a sobrellevar mejor este hecho. Entonces, es necesario pensar que es un error suponer que lo que se está tratando de llevar a la práctica es el problema. Pensar el panorama del uso de la bicicleta en la ciudad nos obliga a considerar que el momento del resultado de la implementación no ha llegado y que es necesario esperar hasta que esta realidad sea un hecho. La propuesta de promoción de esta forma de movilidad encuentra así su factor de incertidumbre que nos confunde hasta pensar que el problema no es tal y que, como bien se indicó en el pasado, lo que está mal no es la cosa sino la idea que tenemos de la misma.

Esto nos lleva a pensar las cosas en un sentido inverso pues no se trata, entonces, de implementar un Programa para la movilidad no motorizada sino en desarrollar una nueva forma de pensamiento que no cuestione la realidad como hasta ahora se ha hecho. El uso de la bicicleta aparece así como un hecho que genera desorden en vez de contribuir a solucionar el problema que nos ocupa. Y por esta razón cobra sentido pensar que la implementación del Programa es una decisión equivocada. En este apartado se plantea que esto tiene que ver con la posibilidad de desarrollar una vida en la ciudad en que lo que hemos conocido hasta el momento como vida urbana se transformará en un episodio de la historia con carácter de hecho histórico. A él seguirá una nueva condición que no fue anticipada al momento de generar lo que esta política se propuso solucionar. Así tiene sentido pensar que este nuevo escenario es inédito y extraordinario. En este sentido, siguen un conjunto de preguntas que tienen que ver con nuestro conocimiento de la realidad. Pues lo que hemos entendido hasta el momento no será otra cosa más que un error que no debió ser. La ciudad de México no debió desarrollarse hasta alcanzar el escenario de la inviabilidad en las formas de movilidad existentes hasta el momento de la implementación del Programa ni desarrollar a su vez las condiciones responsables de esta amenaza a la existencia urbana.

Desarrollar el tema del panorama del uso de la bicicleta en la ciudad tiene por objetivo considerar precisamente este hecho. Como se ha indicado, el resultado sigue siendo una idea y para ocurrir es necesario ejecutar una acción y alcanzarle. Entonces, tiene sentido pensar que la propuesta del Programa esté limitada por esta incapacidad de prospectiva. Pero no puede ser de otra forma porque al tratarse de una propuesta aquello que propone aún no existe. Puede tratarse de un error pero no es lógico pensar que una política que promueve la solución de un problema esté promoviendo el desarrollo del mismo. Parece que la dificultad en este punto del panorama del uso de la bicicleta consiste en identificar el carácter inédito de una realidad que no es en nuestro mundo material pero que existe en nuestro pensamiento como algo que nos invita a cuestionar el estado vigente de las cosas. En este sentido hay que tener en consideración lo que ha ocurrido en otras ciudades del mundo a este respecto aunque esto no solucione el problema de que en el caso particular de la ciudad de México algo similar nunca ha acontecido. Adicionalmente también se puede indicar que una solución puede no serlo en otro lugar donde las condiciones no son iguales.

Sin embargo, la implementación del Programa nos impide pensar que las cosas puedan seguir siendo las mismas. Así, el panorama se presenta como otro escenario posible de inviabilidad ó como un escenario difícil de imaginar que, como ya se indicó, nos sugiere considerarle una utopía. Adicionalmente es necesario considerar que el problema de las decisiones gubernamentales también debe enfrentar este hecho. Conviene pensar que las decisiones del gobierno de la ciudad tienen carencias y limitaciones que pueden resolverse. Esto nos permite pensar que una política determinada puede tener éxito. El problema del panorama del uso de la bicicleta se presenta entonces como una totalidad compuesta por elementos identificables analíticamente. Entre éstos están los problemas de las decisiones gubernamentales como su escasa fundamentación en un conocimiento sobre la realidad, la generación de otras dificultades en la toma de decisiones por considerar que es imposible implementar una política exitosa y el pensar que las condiciones vigentes fueron, a su vez, resultado de una búsqueda para solucionar un problema como la de la política en cuestión.

Se ha hecho referencia con cierta insistencia en el tema del consumo de energía y en la dificultad conceptual que plantea el uso de la bicicleta en lo que se refiere a su imposibilidad de solucionar el origen del problema de la inviabilidad de nuestra forma de existencia urbana vigente. Entonces hay que considerar que usar la bicicleta nos llevará, en un mediano plazo al menos, a una situación muy parecida a la del presente. La propuesta del Programa parece tener poco sentido. Hay que considerar que esa propuesta debe ser entendida entre otros hechos que generarán a su vez nuevas condiciones en un futuro que sólo ocurrirá en un momento posterior al presente. De esta forma, la propuesta del Programa hay que pensarla en términos de otros problemas asociados al tema de la movilidad. Como se ha tratado de desarrollar a lo largo de este texto, la propuesta nos invita, precisamente, a pensar en esto en tanto la propuesta para usar la bicicleta en la ciudad tiene que ver con todo lo que hacemos en nuestra vida.

Es posible pensar que la vida en la ciudad corresponde a un lugar donde era posible desplazarnos de un lugar a otro por medio de vehículos que en su tiempo se presentaron como la culminación de un proceso de desarrollo. La sugerida inviabilidad de esta forma de pensar nos obliga a tener en cuenta lo que propone el Programa así como las otras propuestas que han sido mencionadas a la par en este texto. Así la dificultad parece ser el pensar en esa nueva realidad que nos presenta la actual como un hecho imposible de reproducir. Las condiciones de esa realidad inédita se nos presentan como la causa de una necesidad presente. Es cierto que la realidad propuesta por el Programa es una cosa del futuro tanto como la generación de las condiciones de la misma es una del presente. Esto en tanto la necesidad de pensar en la inviabilidad del presente debe ser practicada ahora y no cuando se supone que aquello que propone el Programa sea una realidad. Así, la propuesta nos obliga a pensar que el resultado es una cosa de un momento posterior al actual y que esto no significa que haya que pensar que se trata de una preocupación para un momento futuro.

Esto está de acuerdo con el tema ambiental asociado a la discusión en tanto la percepción de la inviabilidad se refiere a un momento que no ha acontecido. Esta discusión reconoce un problema que puede llegar a ser y que,

por supuesto, aún no es. Llama a una acción que debe anticiparse a ese escenario de inviabilidad en el presente. En el mismo sentido, la propuesta del Programa plantea alcanzar ese momento en el futuro luego de resolver el problema que se nos ha planteado en el presente. Las cosas dejarán de ser como han sido y se trata de pensar lo que no es. Esta es una idea negativa que nos recuerda la discusión desarrollada por autores que plantearon que la realidad es una apariencia de algo que no es directamente presente a nuestros sentidos. Esto nos obliga a practicar una forma de pensar que cuestione lo que se presenta a los mismos. Bien se puede conceptualizar como una paradoja. Sabemos que la realidad es pero que eso es falso. Entonces es necesario pensar en la causa por la que lo que sabemos nos conduce a tomar decisiones equivocadas. Es válido pensar que se trata de la lucha de clases y el problema sigue siendo que nuestro conocimiento sobre la realidad no da cuenta de lo que sucede.

Así, esta apariencia nos lleva a pensar que la propuesta del Programa está bien y que la opinión que considera que es errónea o excluyente es parte de una acción que sigue el objetivo de ocultar el verdadero estado de las cosas a nuestro entendimiento. Esta duda acerca de las cosas nos permite pensar que la propuesta del Programa está equivocada y que además tiene otro objetivo más que satisfacer la necesidad de movilidad urbana con un beneficio para los habitantes de la ciudad. Entonces parece inevitable pensar que no es necesario hacer nada al respecto. Incluso que ni siquiera hay que preocuparse por lo que pueda pasar en el futuro pues nuestra conciencia nos permite escudarnos en la idea de una incertidumbre indomable. Así, la construcción de la ciclovía no tiene sentido y tampoco la implementación del Programa. Habrían muchas otras cosas que no tienen sentido y lo más complicado de este problema es que esto nos lleva a otro escenario en que considerar que la política de promoción del uso de la bicicleta no tiene sentido es un error que nos enfrenta a una idea negativa. El problema nos obliga a considerar así, que el panorama del uso de la bicicleta tiene que ver con esa idea negativa sobre el sin sentido del pensar la realidad y de la posibilidad de una acción sobre las condiciones contextuales de ese pensamiento.

De acuerdo con todo lo escrito es conveniente pensar que la discusión en la que es posible ubicar la propuesta del Programa no escapa a este hecho. De la misma forma, la propuesta del Programa forma parte de la misma y parece un logro importante de este trabajo el contribuir a vislumbrar su solución. Así, se ha indicado que un buen principio es reconocer el carácter problemático de la necesidad de encontrar una forma alternativa de movilidad en una ciudad de las características de la ciudad de México. Es necesario considerar las consecuencias pues emprender una acción efectivamente es inútil sin un fin explícito. Así, no se trata de acusar al Programa de invitar a una acción estéril por falta de fines para su propuesta. Más bien, de practicar una evaluación crítica a este respecto. Pues el problema no parece ser tener ideas sino son las ideas mismas las que pueden llegar a ser problemáticas. En lo que tiene que ver con la propuesta de promoción del uso de la bicicleta, este hecho nos obliga a considerar que una evaluación crítica de la realidad como la ejecutada por el Programa debe acompañarse de una propuesta prospectiva que presente la utilidad de una acción en el sentido por la misma indicada. Se debe pensar que la movilidad urbana es incluyente del uso de la bicicleta, que no es una decisión errónea pues al señalar este tipo de escenario posible permite identificar aquello que se presenta problemático en las condiciones de existencia vigentes al momento de su implementación.

En este texto se ha presentado el problema de la motorización como la causa más importante a la que hay que prestar atención para comprender la problemática que gravita alrededor de la propuesta de movilidad del Programa. De aquí sigue toda la discusión acerca del pensamiento social y la idea que se comparte sobre la vida en la ciudad, el problema de la dependencia del consumo de energía y de combustible fósil y de la aparente inamovilidad de las condiciones que, de acuerdo con el Programa, imposibilitan el desarrollo de una vida en la ciudad menos opresiva. A partir de esto sigue una argumentación sobre nuestra existencia urbana que es considerada una realidad problemática que dificulta la comprensión de lo que el Programa señala como un hecho problemático en la vida urbana local. Esta idea abstracta se refiere al tema del transporte público en la ciudad de México que, como se ha expuesto, ha desarrollado una forma de

funcionamiento que produce un conjunto de consecuencias, hemos de pensar, no deseables. En lo que tiene que ver con esto, es conveniente pensar una vez más en la historicidad de los hechos de la realidad. Así, estos hechos problemáticos de la realidad urbana de la ciudad de México se presentan como pasajeros y efímeros en tanto sólo estarán vigentes mientras su condición histórica así lo disponga. Posiblemente expirarán y una nueva condición encontrará cauce por sí misma de acuerdo con las determinaciones correspondientes.

Los retos de la implementación del Programa en esta presentación del panorama del uso de la bicicleta en la ciudad nos conducen a considerar el destino del proceso que caracteriza la vida en la ciudad. En particular, la implementación del Programa forma parte de este hecho como un signo del carácter problemático de su devenir. Si no fuese así, entonces esta política parecería estar fuera de contexto. Por supuesto que aparecería ante nosotros como un argumento incomprensible que da cuenta de una realidad ajena y no observable en el contexto local de la ciudad de México. Lo que quiero decir es que el hecho de que la política de promoción del uso de la bicicleta haya ocurrido es un problema en tanto el desarrollo de la vida cotidiana como hasta ese momento había ocurrido es cuestionado. Nos vemos invitados a pensar que todo lo que nos rodea amerita nuestra duda y una aceptación cautelosa ante la posibilidad de un desenlace desfavorable de esta crisis en la vida de la ciudad. Por todo esto, la propuesta de promoción del uso de la bicicleta impulsada por el gobierno de la ciudad debe ser sometida a discusión entre la ciudadanía para ser consecuente con su idea de la participación ciudadana y para hacer posible la existencia de una realidad diferente en que la ciudad no niega la posibilidad de una oferta de transporte público que además incorpora la bicicleta entre sus medios de movilidad para una mejor forma de vida para los habitantes de la misma.

