



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA IZTAPALAPA

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGÍA

LICENCIATURA EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

***“La ciclopista: Un análisis comparativo entre usuarios de la colonia Roma,
Lomas de Chapultepec y Tlalpan.”***

Trabajo terminal que para acreditar las unidades de enseñanza aprendizaje de
Trabajo de Investigación Etnográfica Aprox. Interpretativa y Análisis Interpretativo III y
obtener el título de

LICENCIADO EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

Presenta

César Bustos Romero

Matrícula No. 210315043

Comité de Investigación:

Directora: Dra. María Ana Portal Airosa

Asesoras: Dr. Escalante Lara Juan Manuel

Dra. Adriana Aguayo Ayala

México, D.F.

Agosto 2014



LA CICLOPISTA: UN ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE USUARIOS DE LA COLONIA ROMA, LOMAS DE CHAPULTEPEC Y TLALPAN

Dedicatoria:

Familia: Gracias por “soportarme” todo este tiempo, por escucharme y por creer en todo momento que podía hacerlo y sobre todo por compartir mis desvelos. Pensando como papás, pero actuando como amigos. Gracias mamá, gracias papá y gracias Nayeli.

Muchas gracias a todos los que no recuerdo y hasta por los que están ausentes, mil gracias.





**LA CICLOPISTA: UN ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE
USUARIOS DE LA COLONIA ROMA, LOMAS DE
CHAPULTEPEC Y TLALPAN**

Índice:	Pags.
Introducción	1
Capítulo I. La ciclopista en la ciudad de México	
1.1 Proyectos de ciclopista en América Latina.....	7
1.2 El proyecto de la ciclopista en la ciudad de México.....	9
1.3 Rutas de la ciclopista en la ciudad de México.....	13
Capítulo II. Prácticas en torno a la ciclopista en colonia Lomas de Chapultepec	
2.1 Rutas de la ciclopista en la colonia Lomas de Chapultepec.....	16
2.2 Historiografía de la colonia Lomas de Chapultepec.....	19
2.3 Condiciones de ferrocarril de Cuernavaca antes de la ciclopista, en el tramo comprendido entre Reforma, Montes Urales y Monte Pelvoux.....	23
2.4 Observaciones en torno a la ciclopista de usuarios en la colonia Lomas de Chapultepec.....	27
2.5 Observaciones en torno a la ciclopista por parte de habitantes en la colonia Lomas de Chapultepec.....	30
Capítulo III. Prácticas en torno a la ciclopista rural a Tlalpan	
3.1 Contextualización de las colonias en torno a la ciclopista del camino rural a Tlalpan.....	32
3.2 Condiciones de las colonias cercanas a la ciclopista antes de la llegada de su implementación.....	33
3.3 Observaciones en torno a la ciclopista, por parte de sus habitantes..	37
3.4 Observaciones en torno a la ciclopista por parte de los usuarios.....	42



**LA CICLOPISTA: UN ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE
USUARIOS DE LA COLONIA ROMA, LOMAS DE
CHAPULTEPEC Y TLALPAN**

Capítulo IV .Prácticas en torno a la ciclopista en la colonia Roma Norte.

4.1 Historiografía de la colonia Roma.....	46
4.2 El programa ecobici en la colonia Roma Norte.....	49
4.3 Las estaciones ecobici sobre la calle de Medellín, Durango y Oaxaca y sus diferentes prácticas	53
4.4 Observaciones de los habitantes de la colonia Roma Norte en torno a la ciclopista.....	57
4.5 Opinión y comentarios por parte de usuarios de la ciclopista en la colonia Roma Norte.....	60

Capítulo V. Conclusiones.

5.1 Resultados comparativos.....	63
Referencias Bibliográficas.....	69
Anexos y Mapas.....	70





LA CICLOPISTA: UN ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE USUARIOS DE LA COLONIA ROMA, LOMAS DE CHAPULTEPEC Y TLALPAN

Introducción

Durante el presente trabajo se recopilan diferentes elementos que conforman la ciclopista de la Ciudad de México así como diferentes puntos de vista del cómo y el porqué del uso de la bicicleta en la Ciudad de México a través de diferentes espacios públicos destinados exclusivamente para el uso de la bicicleta.

Retomando sobre las colonias cercanas a la ciclopista y analizando el porqué de su creación y a que necesidades trata de responder en base a las políticas públicas, así como el discurso político, biológico y práctico existente detrás de la ciclopista, apoyándome en trabajos como el de Marc Auge sobre “los no lugares” y de Miguel Ángel Aguilar Díaz sobre Antropología urbana y lugar, implementando un marco contextual mediante la implementación de recursos tales como las entrevistas, imágenes y la observación participante se obtendrán diferentes puntos de vista para generar una comparativa de estos espacios en las diferentes colonias de la Ciudad de México tales como: Lomas de Chapultepec, Topilejo y Roma Norte.