Siguiendo este orden de ideas, se puede concluir de forma provisional que la propuesta del Programa nos remite a un conjunto de problemas asociados a la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad. En primer lugar, está el hecho de que las condiciones materiales en la ciudad tanto como el pensamiento social al respecto no son los óptimos para el desarrollo de esta forma de movilidad. Hay

que pensar en los requerimientos para que este proceso sea posible. Ciertamente es que la construcción de la ciclovía es un signo del problema pero el desarrollo de la movilidad alternativa propuesta en el Programa requiere un cambio más profundo en la realidad de la ciudad. En este sentido, junto con la realidad, nuestro pensamiento también se transformará. También hay que indicar que la forma como se hace posible la movilidad en la ciudad a través de la oferta de transporte público requiere un mayor desarrollo del que ha alcanzado para que la propuesta del Programa pueda ser llevada a la práctica con los mejores resultados posibles. Finalmente, hay que hacer mención al tema de la tecnología que ha sido desarrollado. El uso de la bicicleta en términos del Programa nos obliga a considerar nuestra necesidad de producir energía sin consecuencias que amenacen la existencia social urbana si la idea consiste en implementar una forma de organización para el uso de la bicicleta similar a la política parisina. Así, pensar en la propuesta de los programas a este respecto tanto como del Programa particular en la ciudad de México es una condición de nuestra vida en la ciudad. El planteamiento de este apartado alcanza su fin en el argumento de que el uso de la bicicleta debe vencer el reto impuesto por la movilidad dependiente del consumo de energía nocivo para la existencia social y articular una política incluyente de los intereses de los usuarios de esta forma de movilidad.

También hay que hacer referencia a la capacidad del Programa para generar el escenario de movilidad que ofrece. Así, el último apartado sobre el panorama del uso de la bicicleta nos ayuda a pensar en lo que determina que la condición de movilidad en la ciudad requiere de nuestra atención y nuestra crítica. Cobra sentido considerar la problemática asociada a los retos a la implementación del Programa. Así, hay un pensamiento social al respecto y este no es homogéneo. Como se ha indicado, este hecho puede significar que la política gubernamental de promoción del uso de la bicicleta debiera prestar atención a la necesidad de generar simpatía entre la población ante la implementación del Programa. Finalmente, es importante indicar que el Programa puede funcionar mejor tanto como su idea de llevar a la práctica la participación ciudadana. En relación con esto está el tema de las condiciones materiales de la ciclovía que

también merecen atención y seguimiento. Hay que considerar que la implementación del Programa ha generado problemas y que éstos requieren solución. Hay que tener presente el tema de la participación ciudadana. El Programa debe conseguir que las personas pensemos el uso de la bicicleta en términos de la idea de la multimodalidad. Así, hay que iniciar pensando seriamente acerca del uso de la bicicleta. También hay que encontrar respuesta al problema que nos plantea llevar esto a la práctica. La política gubernamental de promoción del uso de la bicicleta está ahí para que así sea y nosotros parecemos inevitablemente comprometidos a actuar de acuerdo con su propuesta.

4. LA CICLOVÍA Y SU VIABILIDAD.

4.1. UN ANTECEDENTE HISTÓRICO DEL PROGRAMA.

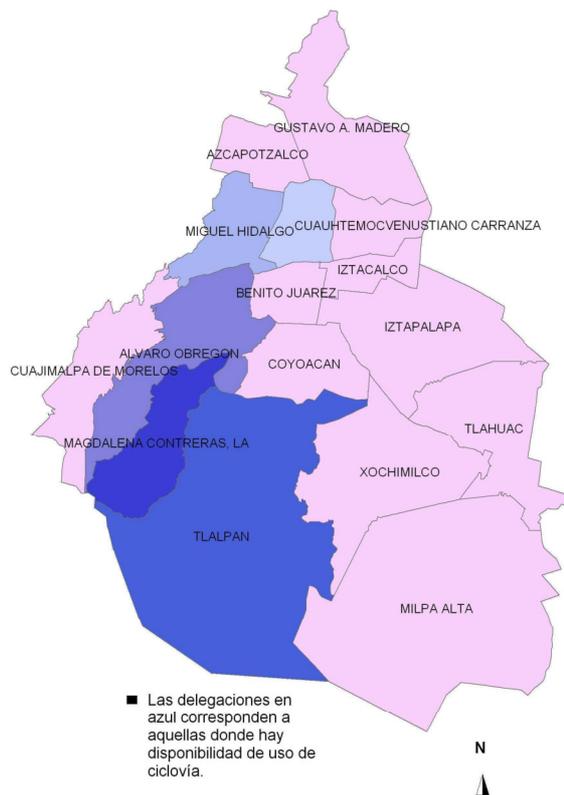
Para finalizar, conviene presentar la problemática que sigue a la construcción de la ciclovia como un objeto de la ciudad pensado para cumplir una función en el proceso de existencia social que se desarrolla en la misma. En primer lugar, hay que considerar su función como antecedente histórico de la implementación del Programa. Posteriormente, es necesario considerar la que cumple en el marco de su propuesta. En este sentido conviene iniciar pensando que la ciclovia de la ciudad es un elemento de la realidad material de la ciudad. La misma puede ser pensada en términos de esos elementos que le dan forma y que pueden ser considerados el escenario de la vida social urbana (LEZAMA, 1993: 18). Esto nos permite fundamentar la hipótesis de que junto con los otros elementos de esta realidad material, la ciclovia tiene una función en el proceso de construcción social del pensamiento que da forma a la propuesta del Programa (BERGER Y LUCKMANN, 1968: 60). El problema en este sentido, consiste en tener claridad sobre la forma como la ciclovia es resultado de un proceso histórico en que emerge la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad que se manifiesta en la implementación del Programa.

La implementación de esta política de promoción es un hecho de la realidad urbana que nos permite comprender la problemática asociada a su propuesta. Así, una primer dificultad consiste en desentrañar la causa por la que la construcción de la ciclovia antecede a la implementación del Programa en el tiempo. Eso tiene que ver con su función como antecedente histórico del Programa. Hay que considerar la problemática histórica que está asociada al desarrollo de un hecho como la implementación del Programa pues sólo así es posible comprender el proceso por el que ocurre y sus consecuencias a partir de las condiciones vigentes en el momento de su implementación. Varios autores han desarrollado este problema asociado al carácter histórico de los hechos de la sociedad. Es conveniente considerar que la vida en la ciudad es un ejemplo de este tipo de hechos y que por esa razón, está determinada históricamente ese sentido .

La construcción de la ciclovía tiene lugar, entonces, en un momento histórico importante de la existencia social en la ciudad de México. Así, conviene indicar, primero, que ocurre una vez que en la misma se empiezan a celebrar elecciones para designar al Jefe de Gobierno y los jefes delegacionales. Su construcción es resultado de una decisión del entonces Jefe de Gobierno Andrés Manuel López Obrador en el año de 2003 (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>). Fue construida sobre el lugar donde estaba la vía del ferrocarril de la ciudad una vez que ésta dejó de funcionar (Ver mapas IV.1 y IV.2). Su trayecto involucra un total de cinco de las dieciséis delegaciones de la ciudad: Álvaro Obregón, Cuauhtémoc, La Magdalena Contreras, Miguel Hidalgo y Tlalpan. La ciclovía tiene una longitud superior a los 60 kilómetros distribuidos en varios tramos. De estos 60 kilómetros, 34.5 corresponden al tramo en zona urbana. De este, un tramo de 20.04 kilómetros va de Ejército Nacional al Ajusco en la delegación Tlalpan. Adicionalmente, hay tres ramales ubicados en la primera y segunda secciones del Bosque de Chapultepec con una extensión de 8 kilómetros. Otro va del Bosque al Zócalo con una longitud de 7.5 kilómetros. Hay un tramo de 5.04 kilómetros en el Área Natural Protegida del Parque Ecológico de la Ciudad de México en la delegación Tlalpan y un tramo en zona rural de 24.3 kilómetros en esa misma delegación.

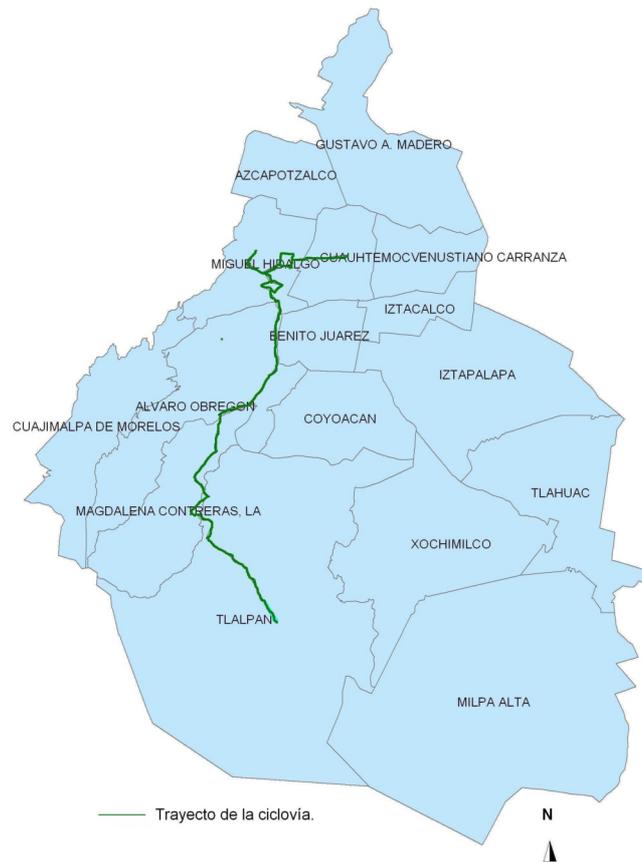
Mapa.

IV.1. Delegaciones políticas donde hay disponibilidad de uso de la ciclovia.



Fuente: Página electrónica del Gobierno del Distrito Federal.

Mapa.
IV.2. Trayecto de la ciclovia.



Fuente: Página electrónica del Gobierno del Distrito Federal.

La decisión de construir la ciclovía estuvo bajo la responsabilidad de la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal. Su diseño y construcción estuvieron a cargo del Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación de la Ciudad de México. En la actualidad, la administración, operación, difusión, promoción y el mantenimiento de la misma dependen de la Dirección General de Bosques Urbanos y Educación Ambiental. Ya se ha indicado que su objetivo inicial fue el de promover el ciclismo y el deporte pero que esto es replanteado en el Programa para cumplir una función en el desarrollo de la multimodalidad. La ciclovía debe ser considerada un elemento determinante de la génesis del Programa. Es claro que su construcción es determinante de este hecho. Por ello, hay que volver a considerar la propuesta sobre su función en el proceso de desarrollo de la ciudad. Esto se debe a que es posible plantear la hipótesis de que este proceso de desarrollo genera la emergencia de la propuesta de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad. Así, se plantea como una necesidad la refuncionalización de la realidad material urbana con el fin de designar un lugar exclusivo para la práctica del mismo. Hay que prestar atención a este proceso de emergencia de la propuesta del Programa pues sólo entonces tiene sentido pensar el proceso por el que el objetivo de desarrollar la multimodalidad en la ciudad a través de la promoción del uso de la bicicleta encuentra cauce en este hecho.

De esta forma, la ciclovía de la ciudad puede ser considerada como una evidencia empírica de este proceso por el que toma forma la multimodalidad en la construcción del universo simbólico de atribución de significado que tiene lugar en la vida social de la ciudad. Asimismo, es posible considerar la implementación de la política como un hecho por el que esta busca un cauce para resolver la problemática que le da origen. La ciclovía puede ser pensada como un objeto problemático de la realidad urbana. Al considerar el carácter histórico de la construcción de la misma encontramos, primero el advenimiento de la democracia en la vida social de la ciudad de México. La promoción del uso de la bicicleta junto con la construcción de la ciclovía tienen una relación con este hecho. Asimismo, la

construcción de la cicloavía es un ejemplo claro del proceso por el que se ejecuta una transformación en el entorno material de la realidad urbana. El proceso se puede delinear a partir de la emergencia de la preocupación por promover el uso de la bicicleta en la ciudad. Se efectúa esta transformación de la realidad material para continuar el proceso hasta el momento de la implementación del Programa.

La cicloavía encuentra lugar en la realidad urbana entre dos momentos. Primero, emerge la preocupación y posteriormente se implementa el Programa. Parece acertado proponer que ante la intención de promover el uso de la bicicleta en la ciudad se decide construir la cicloavía de forma que se tenga un elemento para evaluar su conveniencia. Es indudable que la forma por la que se presenta este proceso nos obliga a acercarnos prudentemente hacia su comprensión. De otra forma, la implementación del Programa sería un hecho problemático que correspondería más a un desorden en la ciudad que a un proceso de refuncionalización para alcanzar una mejor forma de existencia en la misma. Es necesario identificar los lugares donde se construye la cicloavía para tener claro que su disponibilidad no es posible en todas las delegaciones de la ciudad. Parece conveniente tener en cuenta que la presencia de la vía del ferrocarril es determinante de la elección del lugar para su construcción. Aunque es cierto que el tramo que comunica al Zócalo no corresponde con esto, se trata de un tramo pequeño del total del trayecto.