Pondré especial atención en el tramo de la colonia Roma Norte, debido a que es un recorrido de la ciclopista con diferentes usos y por lo tanto diferentes prácticas, además de que a diferencia de los tramos ubicados en Topilejo y Lomas de Chapultepec, estos no cuentan con el proyecto ecobici, el cual es fundamental para poder fomentar el uso de la ciclo pista así como para tomarlo en cuenta como una alternativa para poder cubrir una necesidad de transporte.

El tramo en la colonia Roma Norte, es donde encontré mayor diversidad de opiniones, comentarios y contactos, también es el tramo con mayor diversidad de movimiento, usuarios y comercios alrededor de la ciclo pista, ya que no se debe de olvidar que la ciclopista no solo es una vía de comunicación para ciclistas, sino también una vía que une dos puntos muy distantes uno de otro y es precisamente en este intento por unir varios puntos de la ciudad de México que la ciclopista atraviesa por diferentes colonias, por lo que el trabajo es idóneo para realizar una comparación entre los diferentes lugares en torno al mismo hecho de la ciclopista.

No hay que dejar de lado el hecho que durante décadas, la planificación tradicional de transporte se ha centrado en mejorar las condiciones para los



LA CICLOPISTA: UN ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE USUARIOS DE LA COLONIA ROMA, LOMAS DE CHAPULTEPEC Y TLALPAN

Automóviles privados, sin considerar espacios para peatones y ciclistas. Sin embargo, la mayoría de la población del mundo depende de la bicicleta, el caminar y otras formas de transporte de tracción humana para ir al trabajo y trasladarse alrededor de sus ciudades todos los días a través de la ciclista.

Así como para poder aumentar y fomentar el uso de la bicicleta aunado a la facilidad para caminar, son algunas de las formas más prácticas y accesibles para reducir las emisiones de CO₂, además de que fomentan la accesibilidad a mayores oportunidades económicas para las personas en condiciones de vulnerabilidad.

El regreso de la bicicleta a las zonas urbanas, como la ciudad de México, representa el cambio social y cultural más importante en materia de movilidad en los últimos 100 años de historia del país, debido a la integración de la movilidad no motorizada a la motorizada.

La ciclista comienza a cumplir una función que en pocos años será indispensable: ayudar a los transeúntes ciudadanos a llegar de su casa al metro, metrobús o tren y después al trabajo o escuela. De esta manera, reducir el uso de más 3 millones de automóviles que circulan diariamente en la Ciudad de México.

Se estima que, en promedio que cada ciudadano invierte unas dos horas para llegar al trabajo o la escuela, considerando la ida y el regreso. Eso suma millones de horas de actividad no productiva, si se toma en cuenta que el número de viajes en la zona metropolitana de la Ciudad de México alcanza 22 millones cada día.

La reaparición de la bicicleta en la ciudad propicia la equidad de los espacios públicos, pues en los lugares que aparece mejora el entorno, independientemente de la zona. Un ejemplo de lo anterior es el rescate en el 2010 del monumento a la Revolución en el Distrito Federal: una zona olvidada, se regeneró la ciclista donde se incluyó infraestructura ciclista, cruces seguros, ciclo estacionamientos. Todo ello propició la apertura de comercios, restaurantes y cafés. De ser un lugar considerado de riesgo, se convirtió en un espacio público que hoy invita a la ciudadanía a asistir a él.

A nivel mundial, la bicicleta se convirtió en el emblema del bienestar urbano. Hoy la vemos establecida en los centros económicos, políticos y sociales más importantes de los países que la han adoptado como medio de transporte seguro, anticontaminante y saludable.



LA CICLOPISTA: UN ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE USUARIOS DE LA COLONIA ROMA, LOMAS DE CHAPULTEPEC Y TLALPAN

Luego de establecer en julio del 2007 el sistema público Velib (con 20 mil bicicletas), las autoridades de París le dieron un nuevo rostro a esa ciudad. Y la volvieron aún más atractiva. Asimismo, en Barcelona, Montreal y Londres, donde la bicicleta propició una nueva fisonomía urbana, disminuyó el uso del automóvil y, con ello, la contaminación ambiental.