Así, es posible contextualizar la construcción de la cicloavía en el proceso de desarrollo de la ciudad que puede ser abordado desde el hecho que toma forma en la construcción de la vía del ferrocarril. Este proceso histórico se extiende hasta el momento de la implementación del Programa una vez que se ha construido la cicloavía. Es difícil afirmar que la vía del ferrocarril se haya construido anticipando que pudiera ser sustituida con un recurso de esta naturaleza. Sin embargo, es necesario tener presente este problema en tanto es difícil indicar el rumbo que pueden tomar las decisiones que determinan la existencia en la ciudad. De acuerdo con esto, la construcción de la vía del ferrocarril puede ser considerada como otro objeto desarrollado con un fin que da carácter al proceso histórico de desarrollo de la ciudad. Entonces, es conveniente interpretar el proceso por el que

tiene lugar la sustitución de este objeto por la ciclo vía. De esta forma, es necesario clarificar el rumbo que toma al emerger la preocupación por desarrollar la movilidad multimodal recurriendo al uso de la bicicleta.

También hay que considerar que la propuesta del Programa plantea generalizar las posibilidades para el uso de la bicicleta a otras delegaciones donde no hay una ciclo vía. Encontramos un primer problema que tiene que ver con la necesidad de designar los lugares donde se pueden construir los nuevos tramos en tanto la vía del ferrocarril no se construyó en todas las delegaciones de la ciudad. Hay que pensar en esto pues la adecuación de la realidad material de la ciudad para el fin del Programa requiere resolver el que da especificidad a la construcción de ciclo vías en cada delegación de la ciudad. Para encontrar solución a esta dificultad, es conveniente seguir la propuesta de multimodalidad y designar los lugares para la construcción de los nuevos tramos en tanto permitan resolver la necesidad de comunicar para hacer posible su desarrollo en la ciudad. Hay que considerar que estos tramos deberán comunicar los lugares con aquellos donde haya una oferta de transporte público y otros lugares de importancia que, a diferencia de la vía del ferrocarril, si están presentes en todas las delegaciones de la ciudad.

Por ejemplo, la mayor parte de las delegaciones de la ciudad ofrecen transporte público en estaciones de Metro hacia las cuales es conveniente contar con ciclo vías que permitan comunicar a los usuarios con esa oferta. Otros lugares importantes son las estaciones de Metrobús, las de autobús, los estacionamientos, las oficinas gubernamentales, las escuelas, los comercios y otros servicios. De acuerdo con esto, parece necesario establecer una clasificación de los lugares según su potencialidad para el desarrollo de la multimodalidad. En este sentido, el Programa plantea que la multimodalidad tiene que ver con el tema del transporte. Esto puede ser considerado como la posibilidad de realizar un viaje en bicicleta para, posteriormente, realizar otro en alguna forma de movilidad disponible en la ciudad. La ciclo vía se nos presenta como una oferta pensada para un desarrollo ulterior en que más delegaciones contarán con este recurso para la satisfacción de su necesidad de movilidad. Conviene pensar la decisión de construirle según la

disponibilidad limitada inicial en un total de cinco de las dieciséis delegaciones de la ciudad. Parece acertado evitar proponer que se trate de un ejercicio de la exclusión en que se pretenda negar la posibilidad de practicar el uso de la bicicleta según la propuesta del Programa en las delegaciones donde no hay una ciclovía.

Este problema nos obliga a considerar que la construcción de la ciclovía es de por sí problemática. Así, encontramos un elemento que nos orienta en la comprensión del proceso de desarrollo de la ciudad al cual se ha hecho referencia. Este problema consiste en comprender que la construcción de la ciclovía no se desarrolla para promover el uso de la bicicleta en todas las delegaciones de la ciudad por medio de la oferta de un recurso de esta naturaleza para los habitantes de las mismas. Más bien, parece que se trata de una acción ejecutada con el fin de invitar a los habitantes de la ciudad a practicar el uso de la bicicleta en la misma de forma que se desarrolle en ella una reivindicación por la promoción de vías del tipo de la ciclovía. Parece tener sentido pensar que la decisión de construir la ciclovía representa un paso hacia el desarrollo de la multimodalidad. Sin embargo, como se indica en el Programa, la ciclovía fue construida para promover el ciclismo y el deporte (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>). De esta forma, llama la atención que se haya elegido el lugar donde se encontraba la vía del ferrocarril para construir este recurso.

Es cierto que en la ciudad ya se habían desarrollado otros objetos útiles para los fines de la promoción del ciclismo y el deporte. Eso no es nuevo en la ciudad. Sin embargo, un objeto como la ciclovía constituye algo innovador que hay que tomar en cuenta al analizar el proceso por el que emerge la propuesta de promoción del uso de la bicicleta para el desarrollo de la multimodalidad del Programa. Si bien parece adecuado distinguir los momentos de la construcción de la ciclovía del de la implementación del Programa, ambos tienen una relación en tanto están asociados al uso de la bicicleta en la ciudad. Así, la construcción de la ciclovía no es ajena al uso de la bicicleta en la ciudad. Aunque en ella no está clara aún la propuesta de desarrollo de la multimodalidad, constituye un antecedente de la misma. Es necesario identificar en este proceso la forma como

emerge la propuesta de desarrollo de la multimodalidad en la ciudad. Parece que está asociada a la preocupación ambiental que acompaña a la propuesta. De acuerdo con ella, el uso de la bicicleta en la ciudad es presentado como una alternativa a los problemas que siguen a la satisfacción de la necesidad urbana de movilidad. De acuerdo con la lectura del Programa, el uso de la bicicleta habrá de cumplir una función en el desarrollo de la multimodalidad para una mejor existencia urbana en donde el tema del medio ambiente encuentra cabida en la discusión. La manifestación de la problemática ambiental en la ciudad de México puede ser un hecho determinante en la emergencia de la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad que motiva la construcción de la ciclovía. En este sentido, la ciclovía puede ser considerada un elemento material de este hecho. Así, la ciclovía se convierte en un antecedente histórico de importancia cuando el Programa es implementado manifiestamente para dar continuidad a esta decisión y llevarle más allá en términos de su alcance en el contexto de la ciudad en su conjunto.

La realidad material de la ciudad se presenta problemática en tanto no tiene permanencia. Más bien es susceptible de ser transformada de acuerdo con decisiones históricamente determinadas en un momento del proceso de desarrollo de la ciudad. La ciclovía de la ciudad parece ser posible en este sentido. Es claro que hasta un momento del proceso de desarrollo de la ciudad no había posibilidad de practicar el uso de la bicicleta haciendo uso de una vía exclusiva de las características de la ciclovía. Es cierto, la bicicleta ya se usaba en la ciudad. Sin embargo, la ciclovía constituye un objeto innovador en tanto cuenta con una longitud de trayecto relativamente importante que comunica cinco de las dieciséis delegaciones de la ciudad. Paralelamente, permite llegar al Zócalo invitándonos a pensar en la importancia del Bosque de Chapultepec como un punto importante en el trayecto de la misma.

Si se analiza el mapa del trayecto, será posible observar que en este lugar hay una tendencia a desarrollar algo más que un trayecto lineal. Esto nos invita a pensar que el Bosque puede tener alguna importancia determinante en el desarrollo de la ciclovía. De forma hipotética podemos proponer que se trata de un

lugar histórico donde se han desarrollado episodios igualmente importantes de la historia nacional. En el Bosque está el Castillo de Chapultepec y también es necesario mencionar que ahí está la residencia de Los Pinos. Esto nos invita a considerar un poco en la propuesta de Lefebvre sobre la importancia de ciertos objetos de la ciudad como los monumentos aunque aquí estemos tratando de otro tipo de objetos: edificios o construcciones (LEFEBVRE, 1970: 28). Pero lo que parece cierto es que la ciclovía de la ciudad constituye un objeto que viene a caracterizar el proceso de desarrollo por el que la ciudad llega a ser una metrópoli importante. Es adecuado pensar que este proceso no culmina con su construcción. Esto pues la implementación del Programa da continuidad a la política contribuyendo con la propuesta de desarrollar la multimodalidad que requiere un desarrollo ulterior de ciclovías en la ciudad que permitan una movilidad de acuerdo con los fines de la propuesta.

De acuerdo con esto, la ciclovía de la ciudad puede ser considerada como elemento de una acción tendiente a ejecutar una transformación en la realidad de la ciudad. Es necesario considerar el problema que tiene que ver con la forma última que toma su trayecto. Así, permite comunicar lugares en cinco delegaciones de la dieciséis de la ciudad. Pero además no sigue una tendencia a comunicar lugares de importancia para el fin de la multimodalidad en el transporte en los términos de la propuesta del Programa. Aunque este problema es tema del próximo apartado, merece mención en el que ahora nos ocupa como antecedente histórico. Así, la propuesta de desarrollar la multimodalidad que presenta el Programa recurre a la disponibilidad de ese momento de la ciclovía que ya se había construido. Tiene sentido pensar que al momento de la implementación del Programa era posible identificar su potencialidad para el desarrollo de esa posibilidad.

Pero lo que es cierto es que a pesar de este hecho, en el Programa se considera tener en cuenta la potencialidad de la ciclovía para el desarrollo de su fin en que la propuesta de multimodalidad encuentra sentido. La ciclovía se nos presenta como un objeto que opone un cuestionamiento a la propuesta del Programa en tanto su idea de multimodalidad parece requerir un matiz de forma

que el uso de la bicicleta no se transforme exclusivamente en una forma de transporte en detrimento de otras funciones importantes que ha tenido en la historia de la vida en la ciudad. De acuerdo con esto llama la atención el hecho de que el Programa considere que la ciclovía tiene una potencialidad para los fines de la multimodalidad. Parece cierto pensar que en realidad la ciclovía fue construida para promover el uso de la bicicleta con poca consideración de esta posibilidad. En tal caso, cabría esperar que la misma se haya hecho expresa desde el momento de la construcción de la ciclovía.

Así, entonces, la ciclovía de la ciudad tiene una importancia en un primer momento. Aquél de su construcción que tiene que ver con la idea de promover el uso de la bicicleta en la ciudad. Es posible identificar un segundo momento asociado en que toma importancia para la idea que inspira el Programa. La propuesta del mismo es posible desarrollando nuevos tramos siguiendo el criterio de conectividad entre los lugares de importancia para el desarrollo de la multimodalidad. La importancia histórica de la ciclovía parece tener un elemento significativo en esta función de inspirar la propuesta de promover el uso de la bicicleta para la multimodalidad. Sin embargo, hay que tener cautela al afirmar esto pues, la lectura del Programa sólo nos permite aceptar que una vez que la ciclovía ya ha sido construida, se le considera potencialmente útil para los fines del mismo. Es posible señalar un problema en la propuesta del Programa en tanto la ciclovía, como se ha indicado, sigue más la función de promover el ciclismo y el deporte según se establece en su contenido (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>). Es necesario clarificar la razón por la que se percibe en ella una potencialidad para el desarrollo de la propuesta del Programa. Pareciera que el comunicar lugares importantes para el desarrollo de la multimodalidad es una condición necesaria y sólo entonces encontraría el lugar que el Programa le está tratando de dar.

Incorporar un apartado sobre la ciclovía como antecedente histórico de la implementación del Programa tiene el objetivo de ilustrar la causa por la que se presenta potencialmente útil para la propuesta del mismo. En este sentido, afirmar

que constituye un antecedente histórico de importancia significa que tiene una función determinante de la decisión de considerarle en la propuesta del Programa. Así, el hecho de que sea un objeto que caracteriza ciertos lugares de la ciudad en el momento que la propuesta del Programa encuentra origen nos permite fundamentar que ya puede ser considerado algo con una importancia histórica. Parece necesario distinguir los momentos de la construcción de la ciclovía de los de la formulación y la implementación del Programa. No obstante, sigue siendo necesario incorporarles en la comprensión del proceso de desarrollo de la propuesta de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad en su totalidad.

Es cierto que la ciclovía es construida para dar cauce a la noción de que el uso de la bicicleta es una práctica conveniente en la ciudad. De ahí, se desarrolla la búsqueda de la multimodalidad en el transporte. En este sentido, la importancia histórica de la ciclovía parece indiscutible. De acuerdo con esto, la propuesta de desarrollo de la multimodalidad del Programa no acontece espontáneamente. Más bien, junto con la ciclovía hay otros hechos que le dan sentido. Entre ellos conviene mencionar el tema ambiental de la ciudad. El mismo Programa indica que el uso de la bicicleta ha de cumplir una función que oriente hacia la solución de la manifestación de esta problemática urbana en un contexto local. De la misma forma, es posible caracterizar un tipo de ciudad en el contexto histórico en que es construida la ciclovía y que corresponde al de la emergencia de la propuesta de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad. Esto se refiere a una ciudad con ciertos problemas que experimentan cambios en una contextualización histórica. La propuesta sobre el proceso de desarrollo de la ciudad es útil en la comprensión de este punto. Una vez que ciertas actividades se vuelven hegemónicas contribuyen a dar cierta forma a la ciudad (GARZA, 1985: 308). Parece posible establecer una clasificación de ciudades de acuerdo a estas características que luego puede ser útil para la comprensión de la emergencia de la propuesta de promoción del uso de la bicicleta para la movilidad urbana.