La ciclopista hace más accesibles los parques, la cultura, la educación y el comercio. Y es que, si su utilización es adecuadamente planificada, permite una movilidad sustentable basada en la interconexión con los sistemas masivos de transporte y la creación de zonas de alta densidad habitacional y usos mixtos, reduciendo, entre otras cosas, la dependencia del automóvil particular.

La reaparición de la ciclopista es un fenómeno mundial y tiene su epicentro en las megalópolis. Bien vale la pena recordar que ahora más del 50 por ciento de la población del planeta habita en núcleos urbanos. En la misma China, donde hasta hace poco lo rural reinaba, en unas cuantas décadas la población invadió sus ciudades, nuevas y antiguas. Con razón, algunos especialistas califican al siglo XXI como el del triunfo de las ciudades, el del gran desafío de hacerlas vivibles social, económica y ambientalmente.

En el mundo se fabrican más de 100 millones de bicicletas anualmente, tres veces más que el número de automóviles, y únicamente en los países desarrollados como, Canadá, Alemania y Holanda así como en China, son tomadas en cuenta como medio de transporte, dándoles la misma prioridad en la planeación y el desarrollo de la infraestructura vial que a autobuses y automóviles, ya que si en el Distrito Federal se tomara más acciones como estas, se aliviarían en gran parte, importantes problemas que aquejan a nuestras ciudades, como son la contaminación, el tráfico y el estrés y el elevadísimo costo de la infraestructura vial siempre insuficiente.

Si las personas tuvieran la opción de usar la bicicleta con una infraestructura mínima que protegiera a los ciclistas del peligro de los vehículos, estamos seguros que se incrementaría su uso, no únicamente como una actividad recreativa, sino como un medio de transporte alternativo, eficiente, económico, rápido y no contaminante, cuyo requerimiento de obra pública es insignificante.

Para poder ir delimitando nuestro tema e ir dando un poco de orden es importante también contestar preguntas tales como:



LA CICLOPISTA: UN ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE USUARIOS DE LA COLONIA ROMA, LOMAS DE CHAPULTEPEC Y TLALPAN

- 1.- ¿Qué es una ciclopista?
- 2.- ¿Era necesaria su creación?
- 3.- ¿Cuáles son las percepciones de los habitantes en torno a nuestro objeto de estudio?
- 4.- ¿Cómo modificó nuestro objeto de estudio el entorno urbano?

Objetivos:

Describir los diversos usos que tiene la ciclopista, como espacio público en la ciudad de México. Ello se debe a que la frecuentan diferentes usuarios.

Realizar un análisis comparativo de este proyecto público en los tramos que comprende Tlalpan (en su último tramo de Topilejo y Parres), Lomas de Chapultepec (sobre la calle de ferrocarril de Cuernavaca), y la colonia Roma Norte, en donde las percepciones de usuarios y habitantes cambia a partir de los diferentes usos que en ellas se realizan.

Justificación:

El conocimiento de las percepciones en torno a la ciclopista, permite conocer de cerca las necesidades de los habitantes y usuarios que utilizan la ciclopista, así como de las personas que habitan cerca de ella, por lo que en cuestión de transporte y de recreación es necesaria la comparación de diferentes tramos de la ciclopista a través de zonas tan diversas como Tlalpan, la colonia Roma y las Lomas de Chapultepec, ya que también permite conocer el cómo la ciclopista responde a necesidades específicas en colonias específicas por medio de un proyecto que trata de ser unificador y renovador en la Ciudad de México.

Preguntas:

¿Cómo se significan las prácticas de los habitantes y usuarios en torno a la ciclopista?

¿A qué políticas públicas responde?

¿Cómo cambian estas percepciones según la zona de la ciudad donde se desarrolla el proyecto?



LA CICLOPISTA: UN ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE USUARIOS DE LA COLONIA ROMA, LOMAS DE CHAPULTEPEC Y TLALPAN

Metodología:

A través de la observación participante, el uso de la cámara como una herramienta de apoyo ilustrativa, de la recopilación de información por medio de entrevistas y encuestas serán las constantes .

A través del trabajo de campo. Como contexto del proyecto de investigación es importante tratar de responder al menos a dos preguntas generales:

¿Cómo impacta nuestro objeto de estudio en los ámbitos sociales, políticos y económicos?

¿Qué tipos de conflictos se generan con este tipo de políticas públicas?

Capítulo 1 La ciclopista en la Ciudad de México.