La ciclovía puede ser considerada un objeto material que expresa una de las consecuencias de este proceso. Así, podemos llegar a clasificar un conjunto de ciudades en que hay una disponibilidad de vías exclusivas para el uso de la

bicicleta con el fin de refuncionalizar la movilidad en las mismas. En el mismo sentido, el uso de la bicicleta ha de ser pensado de acuerdo a este hecho histórico en tanto llegado un momento en el proceso se le considera potencialmente útil para resolver un problema propio de las actividades de reproducción de la vida en la ciudad. De esta forma, la ciclovía cumple una función en el proceso al constituir un objeto que contribuye a la génesis de la propuesta sobre un uso particular de la bicicleta en la ciudad. Este tiene que ver con su uso en trayectos utilitarios según la denominación del Programa (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>). Sin embargo, hay acciones en el marco del Programa que contribuyen a reproducir la práctica de un uso de la bicicleta para fines deportivos y de recreación. En esta forma, la multimodalidad puede tener, también una función en otro sentido al hacer posible que los usuarios hagamos uso de las ventajas que otorga el Programa en los días en que se permite la circulación en bicicleta en vías que en otros momentos son exclusivas para las formas de movilidad motorizadas.

La preocupación que inspira este apartado encuentra una explicación satisfactoria en la comprensión de las consecuencias que siguen a la construcción de la ciclovía en la ciudad. El proceso puede ser contextualizado localmente pero también en términos globales en tanto hay otras ciudades en el mundo con políticas similares a la que nos ocupa. No obstante, cabe hacer una diferenciación en tanto la construcción de la ciclovía no es una decisión que siga a la implementación del Programa. La ciclovía se convierte así en un modelo. El Programa le retoma y le da un nuevo sentido en una propuesta que pretende desarrollar nuevas condiciones materiales de este tipo para generalizar las posibilidades que brinda a otros lugares de la ciudad. En este sentido, la ciudad encuentra una fuente de transformación de su realidad material mientras en la misma se empieza a registrar una tendencia a homogeneizar las condiciones de cada delegación de forma que la posibilidad de usar la bicicleta en los términos del Programa sea una realidad sin importar la delegación de que se trate.

Esto es importante. En primer lugar, conviene considerar que la ciclovía es construida de acuerdo con una determinación que parece situarle prácticamente

sólo donde había vía de ferrocarril. De esta forma, la propuesta de promover el uso de la bicicleta en la ciudad se presenta limitada. Este hecho nos da otro elemento para pensar críticamente la propuesta del Programa. Este último, se presenta como el impulsor de la multimodalidad apoyada en la promoción del uso de la bicicleta buscando superar el criterio que da lugar a una desigualdad territorial en la ciudad en tanto luego de la construcción de la ciclovía, sólo algunas delegaciones del total cuentan con una vía de este tipo. Así, pensar la ciclovía como un objeto de la ciudad nos obliga a considerar estos problemas que el Programa debe resolver para ejecutar con éxito su propuesta de movilidad alternativa.

4.2. LA FUNCIONALIDAD DE LA CICLOVÍA EN LA IDEA DE LA MULTIMODALIDAD.

Una vez que se ha presentado la cicloavía como un objeto importante de la realidad material de la ciudad, conviene pensar su funcionalidad en lo que tiene que ver con la propuesta de multimodalidad. Para desarrollar esto conviene pensar un poco en lo que se refiere a la morfología de la ciudad como un lugar material en nuestra percepción de la realidad de la vida en la misma. Esta puede encontrar sentido en tanto los procesos que en la ciudad se desarrollan cuentan como uno de sus elementos, los lugares donde ocurren. Así, la ciudad llega a ser un lugar; aquél donde se desarrolla la propuesta de promoción del uso de la bicicleta del Programa, en el caso de la ciudad y el tema que nos ocupan. La cicloavía también es un lugar, uno exclusivo para el uso de la bicicleta en la ciudad. Es posible comprender las consecuencias lógicas que tiene pensar el tema de la multimodalidad a partir del significado de los lugares donde parece tener una posibilidad de desarrollo.

La propuesta del Programa está organizada de acuerdo con algunos hechos que es conveniente señalar. Entre estos es necesario mencionar el que tiene que ver con los problemas que busca solucionar. La propuesta toma un matiz particular al incorporar el argumento ambientalista en su contenido. Posteriormente encontramos la contribución de la historicidad de la cicloavía en tanto también tiene una importancia significativa en la emergencia de la propuesta. Otros dos temas que hay que tener en cuenta son los que tienen que ver con la necesidad de desarrollar la participación ciudadana y con la normatividad para el uso de la bicicleta en la ciudad. Finalmente, hay que señalar su propuesta en términos de la propuesta de multimodalidad. Como se ha sugerido con anterioridad, la misma puede ser entendida como una forma de funcionamiento de uno de los hechos de la ciudad: la movilidad o el transporte. En este sentido, la cicloavía tiene una potencialidad para cumplir una función que contribuya a su desarrollo.

Ya se ha presentado su función histórica más asociada a la dificultad de sostener que tan sólo el primer tramo de cicloavía pueda tener una contribución

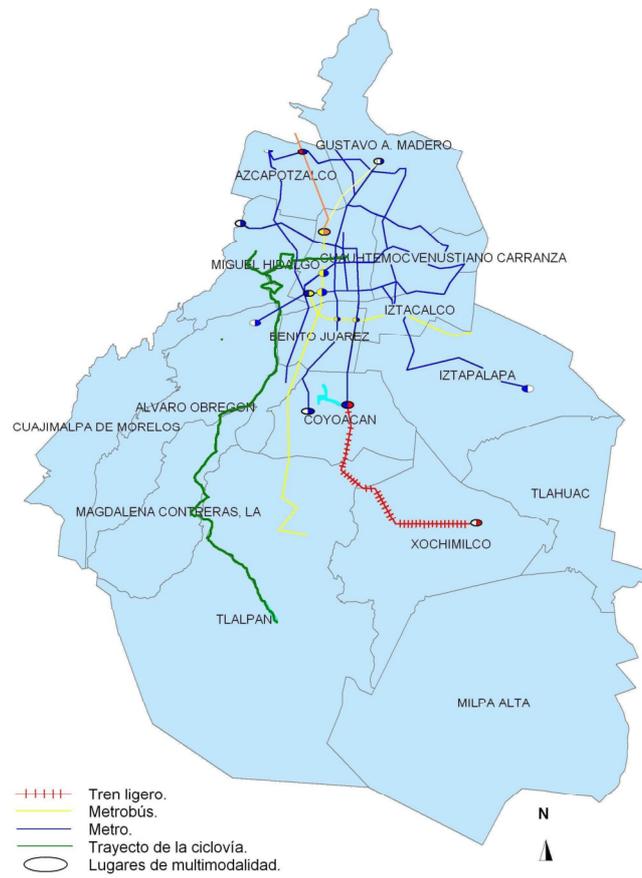
significativa al desarrollo de la multimodalidad. Sin embargo, es indudable que tiene una importancia en tanto se presenta como una posibilidad que la propuesta del Programa no deja de lado. De esta forma, la ciclovia habrá de ser considerada en dos sentidos. El primero de ellos tiene que ver con la ciclovia que ya se ha construido. El segundo con la propuesta del Programa de desarrollar más vías de este tipo en la ciudad para el desarrollo de la multimodalidad. Así, la ciclovia que se construyó hasta el momento de la implementación del Programa contribuye poco al desarrollo de la multimodalidad pues en su mayor parte, el trayecto comunica lugares que tienen poco que ver con la misma. Para cumplir una función en este sentido, la ciclovia debe comunicar lugares donde haya una oferta de transporte como estaciones de Metro, Metrobús, autobús, trolebús, tren ligero, transporte concesionado así como estacionamientos para los usuarios de automóvil. Esta situación sólo se presenta en su tramo que comunica al Centro de la Ciudad y una parte en el área del Bosque de Chapultepec.

Es claro que la ciclovia tiene una función, en un primer momento, en la emergencia de la propuesta del Programa. Sin embargo, después hay que llamar la atención hacia su funcionalidad en términos de las posibilidades que brinda para el desarrollo de la multimodalidad. Por esta causa se han indicado dos formas de pensarle. Así, la ciclovia es potencialmente útil al fin de la multimodalidad si se considera en el marco de un conjunto de acciones en que se le desarrolle en otros lugares de la ciudad permitiendo, entonces, comunicar lugares funcionales para ese fin. Ya se han mencionado los lugares que corresponden a esa posibilidad. En este sentido, la ciudad cuenta con amplias posibilidades de desarrollo para la misma. Como se ha indicado, la posibilidad de usar la bicicleta parece tener que cumplir con la condición de ser una práctica generalizada en la ciudad para ser una causa significativa de desarrollo de la propuesta del Programa. De acuerdo con esto, parece necesario pensar que los lugares de multimodalidad debieran tender a ofrecer a los usuarios dos opciones o más de destino al usar la bicicleta. Así, por ejemplo, sería posible usar la bicicleta para ir a una estación de metro donde haya intercambio multimodal o a una de Metrobús, tren ligero o RTP donde también ocurra ese hecho (Ver mapa IV.3, p. 118). La ciclovia que se construyó en

el primer momento del proceso, aquel que ocurre antes de la implementación del Programa, tiene otra funcionalidad en los términos que aquí se han planteado.

Así, el estado actual de las cosas es aquél de un conjunto amplio de condiciones por desarrollar para impulsar la propuesta del Programa. La ciclovía como algo que es posible pensar potencialmente útil para el desarrollo de la multimodalidad cumple una función que contribuye al desarrollo de la propuesta. Este hecho genera algunos problemas que tienen que ver con otras condiciones necesarias para el desarrollo del uso de la bicicleta con este fin. Se puede considerar que en la ciudad ha pasado un periodo de tiempo relativamente corto para un pleno desarrollo de la propuesta. En este sentido, las consecuencias de la misma no han alcanzado gran trascendencia. Esto se puede afirmar en tanto son pocos los lugares que han sido acondicionados para un desarrollo generalizado del uso de la bicicleta para la multimodalidad. Un escenario diferente supone una generalización de las condiciones para esta práctica junto con un incremento significativo en la proporción de viajes diarios realizados en bicicleta en comparación con las otras formas de movilidad. De hecho, parece necesario esperar continuidad en la política pues una transformación radical de la realidad en este sentido ha estado lejos de suceder en la ciudad. Esto nos conduce a considerar otro problema que tiene que ver con el plazo para la expresión de nuevas condiciones en la realidad. El Programa considera algunos resultados al momento en que culmine la administración que ha sido responsable de implementarle. Sin embargo, no incorpora una propuesta de los cambios que se pueden esperar en un periodo posterior (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>). Es necesario pensar que la propuesta depende de este hecho en tanto hay un margen de incertidumbre que nos impide tener la seguridad de que la política vaya a continuar sin interrupción.

Mapa.
IV.3. Lugares de la multimodalidad.



Fuente: Página electrónica del Gobierno del Distrito Federal y plano de la Ciudad de México.

De esta forma, se nos presenta con claridad que la ciclovía tiene esa función potencial en el desarrollo de la multimodalidad. Pero esto supone el que existan las condiciones que propone el Programa. Al mismo tiempo, esto nos impide negar que la ciclovía tenga tal funcionalidad potencial para la multimodalidad. Esto requiere que la disponibilidad de ciclovía esté integrada a la oferta de transporte público de forma que tengamos un diagrama en que la movilidad urbana funcione con la articulación de las distintas formas de movilidad. Es conveniente pensar la ciclovía en términos de su importancia en el conjunto de los objetos de la ciudad. Por supuesto que en la ciudad hay otras cosas que también cumplen una función en la reproducción de la vida en la misma. En el mismo sentido, merece atención al constituir un elemento en el conjunto de problemáticas que caracterizan a la ciudad. La ciclovía toma así un significado en términos del pensamiento sobre la ciudad. Esto tiene un primer momento caracterizado históricamente en tanto es antecedente de la propuesta del Programa que considera que la ciclovía es una alternativa para el desarrollo del uso de la bicicleta en la ciudad para el fin de la multimodalidad.

Se ha tratado de llamar la atención sobre la propuesta del Programa en términos de los temas que constituyen su contenido. El objetivo en este sentido es el de desarrollar con más detalle el tema de la multimodalidad para la comprensión de la problemática que nos ocupa. Esta ha de ser considerada determinante del problema que se ha tratado de presentar. La multimodalidad es, entonces, un concepto cuyo significado está referido a las condiciones de existencia vigentes en la ciudad al momento de la emergencia de la propuesta. Se ha adelantado cierta idea asociada a este argumento. Con más precisión, es necesario considerar que el proceso de desarrollo de la ciudad ha generado la necesidad de desarrollar este carácter de la movilidad en los trayectos que tienen lugar en ella. Así, es necesario considerar que este proceso de desarrollo manifiesta una problemática en tanto la propuesta de recurrir al uso de la bicicleta para el desarrollo de la multimodalidad encuentra la posibilidad de ocurrir.

Así, la cicloavía tiene una función como concentradora de la necesidad que sigue a la problemática de este proceso en relación con el tema de la movilidad. Cabe mencionar que el problema puede ser referido como aquel del transporte o de la movilidad. Esta parece una distinción conceptual que hace referencia al mismo hecho. La funcionalidad de la cicloavía para la multimodalidad nos plantea la dificultad de comprender la causa por la que como objeto de la ciudad, no fue originalmente desarrollado para este fin. Hay que prestar atención al orden de los hechos. La implementación del Programa sigue en el tiempo a la emergencia de la propuesta de promover el uso de la bicicleta en la ciudad. Esta última produjo en la realidad otras consecuencias más que aquella del desarrollo de la propuesta de multimodalidad. La implementación del Programa le presenta una vez que se ha desarrollado una cicloavía en la ciudad sin que se hubiera considerado su funcionalidad con este fin.

Así, parece difícil encontrar otra función de la cicloavía más allá de aquella como antecedente histórico de la implementación del Programa pero es posible identificar este hecho. El proceso por el que emerge la propuesta de multimodalidad es un tanto difícil de comprender. Un problema relacionado consiste en ilustrar la forma por la que es posible. Una primera dificultad tiene que ver con la distinción que hay que establecer para tener claridad sobre un primer momento en que la cicloavía tiene una influencia en la implementación del Programa. Se puede considerar que la construcción de la cicloavía tiene éxito pues es retomada en la propuesta del Programa por su potencial para contribuir al desarrollo de la multimodalidad. De esta forma, su importancia no es despreciable pues se nos presenta determinante de la propuesta del Programa. Así, constituye un problema difícil el que tiene que ver con la clarificación de los fines de la construcción de la cicloavía y de la implementación del Programa. La cicloavía no es construida con una intención expresa de desarrollar la multimodalidad. Sin embargo, una de las consecuencias de su construcción es precisamente su desarrollo. El éxito de la construcción de la cicloavía puede ser señalado en el hecho de que la propuesta no quedó en el abandono.

La ciclovía de la ciudad ha de ser considerada, entonces, más como un objeto de la realidad material de la ciudad en la comprensión histórica de esta realidad urbana específica. Así, conviene prestar atención a su potencialidad para convertirse en una alternativa viable que permita el desarrollo de la propuesta del Programa en términos de la multimodalidad. Nuestra comprensión de la realidad urbana local está mediada por la dificultad que caracteriza este proceso. Así, se ha propuesto pensar este hecho en términos de una necesidad generada en el proceso de desarrollo de la ciudad. Parece que este proceso encuentra alguna limitación que da lugar a un problema en la realidad cotidiana de la ciudad. Se puede hipotetizar que la preocupación por desarrollar la multimodalidad es expresión de esta problemática. En este sentido, es posible que el proceso de desarrollo de la ciudad sea problemático en tanto da lugar a dificultades entre las que se cuenta la emergencia de la propuesta de multimodalidad.

El proceso presentado por Garza sobre el desarrollo de la ciudad es ilustrativo de este problema (GARZA, 1985: 307). Así, es posible interpretar el resultado que sigue a la elaboración del Programa si se trata de pensar que la propuesta de promoción del uso de la bicicleta ha de encontrar un cauce en el proceso. La forma de la ciudad en su dimensión material queda determinada por este hecho. Así, hasta el momento de la emergencia de la preocupación por promover el uso de la bicicleta en la ciudad el proceso conduce a una realidad material característica en que la ciclovía aun no encuentra un lugar. Esta realidad es objeto de una transformación para que la ciclovía sea posible. Este hecho parece un paso intermedio entre dos momentos de los cuales uno tiene que ver con una potencialidad de la realidad para dar lugar a nuevas condiciones de existencia urbana. Como paso intermedio, la ciclovía de la ciudad parece una obra que no culmina pues se encuentra en ella la potencialidad para el desarrollo de la multimodalidad. Posteriormente encontramos la dificultad de construir las condiciones para que la movilidad multimodal sea un factor determinante de una mejor realidad urbana.

En este sentido, parece conveniente pensar la realidad de la ciudad sin consideración de la propuesta del Programa. La ciclovía no deja de ser un

elemento de la realidad material de la misma. Sin embargo su importancia es limitada. Es posible pensar en un área de influencia que no abarca la totalidad del territorio en las delegaciones donde está ubicada. Incluso, si pensamos que el proceso culmina con la construcción de la ciclovía; sigue siendo posible problematizar la realidad de la ciudad en términos del conjunto de sus dieciséis delegaciones o de su dimensión metropolitana. Esto nos situaría ante un escenario en que una proporción significativa del territorio corresponde a lugares donde no hay posibilidad de usar bicicleta en una ciclovía. Es posible cuestionar la política que da lugar a su construcción en tanto es causa de un criterio de desigualdad en la ciudad considerada en su conjunto. Sin embargo, el problema consiste en comprender la propuesta del Programa en términos de su propuesta de multimodalidad.

De esta forma, el proceso no culmina con la construcción de la ciclovía y emerge la intención de desarrollar la multimodalidad en la ciudad. Este hecho tiene consecuencias dignas de ser consideradas pues contribuye al desarrollo de una homogeneización de las condiciones materiales en la ciudad. Inicialmente, en la realidad urbana donde el proceso no va más allá de la construcción de la ciclovía como se conoce hasta el momento de la implementación del Programa; ésta caracteriza ciertos lugares de la ciudad siendo posible una discriminación de los mismos en tanto haya o no ciclovía para usar la bicicleta. De aquí sigue la posibilidad de clasificar las delegaciones de la ciudad según la disponibilidad o no disponibilidad de uso de la ciclovía. El problema que emerge con la implementación del Programa es aquél que tiene que ver con la tendencia a una homogeneización de las condiciones materiales en los lugares que dan realidad a la ciudad, sea que le pensemos o no en términos metropolitanos.

Así, el Programa debe ser considerado en términos de su dependencia respecto del proceso por el que emerge la preocupación por desarrollar la multimodalidad en el transporte. La construcción de la ciclovía es un hecho representativo de este proceso. Sin embargo, se requiere cierta cautela en tanto este hecho no es manifiesto de acuerdo con las fuentes que se han tenido disponibles. Si tomamos en cuenta lo que establece el Programa, la construcción

de la ciclovia tuvo un objetivo diferente a aquel indicado en el mismo en relación con el tema de la multimodalidad. Este hecho nos hace difícil afirmar que la necesidad de desarrollar la multimodalidad en el transporte haya sido determinante de la decisión de construir la ciclovia en la forma como lo fue de la propuesta del Programa.

De acuerdo con esto, es que se propone que la ciclovia fue construida con un fin diferente que no seguía el desarrollo de las condiciones para la multimodalidad en el transporte en la ciudad. Así, el proceso tiene características especiales en la medida que posterior al momento de su construcción se hace expresa la propuesta de desarrollo de la multimodalidad. La dificultad consiste en comprender la génesis de este hecho en el caso de la propuesta para la ciudad de México. La función de la ciclovia en relación con ella se limita, entonces, a la de elemento antecedente aunque puede ser considerada un símbolo. También se puede señalar como la causa de la propuesta. Su construcción busca promover el uso de la bicicleta en la ciudad. Esto da lugar a que se presente la multimodalidad como una alternativa viable dadas las condiciones vigentes en el momento de la implementación del Programa. El proceso está caracterizado de tal forma que es necesario prestar un poco de atención a su orden.

La construcción de la ciclovia se presenta, en un primer momento, como la manifestación de una problemática que se refiere a la preocupación ambiental asociada a la vida en la ciudad. Esta circunstancia determina que se considere que la bicicleta debe ser tomada en cuenta para practicar una vida urbana menos nociva para la existencia social. Es claro que, de acuerdo con el Programa; en este primer momento no se busca como objetivo el desarrollo de la multimodalidad (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>). Sin embargo, la propuesta parece tener una consecuencia no prevista en tanto emerge la propuesta de desarrollo de la multimodalidad en el transporte. Es relativamente fácil identificar el nuevo carácter de la propuesta de promoción del uso de la bicicleta en tanto tiene esta diferencia con respecto a la que corresponde a la decisión de construir la ciclovia.

La propuesta del Programa presenta en forma la necesidad de desarrollar la multimodalidad. Así, la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad se transforma hasta alcanzar este carácter que incluye desarrollar este hecho en la forma de movilidad vigente en la ciudad. La ciclovía queda como un legado histórico de la autoridad que tomó la decisión de construirle hacia un nuevo momento en que su propuesta de usar la bicicleta podía ser retomada o descartada. La construcción de la ciclovía constituye un primer momento en la transformación del entorno material en el orden de hechos que conduce a la emergencia de la propuesta de multimodalidad en el transporte en la ciudad. En el marco de la propuesta del Programa, esto está expresado claramente y, así, el proceso queda caracterizado como un conjunto de momentos en que se van conformando hechos y condiciones para su implementación y una consecuente transformación de la realidad urbana.

En relación con la función de la ciclovía como antecedente de la emergencia de la idea de la multimodalidad, la propuesta considera desarrollarle en un contexto más amplio que nos invita a pensar la ciudad en su totalidad de forma que se presenta la posibilidad de construir más ciclovías en otros lugares de la ciudad. El proceso por el que se lleva a cabo este tránsito del momento de la construcción de la ciclovía al de la elaboración del Programa nos plantea la problemática de desentrañar los hechos relacionados con la emergencia de la propuesta de desarrollo de la multimodalidad. Aparentemente, la propuesta inicial interpreta de forma diferente la ciudad de como lo hace la propuesta del Programa. La construcción de la ciclovía parece seguir un fin limitado en lo que tiene que ver con la promoción del uso de la bicicleta. Este queda circunscrito a ciertos lugares de la ciudad en que es posible diferenciar las delegaciones de la misma según haya en ellas disponibilidad de uso de la ciclovía o, bien, que no la haya. En este sentido, se ha propuesto pensar la ciudad como una realidad heterogénea en que es posible identificar lugares, significados atribuidos a los mismos y funciones de éstos en el devenir de la vida en la ciudad.

De acuerdo con esto, la ciclovía es construida y sigue una caracterización de la ciudad en términos de su presencia. Las delegaciones quedan diferenciadas

por el hecho de que en algunas de ellas hay ciclo vía y, con ella, la posibilidad de practicar el uso de la bicicleta en la ciudad disfrutando de un lugar exclusivo para la práctica. En este momento, parece tener poco sentido pensar el problema de la multimodalidad. Más bien, parece que sólo se trata de usar bicicleta para ejercer alguna compensación por la práctica de una forma de movilidad que se presenta peligrosa para la existencia social debido al uso de las formas motorizadas de movilidad. De esta forma, emerge un problema en tanto la ciudad queda caracterizada como un lugar heterogéneo en que una parte mayoritaria de su territorio queda excluida de la posibilidad de usar la bicicleta en la ciudad gozando de esa condición. La construcción de la ciclo vía se presenta como elemento de una propuesta innovadora que sigue un fin limitado al considerar la dimensión de la ciudad en términos de su carácter metropolitano.

El problema de la multimodalidad sigue a este momento de la construcción de la ciclo vía. Forma parte de la propuesta del Programa y corresponde a un hecho que puede ser considerado resultado de la decisión antecedente de construir dicha vía. En este segundo momento, la promoción del uso de la bicicleta no queda descartada de la agenda. Sin embargo, es retomada con un nuevo carácter en que se presenta la propuesta de desarrollo de la multimodalidad. Así, el uso de la bicicleta es aún importante en la ciudad al tiempo que emerge una nueva propuesta relacionada al mismo. Parece acertado afirmar que al momento de la construcción de la ciclo vía no se consideraba contar la bicicleta entre los medios de transporte de la ciudad. La intención de usarle para resolver los problemas cotidianos de movilidad asociados con las actividades de reproducción de la existencia en la misma emerge hasta el momento de la elaboración del Programa (SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL , 2007: <http://www.gdf.gob.mx/>). En ese momento es que la bicicleta empieza a ser considerada una alternativa para la solución del problema de la movilidad en la ciudad. Así es como toma forma la propuesta del Programa en relación con la promoción del uso de la bicicleta en ella.

En relación con este hecho, es necesario indicar de nuevo que el proceso no se desarrolla aisladamente en la ciudad de México. Ya se ha presentado la

implementación de políticas similares en otras ciudades del mundo. Así, la propuesta puede ser considerada un hecho característico del proceso que determina la existencia en el mundo urbano quedando el problema de explicar lo que determina que sólo en algunas ciudades se implemente una política de este tipo. En relación con esto, el que la ciudad de México no sea una ciudad de un país desarrollado como las ciudades de los otros casos presentados en el primer capítulo, llama la atención, pues en ella emerge una preocupación por un problema que parece propio de las preocupaciones del mundo desarrollado. Por eso se propone que este hecho tiene que ver con el proceso de globalización del cual la ciudad de México no se desarrolla de forma independiente. Este lugar de la ciudad que nos ocupa en el proceso de globalización que se desarrolla como parte del contexto de la emergencia de la propuesta del Programa parece explicativo de la citada preocupación por desarrollar el uso de la bicicleta para la multimodalidad.

La construcción de la ciclovía aparece como un objeto que depende del proceso por el que se desarrolla la preocupación por usar la bicicleta en la ciudad que es, a su vez, parte del proceso de globalización que caracteriza el contexto histórico de la emergencia de la propuesta del Programa. La función de la ciclovía en la propuesta de multimodalidad puede quedar indicada como la de un elemento generador. Conviene considerar la ciclovía como un objeto característico de ciertos lugares de la ciudad que delinea un criterio de diferenciación espacial en lo que a la posibilidad de usar la bicicleta en la ciudad se refiere. Así, esta propuesta está referida al hecho que integra a la ciclovía como uno de sus elementos materiales dando un fundamento a la propuesta de desarrollo de la multimodalidad en el transporte en la ciudad. La importancia de la ciclovía como antecedente histórico de la propuesta es una parte de este proceso tanto como el hecho asociado a su función como un elemento de la realidad material del entorno presentada en este apartado.

El problema de la multimodalidad en el transporte se presenta como una idea propia de un contexto histórico particular en que es necesario pensar la vida en la ciudad y los problemas que a ella quedan referidos. Es necesario considerar la tendencia internacional a desarrollar el uso de la bicicleta en la ciudad según la

idea de integrarle a la práctica de la movilidad urbana para la solución de las necesidades cotidianas de la vida en la ciudad. El proceso toma una especificidad al emerger la propuesta del Programa para la ciudad de México. La preocupación por desarrollar el uso de la bicicleta en la ciudad con el fin de lograr la multimodalidad en el transporte es un hecho que caracteriza esta tendencia a promover el uso de la bicicleta en la misma. Pensar la existencia social parece obligarnos a considerar este hecho para poder comprender la problemática que le caracteriza una vez que se avanza hacia un nuevo momento del proceso histórico de desarrollo de la vida en la ciudad.

La ciclovía de la ciudad se presenta como un elemento innovador de la realidad material a partir del cual se desarrolla la idea de promover el desarrollo de la multimodalidad en el transporte en la ciudad. La ciudad toma una forma nueva en que es posible identificar una heterogeneidad espacial relacionada con la posibilidad de usar la bicicleta en la ciudad con independencia de la propuesta de desarrollo de la multimodalidad. Posteriormente, junto con la implementación del Programa, la ciclovía se convierte en un símbolo al cual se atribuye una potencialidad favorable al desarrollo de la multimodalidad en el transporte en la ciudad. Así, es presentada como una alternativa a la preocupación que motiva la propuesta del Programa. De este hecho sigue una consecuente necesidad por llevar a cabo una transformación de la realidad material de la ciudad más profunda que aquella de la construcción de la ciclovía para hacer posible el objetivo del Programa en lo que al desarrollo de la multimodalidad se refiere. La movilidad como se ha conocido hasta el momento en la ciudad tomaría un nuevo rasgo. Esta transformación llevaría a cabo una tendencia a homogeneizar las condiciones materiales en otros lugares de la ciudad lo que tendría como resultado una nueva realidad material en que el uso de la bicicleta en la ciudad podría practicarse más ampliamente de lo que la ciclovía permite para el fin, además, de la multimodalidad.

4.3. Un acercamiento cualitativo al problema.

Para complementar el trabajo hasta aquí presentado es conveniente desarrollar un acercamiento al problema desde la perspectiva de la metodología cualitativa. De esta forma, las cuestiones planteadas hasta el momento encuentran un sentido en la forma como las personas planteamos una comprensión del hecho de acuerdo con las preguntas que han dado origen a este texto. Para hacer posible este objetivo se han llevado a cabo algunas entrevistas a personas en lugares donde hay disponibilidad de condiciones para el uso de la bicicleta en la ciudad que nos ocupa. Se llevó a cabo un trabajo en varias visitas de campo a los citados lugares de forma que fuese posible entrevistar personas que pudieran referir sus opiniones a la realidad de la propuesta de uso de la bicicleta para la ciudad. Las entrevistas se realizaron de forma que se pudiese documentar la opinión de usuarios en relación con la oferta de condiciones para el uso de la bicicleta en los términos de la idea de la multimodalidad en el transporte. También se presenta información obtenida de una entrevista a una profesora universitaria y de otra a un miembro de una Organización No Gubernamental involucrada en el tema. En el apartado correspondiente a la construcción de las condiciones para el uso de la bicicleta ya se ha presentado alguna información también obtenida a partir de una entrevista, en este caso, a un funcionario involucrado en la implementación del Programa para la ciudad de México. Las entrevistas que aquí se presentan tienen que ver con el uso que se hace de las condiciones una vez que han sido desarrolladas. Las visitas de campo se programaron en horarios acordes a la propuesta de uso de la bicicleta para la multimodalidad en el transporte. Se entrevistaron usuarios y personas que se encontraban en el lugar de la visita y que confirmaron tener conocimiento sobre la implementación de la propuesta para el uso de la bicicleta en la ciudad. Las entrevistas se realizaron de acuerdo con la hipótesis de la investigación de forma que las personas brindaran una opinión sobre la propuesta, su potencial y sus carencias. Se les interrogó en lo que tiene que ver con el problema que resulta de la vida en la ciudad por el que se ha propuesto pensar que el uso de la bicicleta es

una buena forma de encontrar una convivencia menos nociva con el ambiente al desarrollar lo que se ha conceptualizado como la vida en la ciudad.

Esto merece atención pues al tener en cuenta el desarrollo de la vida en la ciudad encontramos que ésta encuentra la limitación que sigue a la práctica de una forma de movilidad dependiente de la motorización. Se ha tratado de desarrollar el carácter problemático de este hecho de forma que sea posible pensar que el uso de la bicicleta es presentado como la alternativa óptima en la medida en que no depende de la motorización para satisfacer la necesidad de movilidad en la ciudad. De esta forma, nos encontramos ante la dificultad de explicar lo que se puede conceptualizar como la sustitución de una práctica por otra para resolver el mismo problema. Esto significa que el uso de la bicicleta se desarrolla para seguir ejerciendo una movilidad en la ciudad independiente de la dependencia de la motorización. Es necesario que se tenga claridad sobre lo que sucede una vez que se practica una movilidad no motorizada que no sea excluyente de las posibilidades que la vida en la ciudad es capaz de ofrecer. Hay que mencionar marginalmente que el uso de la bicicleta parece incapaz de liberarnos de nuestra dependencia del consumo de combustible fósil pues de forma indirecta sigue dependiendo de la producción de derivados que tienen como origen común la misma materia prima que la del combustible que utilizan los vehículos motorizados. Así, el uso de la bicicleta parece incapaz de romper esta dependencia cuando al mismo tiempo es posible pensar que la gravedad de sus efectos son menores en comparación con la de los que están asociados al uso de los vehículos motorizados para la movilidad. También es necesario considerar que el uso de la bicicleta tiene limitaciones como son el del número de pasajeros que podemos hacer uso de una bicicleta y las posibilidades que ofrece pues esta forma de movilidad cuenta con una limitación en lo que a la capacidad de carga se refiere en comparación con las formas de movilidad motorizadas que permiten el desplazamiento de cosas y personas.

De lo explicado hasta el momento es importante que la propuesta para el uso de la bicicleta en la ciudad tiene limitaciones entre las que destaca la imposibilidad de terminar con la dependencia que nuestra vida en la ciudad

desarrolla en relación con el consumo de la materia prima para la producción de las partes que la bicicleta requiere para funcionar. Esta necesidad del proceso productivo asociado sigue relacionada con la producción de derivados del petróleo sin los cuales no se puede producir una bicicleta. Con más detalle, este hecho tiene que ver con la producción de las llantas y el aceite necesarios para el funcionamiento de la misma. Ambas, obtenidas como derivados del petróleo que, como se ha indicado, también es la materia prima fundamental del combustible para la movilidad motorizada. Sin embargo, hay que reconocer que el problema es resuelto en cierta medida pues la movilidad no motorizada apoyada en el uso de la bicicleta es una forma de movilidad independiente de la motorización. Entonces, aunque se sigue dependiendo del petróleo para poder hacer uso de la bicicleta; se practica una movilidad que ya no es responsable de emitir gases contaminantes que contribuyen al cambio climático. La propuesta para el uso de la bicicleta se nos presenta así como una bondad pues constituye una forma efectiva para contrarrestar la problemática asociada al cambio climático producido por la emisión de los gases de efecto invernadero resultado del uso de las formas motorizadas de movilidad². El uso de la bicicleta nos permite pensar un futuro viable ante la amenaza asociada al cambio climático.

Se puede plantear que, en resumen, las respuestas de las personas entrevistadas tienen algunos temas en común que hay que considerar al pensar el hecho desarrollado a lo largo de este texto. De esta forma, las personas hicieron una referencia reiterada al tema de la cultura para el uso de la bicicleta en la ciudad. En un apartado anterior se ha presentado la dimensión social del uso de la bicicleta que tiene que ver con eso. Así, lo que indicaron las personas entrevistadas es que en la ciudad se carece de una cultura que haga posible el desarrollo exitoso del uso de la bicicleta en los términos que la propuesta enarbola. En general, se pudo observar acuerdo con la propuesta y las críticas se dirigieron hacia lo que se puede conceptualizar como la cultura del automóvil, la

² Entrevista a la Profesora Gabriela Carlos de la Facultad de Ciencias de la UNAM. La Profesora explicó que el uso de la bicicleta es capaz de producir condiciones más favorables que las que resultan de la práctica de la movilidad motorizada. Xavier Treviño, director operativo del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés) también indicó que la bicicleta permite encontrar solución al problema de las emisiones provenientes del uso de medios de movilidad motorizados.

carencia de condiciones materiales para el uso de la bicicleta en los términos de la propuesta y al tema de la contaminación del aire en la ciudad³. Xavier Treviño indicó que en el contexto de la emergencia de las propuestas para usar bicicleta en la ciudad es que hemos empezado a pensar la bicicleta como una posibilidad en cuanto un medio de transporte para la misma. Identificó el origen de la propuesta en la sociedad ubicando la implementación de políticas como una respuesta a ese hecho.

En las entrevistas también hubo una referencia a las cuestiones que tienen que ver con las características de la ciudad en comparación con otras donde también se han implementado políticas de este tipo. Así, es necesario indicar que se tiene una conciencia sobre el carácter particular de la ciudad de México en lo que se refiere a su extensión territorial y la magnitud de los requerimientos para un funcionamiento óptimo de la propuesta. También los requerimientos viales para la posibilidad de usar bicicleta en la ciudad merecen atención. En relación con este punto se hizo referencia a la necesidad de dotar de carriles exclusivos para el uso de la bicicleta adicionalmente a la de desarrollar una conciencia que haga posible la difusión de esta forma de movilidad entre la población. Las personas entrevistadas insistieron en que nuestra ciudad requiere el desarrollo de esta forma de pensar para hacer posible el desarrollo de la propuesta. De acuerdo con Xavier Treviño esta requiere como condición una transformación de la ciudad en lo que se refiere a su dimensión material. También dijo que pensar la ciudad en términos de metrópoli nos plantea otra dificultad a la implementación de la política en tanto las condiciones necesarias deben desarrollarse con un carácter cuantitativo mayor. Indicó que la implementación de la política en la ciudad de México debe llevarse a cabo consiguiendo hacerlo con un costo presupuestario más bajo del que se ha aceptado hasta el momento dependiendo, además, menos del financiamiento público por subsidio.

Es necesario indicar que las personas también hicieron referencia a los problemas que justifican la implementación de la propuesta y que son, como se ha indicado, la contaminación del aire, la congestión vehicular y el tema de la salud

³ Profesora Gabriela Carlos, Leonardo Navarro (usuario) y Fernando Rangel (usuario).

de la población. En relación con esto, las personas estuvieron de acuerdo en que usar la bicicleta contribuye a disminuir los niveles de contaminación del aire presentes en la ciudad y que tienen origen en el uso de las formas de movilidad motorizadas. En relación con esto es necesario prestar un poco de atención a la problemática del éxito posible de la implementación de la propuesta. Algunas personas manifestaron cierta preocupación con la posibilidad de que la propuesta tenga poco alcance en nuestra ciudad y dijeron considerar posible que la misma no tuviera futuro. En relación con este hecho indicaron que es necesario desarrollar las condiciones en relación directa con la dimensión territorial de la ciudad. Manifestaron acuerdo en que es necesario un periodo de tiempo importante para que la propuesta alcance un desarrollo significativo. Asimismo, es necesario tomar las decisiones una vez que se tiene certidumbre sobre sus resultados favorables. También hay que indicar que las condiciones de la ciudad de México permiten pensar que su dinámica no es un obstáculo para la continuidad de la política⁴. Las personas estuvieron de acuerdo en que la posibilidad de practicar la movilidad no motorizada debe estar al alcance de todas las personas en la ciudad. Sin embargo, hay que considerar que el alcance de la política está limitado por la propuesta de multimodalidad en el transporte. De acuerdo con esta propuesta, los usuarios obedecen el perfil de la población ocupada que ejerce este tipo de movilidad para resolver su necesidad de transporte en la ciudad para llevar a cabo sus actividades de trabajo⁵. Indicaron que es necesario pensar que la vida en la ciudad nos plantea la necesidad de desarrollar esta práctica para ejercer una relación menos dañina con el medio ambiente.

El uso de la bicicleta en la ciudad nos permite pensar nuestra realidad urbana de forma que desarrollemos prácticas más funcionales que hagan menos problemática nuestra vida en la ciudad. A lo largo de esta tesis se ha tratado de presentar este hecho como una característica de la vida en la ciudad. Se ha insistido en que pensar la vida en la ciudad nos obliga a considerar que ésta tiene

⁴ Xavier Treviño señaló que en el caso de la ciudad de México es necesario, cuando menos un periodo de 10 años para obtener resultados favorables y que puedan ser observados.

⁵ Lenoardo Navarro, Fernando Rangel y Profesora Carlos.

que ver con las dificultades que dan origen a la propuesta para usar bicicleta como una forma de movilidad alternativa. Esto es de interés pues nuestro entendimiento sobre la vida en la ciudad queda cuestionado en tanto parecemos obligados a considerar que ésta no significa necesariamente una existencia inviable ante el escenario de la crisis ambiental. Lo que llama la atención de la propuesta es que la vida urbana no es necesariamente inviable y la respuesta consiste en encontrar la forma menos problemática de satisfacer, en este caso, la necesidad de movilidad con el menor daño posible hacia las condiciones ambientales sobre las que se apoya la vida urbana. Las personas manifestaron un acuerdo en lo que se refiere a los temas de la contaminación y los problemas de salud de la población asociados a la vida en la ciudad. Entre los últimos, hubo una referencia reiterada al tema de la obesidad y también se hizo una referencia al problema de las enfermedades respiratorias asociadas a la práctica de la movilidad dependiente de la motorización. Otro tema que fue referido por las personas entrevistadas es el que se refiere a lo que ya se ha desarrollado sobre el automóvil.

Las entrevistas permiten comprobar que la hipótesis según la cual se desarrolló el tema de la motorización en este texto parece tener sentido. Las personas indicaron que la vida en la ciudad nos enfrenta a problemáticas entre las que es necesario considerar la del automóvil. Las personas entrevistadas manifestaron acuerdo en que la vida en la ciudad desarrolla este hecho problemático como se ha planteado en apartados anteriores en relación con el tema de la motorización. Las entrevistas permiten aceptar que la vida en la ciudad se construye, entre otros hechos, alrededor del automóvil como un objeto que da carácter a esta forma de vida. Ya se ha adelantado que la vida en la ciudad puede ser pensada como un hecho asociado al automóvil el cual puede ser considerado un símbolo que da cuenta de las posibilidades atractivas que la ciudad es capaz de ofrecer a los habitantes. Al automóvil se asocia el desarrollo de un hecho que nos enfrenta a la idea de la inviabilidad de la vida en la ciudad. La propuesta del uso de la bicicleta encuentra su origen en esto. Así, es cierto que la vida en la ciudad constituye un hecho problemático que genera la necesidad de desarrollar una práctica que permita encontrar solución a partir del ejercicio de la movilidad no

motorizada. El uso de la bicicleta se presenta como una alternativa capaz de hacer posible una vida en la ciudad que no genera el nivel crítico de condiciones adversas asociadas al tema del cambio climático.

Para finalizar este capítulo, se puede concluir provisionalmente que la ciclo vía tiene una importancia histórica como antecedente la implementación del Programa. Esta vía representa la emergencia de la preocupación por promover el uso de la bicicleta en la ciudad. El proceso queda delineado como aquél que inicia con la construcción de la ciclo vía que inspira la propuesta del Programa. El Programa retoma la propuesta inicial para darle un nuevo sentido de acuerdo con su propuesta de multimodalidad. Es así como la propuesta de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad sufre algunos cambios en su proceso de desarrollo para suponer una funcionalidad potencial del uso de la bicicleta en la solución de la problemática cotidiana de movilidad en la ciudad. La ciclo vía se convierte en un símbolo a partir del cual se estructura la propuesta de desarrollo del uso de la bicicleta en la ciudad bajo la de multimodalidad en el transporte.

De esta forma, la ciclo vía es un objeto de la ciudad que brinda ciertas posibilidades a un conjunto limitado de delegaciones de la ciudad. La posibilidad de usar la bicicleta en el marco de la propuesta original de promoción de esta práctica es limitada y genera una problemática de exclusión y desigualdad al interior de la ciudad. El Programa parece tratar de dar una respuesta al proponer que las condiciones para el uso de la bicicleta en la ciudad debieran tender a la generalización de forma que prácticamente en cualquier lugar de la ciudad sea posible usar la bicicleta de acuerdo con la propuesta de multimodalidad y contribuir, así, a la transformación de la realidad urbana que es posible esperar del desarrollo de la propuesta de movilidad del Programa. Hay que considerar las posibilidades que brindan los lugares particulares pues parece acertado pensar que la transformación previa de la realidad urbana que dio lugar al desarrollo de la vía del ferrocarril es determinante del trayecto que resulta de la construcción del primer tramo de ciclo vía de la ciudad. Entonces, cada lugar donde se desarrollen tramos nuevos de este tipo de vía plantearán problemas específicos a la construcción de estas condiciones. El uso de la bicicleta encuentra su posibilidad

de desarrollo en la difusión de estas condiciones para esta forma de movilidad. La idea del escenario posible para la realidad de la propuesta del Programa parece significativamente diferente de la realidad actual en la ciudad. En este sentido, una dificultad que parece imponerse al Programa es la de que su propuesta de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad para la multimodalidad es utópica. El éxito de su implementación parece mediado por la solución de este problema ideológico.

5. CONCLUSIONES.

Una vez presentada la problemática que se desarrolla alrededor de la implementación de la propuesta de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad de México, es necesario finalizar con algunas conclusiones. Estas tienen que ver, en primer lugar, con esta propuesta para el uso de la bicicleta en el marco de un ejercicio de la movilidad urbana menos dependiente de la motorización. Así, el problema queda definido como un hecho asociado a la existencia en la ciudad que parece señalar hacia una nueva forma de existencia en la misma en la que nuestra interpretación sobre lo que caracteriza lo urbano se transforma hacia una actividad social menos destructiva de sí misma en relación con el ejercicio de la nueva forma de movilidad. Entre las conclusiones que a continuación se presentan, una importante que tiene que ver con la propuesta del Programa es aquella de la necesidad de recurrir al uso de la bicicleta en la ciudad asociada a la problemática ambiental. El uso de la bicicleta encuentra sentido en las consecuencias favorables que puede producir para mitigarle. Esto se refiere a la dificultad que motiva la necesidad de considerar lo que se presenta en estas conclusiones. Estos hechos merecen atención en tanto la discusión parece obligada a considerar problemas que hacen difícil vislumbrar las soluciones a una realidad que parece demandar de nosotros un pensamiento que no oponga cuestionamientos a esas dificultades generadas en el desarrollo de la vida en la ciudad.

Ya se han indicado las conclusiones correspondientes a cada capítulo al final de cada uno de ellos. Es posible afirmar que se trata de las conclusiones principales del texto entre las que conviene iniciar con el tema particular de la bicicleta como un objeto de este proceso de implementación de una política urbana. La emergencia de la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad nos permite pensar que en la misma se comienza a registrar una tendencia a buscar alternativas de movilidad que contribuyan a generar condiciones más favorables que las que resultan del uso de las formas motorizadas de movilidad. La bicicleta se nos presenta como un símbolo que representa un significado indicativo de la

posibilidad de una mejor forma de existencia en la ciudad. En relación con este hecho hay otros entre los que es necesario indicar el que tiene que ver con la percepción social sobre la tendencia de la ciudad a generar la necesidad del uso de las formas motorizadas de movilidad.

La emergencia de la propuesta de promoción del uso de la bicicleta da cuenta de un pensamiento crítico a este respecto. La propuesta del Programa para la ciudad lo retoma a la vez que trata de darle mayor alcance al incorporar a la discusión el tema de la multimodalidad. Es posible observar que, alrededor de la bicicleta se desarrolla un proceso de construcción social de una nueva realidad urbana. Parece que el significado que ha tomado la vida urbana hasta el presente está muy relacionado con la idea de un escenario apocalíptico de crisis en la generación de energía y de un problema complicado de satisfacción de necesidades por sí mismas responsables de dificultades entre las que se pueden contar las que inspiran las propuestas de promoción del uso de la bicicleta y aquella del Programa para la ciudad de México. De aquí siguen otros problemas asociados a la vida en la ciudad.

Entre estos conviene indicar el de la multimodalidad propuesta por el Programa. Se ha presentado la problemática asociada a la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad en términos de las condiciones que imperan en la realidad urbana. Se ha propuesto identificar el origen de la preocupación en el proceso de desarrollo de la ciudad. También es posible indicar que es la ciudad la que genera esta dificultad y, así, al uso de la bicicleta corresponde transformar la realidad urbana en un sentido contrario. La articulación de las formas de movilidad en la ciudad encontrarían un orden óptimo en su funcionamiento sistémico. La consideración antecedente sobre la bicicleta como un símbolo tiene que ver con ésta del carácter problemático de la ciudad de forma que la explicación de la emergencia de la propuesta y de la problemática que sigue a la implementación de las decisiones ha de buscarse en la ciudad misma. La propuesta de considerar el proceso de desarrollo de la ciudad como explicativo del problema se fundamenta en este argumento. En este sentido, es posible encontrar sustento a los otros hechos que siguen a la consideración del tema del uso de la bicicleta en la ciudad.

Entre estos hay que llamar la atención sobre la relación entre la propuesta de multimodalidad y el proceso global de la realidad urbana. Hay que considerar que la vida en la ciudad parece asociada a los hechos que tienen que ver con el desarrollo y el progreso. La vida en la ciudad queda caracterizada como aquella que cuenta con posibilidades exclusivas en tanto hace posible una prosperidad que tiene lugar en un contexto que trasciende las fronteras político-geográficas de un lugar en particular. El Programa para la ciudad de México en su propuesta de desarrollo de la multimodalidad en el transporte es mejor comprendido si se tiene en cuenta esto. Parece poco recomendable ignorar lo que ha sucedido en otras ciudades del mundo pues podríamos pensar que el hecho es propio de la realidad de la ciudad de México. Los problemas asociados a la implementación del Programa parecen referidos a las necesidades que genera el proceso de globalización entre las que se puede contar aquella de la multimodalidad en el transporte. Puede ser muy ilustrativo considerar esto si se piensa que la propuesta del Programa presenta el uso de la bicicleta como una alternativa ante, entre otros problemas, la contaminación considerada causa del cambio climático. Esta discusión ya tiene que ver más claramente con el problema del carácter global de algunos de los procesos que se desarrollan en la ciudad.

Es posible considerar los problemas particulares que generan las distintas propuestas para la promoción del uso de la bicicleta para la movilidad en la ciudad. Este texto se ocupa por la propuesta para la ciudad de México. Sin embargo, es necesario hacer referencia al carácter internacional de la propuesta en tanto se vislumbra la posibilidad de identificar una tendencia en los procesos que se desarrollan en las distintas ciudades consideradas para no ignorar el alcance internacional de la propuesta. Entre estos hechos podemos señalar el de la transformación de la realidad urbana. La propuesta de multimodalidad y la nueva realidad que resulta se convierten en una posibilidad al alcance. Para dar cauce a esto, es necesario identificar dos cuestiones relacionadas con la transformación de la realidad urbana. La primera es la que tiene que ver con su realidad material o, sus condiciones materiales de existencia. La otra es la que se ha presentado como la dimensión social del uso de la bicicleta. Hay que tener en

cuenta que una está referida a la otra y, en este sentido, son igualmente importantes. Esto quiere decir que la realidad material cumple la función de la cosa a la que se atribuye un significado en el proceso propio de la dimensión social del uso de la bicicleta. Por su parte, la dimensión social es la que le hace significativa. De otra forma, no habría nada que significar y tampoco habría significado para lo que existiese. Hay que pensar en esto cuando llevamos a cabo nuestro esfuerzo de comprensión de la problemática asociada a la propuesta de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad y su idea de la multimodalidad.

En este sentido, la política de promoción del uso de la bicicleta está comprometida a desarrollar condiciones que favorezcan esta práctica en estos dos aspectos de la realidad. Por un lado, son necesarias las condiciones materiales para el uso de la bicicleta y, por el otro, la conciencia de la necesidad y la conveniencia de llevar a cabo esta práctica. El uso de la bicicleta se nos presenta como una alternativa atractiva ante la problemática urbana de nuestro tiempo. La necesidad de desarrollar condiciones que permitan un desarrollo generalizado del uso de la bicicleta en la ciudad de acuerdo con lo indicado por el arquitecto de la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal y con lo presentado en este texto sobre la aparente conveniencia de una generalización de los lugares de multimodalidad en la ciudad depende de eso. La posibilidad de usar bicicleta en los términos de las diversas propuestas debe estar abierta a una proporción significativa de los habitantes de la ciudad. Por su carácter, la multimodalidad nos obliga a considerar la necesidad de organizar la forma de uso de las condiciones materiales de acuerdo con los distintos grupos de población que participen en esta práctica. Así, son necesarias condiciones materiales como la ciclovía y una correspondiente forma de pensar que inspire en los habitantes el interés por usar la bicicleta en la ciudad.

Otro punto que merece atención es el carácter democrático de la propuesta. En este sentido, hay que indicar que la propuesta para la ciudad de México está caracterizada por su correspondencia con el proceso de democratización de las decisiones en la misma. La propuesta de multimodalidad del Programa parece que ha de ser entendida en estos términos. Parece difícil entender la propuesta si se

ignora que parte del problema consiste en encontrar un cauce a la reivindicación por un ejercicio más democrático de las decisiones. La propuesta de desarrollo de la multimodalidad queda enmarcada en el proceso por el que se desarrolla la discusión sobre la democracia en la ciudad. Su desarrollo parece asociado al desarrollo de este otro hecho y determinado por el alcance que pueda tener. Parece necesario considerar que la propuesta de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad de México requiere del desarrollo de esta condición política en la realidad de la ciudad para su funcionamiento.

La necesidad de transformación de la realidad urbana es importante y nos obliga a considerar algunas cuestiones que tienen que ver con los retos a la implementación del Programa. En este sentido, también hay que considerar el tema de la ciclovía por su importancia como antecedente histórico y su potencialidad para el desarrollo de la multimodalidad en el transporte. La propuesta de promoción del uso de la bicicleta para la ciudad y la implementación consecuente del Programa de Corredores de Movilidad no Motorizada de la Ciudad de México son dos hechos importantes en su comprensión. Así, la vida en la ciudad constituye un hecho problemático que plantea dificultades a los habitantes y a la autoridad gubernamental. La propuesta de desarrollo de la multimodalidad es un ejemplo y parece que la realidad urbana es la responsable de la emergencia de la dificultad que la propuesta trata de resolver. La vida en la ciudad se nos presenta como el origen de la necesidad de desarrollar esta práctica de movilidad no motorizada.

La vida en la ciudad ha de ser pensada como un hecho que demanda de los actores decisiones referidas a los problemas que plantea. La propuesta de promoción del uso de la bicicleta es un ejemplo claro de una de estas decisiones. De esta forma, se configura un escenario en que es posible pensar como condición original un futuro más agradable que depende del desarrollo del uso de la bicicleta en la ciudad. La implementación del Programa nos invita a considerar que el alcance de esta propuesta puede tener mayor trascendencia si se considera la posibilidad de extender las condiciones para el uso de la bicicleta siguiendo un criterio menos excluyente de los diferentes lugares de la ciudad. La

propuesta del Programa caracteriza, así, el proceso de una forma específica en que se puede identificar una tendencia a generar nuevas condiciones en la ciudad que resultarán en una nueva forma del entorno material urbano. Los casos de otras ciudades presentados son ilustrativos de este hecho en tanto nos permiten identificar algunos logros de los mismos que no corresponden con la realidad del proceso en la ciudad de México. Así, parece necesario indicar que el porcentaje de viajes diarios realizados en bicicleta en ésta última ciudad debiera ser muy superior al contemplado por el Programa. Lo mismo se puede decir con respecto a las condiciones materiales. La movilidad no motorizada en la ciudad requiere el desarrollo de condiciones de acuerdo con un criterio que permita un uso de la bicicleta en la ciudad significativamente importante para generar los resultados que se esperan del desarrollo de la propuesta. Ésta debe estar caracterizada por un proceso que logre superar las limitaciones impuestas por la delimitación político-geográfica de cualquiera de las ciudades en particular.

Es tema de este texto el caso particular de la ciudad de México. En este sentido, hay que hacer mención de las complicaciones asociadas a su tamaño. Se ha presentado el problema asociado a la oferta de transporte público que caracteriza a la misma y las dificultades que se manifiestan al tratar de desarrollar la propuesta del Programa. De acuerdo con lo que se ha presentado, la propuesta para la ciudad de México debe generar condiciones en una escala que sea proporcional a las dimensiones de la ciudad para hacer posible el uso de la bicicleta en ella. Los resultados que se podrían esperar de una implementación exitosa de esta propuesta serían proporcionales a esta dimensión de la ciudad. De esta forma, se configuran los problemas indicados en los apartados correspondientes de las limitaciones y los retos a la implementación del Programa. Conviene tener en cuenta que el desarrollo de la propuesta nos presenta una necesidad de transformar la realidad urbana en el sentido indicado para hacer posible las nuevas condiciones sobre las cuales se desarrollaría una vida urbana menos problemática que la que conocemos actualmente.

Un último problema es el que tiene que ver con la ciclo vía. En relación con ella, se han indicado dos cuestiones asociadas a la misma. La primera es su

importancia como antecedente histórico de la propuesta del Programa. En este sentido su función es indudable ya que contribuye a inspirar la propuesta que da forma al Programa. El mismo reconoce que la ciclovía tiene una potencialidad para su propuesta y este hecho hace difícil negar su importancia al pensar la necesidad de usar la bicicleta en la ciudad como una forma alternativa de transporte. Otro aspecto asociado es el que tiene que ver con su función simbólica en la implementación de la propuesta del Programa. Esta se refiere más a la consideración de su utilidad potencial para el fin de la multimodalidad en el transporte. Así, parece necesario considerar la construcción de más tramos de ciclovía en la ciudad para un mejor estado de las cosas en la ciudad en lo que tiene que ver con la propuesta de uso de la bicicleta en ella. Finalmente, conviene pensar en la necesidad de desarrollar otros aspectos de la propuesta que contribuirán igualmente a generar las nuevas condiciones de existencia en la ciudad entre los que el recurrir al uso de la bicicleta como alternativa merece consideración especial.

El objetivo del texto parece haber sido cumplido en tanto se ha logrado señalar la relación que tiene la emergencia de la propuesta de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad con el carácter problemático de la existencia en la misma. Se ha propuesto que esta hipótesis se puede apoyar en la propuesta sobre el desarrollo de la ciudad. En este sentido conviene considerar que la emergencia de la propuesta puede ser pensada como un hecho propio de la realidad urbana que da cuenta de uno de los rasgos que le caracterizan. Es igualmente útil identificar la tendencia a la generalización de la propuesta en un contexto más amplio que el de una ciudad en particular. Para ello hay que pensar que el proceso se explica con origen en la ciudad. De esta forma, la ciudad de México se nos presenta como un caso importante en que se implementa una decisión que permite considerarle una ciudad en la que la agenda incorpora temas de relevancia de la discusión contemporánea sobre los temas urbanos. El problema que se vislumbra es el que tiene que ver con el éxito de la implementación de la propuesta. Sin embargo, hay que esperar algún tiempo para que los resultados sean una realidad. Como se indicó en la introducción, al

finalizar la labor que hizo posible este texto, la iniciativa de promoción seguía adelante.

Bibliografía.

- ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL I LEGISLATURA, Ley Ambiental del Distrito Federal, en <http://www.df.gob.mx/>
- AULA DE ECOLOGÍA URBANA, <http://www.vitoria-gasteiz.org/w24/documentos/16993s.pdf>.
- BERGER, T. y Peter Luckmann (1968). *La Construcción Social de la Realidad*, Buenos Aires: Ed. Amorrortu.
- CERVANTES, Rodrigo (1997). *La privatización de Ferrocarriles Nacionales de México*, tesis de licenciatura, México, El Colegio de México.
- CLARK, David (1996). *Urban World/Global City*, Routledge, London.
- DUHAU, Emilio (2001). "Ciudad de México: dinámica urbana y proceso de metropolización", en CARRILLO, Mario M., Desarrollo regional y política ambiental. Ensayos en Homenaje al Maestro Víctor L. Urquidi, Tlaxcala: El Colegio de Tlaxcala, A. C., pp. 119-156.
- DURKHEIM, Émile (1993). *La División del Trabajo Social*, México: Editorial Colofón.
- _____ (1974). *Las Reglas del Método Sociológico*, Madrid: Editorial Morata.
- GARZA, Gustavo (1985). *El proceso de industrialización en la ciudad de México (1821-1970)*, México: El Colegio de México.
- _____ (2000). *La urbanización de México en el siglo XX*, México: El Colegio de México.
- HAJER, Maarten (1985). *The Politics of Environmental Discourse*, Oxford: Clarendon Press.
- HARVEY, David (1989). *The Urban Experience*, Oxford: Basil Blackwell.
- Ley Ambiental del Distrito Federal, en <http://www.df.gob.mx/>
- HOOGMA, Remco, et. al. (2002). *Experimenting for sustainable transport. The approach of strategic Niche Management*, London: Spon Press.
- INEGI (2007), *Encuesta 2007. Origen Destino*, México.
- _____ (1990), *XI Censo General de Población y Vivienda*, México.
- ISLAS, Víctor (2000). "Red vial", en GARZA, Gustavo (Coord.), *La Ciudad de México en el fin del segundo milenio*, México: El Colegio de México, pp. 362-370.
- KUNTZ, Sandra (2006). "Ferrocarriles Nacionales de México. La gran empresa de cabeza (1908-1937)", en CERUTTI, Mario (Coord.), *Empresas y grupos empresariales en América Latina, España y Portugal*, Monterrey: Tendencias, pp. 115-147.

- LEFEBVRE, Henri (1970). *La Revolución Urbana*, Madrid: Alianza Editorial.
- LEZAMA, José Luis (2005). *La construcción social y política del medio ambiente*, El Colegio de México, México.
- _____ (1993). *Teoría social, espacio y ciudad*, El Colegio de México, México.
- MACKENZIE, James J. (1990). *Driving Forces: Motor vehicle trends and their implications for Global Warming, energy strategies and transportation planning*, World Resources Institute, Washington D. C.
- MARVÁN, Ignacio (2000). *La cuestión del gobierno representativo en el Distrito Federal Mexicano*, México: CIDE.
- NEWMAN, Peter and Jeffrey Kenworthy (1999). *Sustainability and cities. Overcoming automobile dependence*, Washington D. C.: Island Press.
- PEZZOLI, Keith, et. al. (1998). *Human settlements and planning for ecological sustainability: The case of Mexico City*, London: MIT Press.
- RIETVELD, Piet and Roger R. Stough (2005). "Institutional dimensions of sustainable transport", en *Barriers to sustainable transport. Institutions, regulation and sustainability*, London: Spon Press.
- SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, *Programa de Corredores de Movilidad no Motorizada de la Ciudad de México*, México, 2007.
- WEBER, Max (1922). *Economía y Sociedad*, México: Fondo de Cultura Económica.

Hemerografía.

Diario Reforma (2009), "Alistan para ciclistas un reglamento vial", en *Ciudad*, p. 6.

Mapas.

Ediciones Independencia Mapas y Planos (2009). *Plano de la Ciudad de México*, México, Ediciones Independencia.

Páginas electrónicas.

Página electrónica sobre la propuesta para el uso de la bicicleta en Chile:
<http://carofuentes.blogspot.com/2009/07/proyecto-de-ley-de-uso-de-la-bicicleta.html>

Página electrónica sobre la propuesta para el uso de la bicicleta en Colombia:
http://camara.ccb.org.co/documentos/4344_ccb_instalacion_foro_segunda_semana_bicicleta.pdf

Página electrónica del Gobierno del Distrito Federal: <http://www.gdf.gob.mx/>

Página electrónica de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal: <http://www.setravi.df.gob.mx/>

Página electrónica sobre la construcción de la ciclovía de la Ciudad de México:
<http://www.geocities.com/agcronicas/ciclovía.htm>

Página electrónica sobre la política de promoción del uso de la bicicleta en Amsterdam:
<http://www.holandalatina.com/>

Páginas electrónicas sobre la política de promoción del uso de la bicicleta en Barcelona:
http://222.bcn.cat/bicicleta/es/ajuntament_iniciatives.html y <http://www.vitoria-gasteiz.org/>

Página electrónica sobre la política de promoción del uso de la bicicleta en Berlín:
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/>

Página electrónica sobre la política de promoción del uso de la bicicleta en París:
<http://www.en.velib.paris.fr/>

fsalmeron@colmex.mx