1.1 Proyectos de la ciclopista en América Latina.

Para comenzar es necesario e importante abordar el hecho de que tanto en México como en América, ya que el uso de la bicicleta no es algo muy habitual. por lo que la implementación de una vialidad para el uso exclusivo de usuarios de la bicicleta, pareciera difícil de imaginar, pero que debido a las crecientes necesidades de un transporte rápido y no contaminante en las grandes urbes la implementación de las ciclopistas se han vuelto más que necesarias, en el caso de México como lo hemos mencionado, además de responder a todas las necesidades antes mencionados, se busca utilizar y reaprovechar los espacios que en ciertos momentos eran considerados inutilizables, existen varios casos en América latina donde el uso de las ciclo vías han funcionado con gran éxito, por mencionar un ejemplo durante un trayecto en bicicleta de 3 kilómetros se puede ahorrar hasta 7 horas por mes, en comparación con un autobús, donde según datos de la Comisión Europea, ciudades latinoamericanas como Bogotá o Río de Janeiro cuentan hasta la fecha con el récord de kilómetros de carril bici, mientras que en la mayoría de países de Centroamérica no existen redes institucionalizadas por lo que para darse una mejor idea se ejemplificará con los siguientes casos:

El caso de la ciclopista en la ciudad de Bogotá en Colombia, la cual cuenta con 8 millones de habitantes y situada a 2.600 metros sobre el nivel del mar, ostenta el récord de ciclopista de América Latina con 354 kilómetros construidos según datos



CAPÍTULO 1 LA CICLOPISTA EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

de su alcaldía, también está Rio de Janeiro: tiene por el momento 282 kilómetros para el millón de viajes estimados que se hacen al día según datos de la Secretaria Municipal de Medio Ambiente de la alcaldía, que lanzó el primer mapa ciclo viario de la ciudad.

También se encuentra la ciudad de Brasilia, donde el gobierno lanzó un plan que intenta extender los 160 kilómetros actuales a 400 km para este 2014.

En la ciudad de Curitiba, en el sur de Brasil se exhibe un sistema de transporte ejemplar copiado en 80 países y que cuenta con 120 km de ciclista.

Tenemos a la ciudad de Lima en la capital de Perú que presenta una red de ciclistas de 120 km que se quiere ampliar a 200 en dos años, según datos del llamado programa Ciclo Lima de la municipalidad de la ciudad.

En la ciudad de Buenos Aires: las redes de bicicletas de la ciudad, se les llaman las bici sendas, las cuales cubren una extensión total de 94 kilómetros y que se ampliaron a 130 en 2013, según datos de la subsecretaría de Transporte del gobierno comunal. Y por último la ciudad de Sao Paulo: la cual es la primera ciudad de Brasil, de 20 millones de habitantes, cuenta con 67 kilómetros de 'ciclo rotas', según el colectivo Movimiento Conviva, para un millón de viajes diarios estimados. Se espera que su red alcance 85 kilómetros.

Tengo que agregar que solo me he referido a ciudades sudamericanas debido a que en Centroamérica no existen redes institucionalizadas, sin embargo comienzan a existir iniciativas en Costa Rica, donde se prevé la construcción de 5,8 kilómetros en Cartago, al este de la capital por parte de la Federación Internacional de Automovilismo, y en Guatemala, con el programa de ciclista cerca de la Universidad de San Carlos, sin costo para todos los estudiantes.

De las ciudades mencionadas hay que señalar que resultó un dato muy relevante que Bogotá es la pionera en América Latina en este tipo de iniciativas y ostenta el récord de contar con 345 kilómetros de ciclo rutas, según datos de la alcaldía. A ella le siguen las principales ciudades brasileñas y los recientes intentos de Buenos Aires de consolidar su oferta de transporte alternativo.

Con casi 8 millones de habitantes y a 2.600 metros sobre el nivel del mar, la capital de Colombia celebró por primera vez el día sin automóvil particular en el 2000, por una iniciativa del entonces alcalde Enrique Peñalosa que se

institucionalizó formalmente – el primer jueves de febrero de cada año- tras ser aprobada por referéndum. Esta es una particularidad que diferencia a Bogotá del resto de ciudades mundiales que celebran el día sin auto el 22 de septiembre.

No se quedan atrás las principales mega urbes brasileñas, que cuentan en su mayor parte con rutas especiales para bicicletas: Rio de Janeiro, sede de la final del Mundial de fútbol 2014 y de los Juegos Olímpicos de 2016, tiene 282 kilómetros de ciclistas, la segunda red de América Latina, según datos de la

Secretaría Municipal de Medio Ambiente de la alcaldía que lanzará en el año 2014 el primer mapa ciclo viario de la ciudad, donde se estima que se hacen un millón de viajes por día.

Otro caso importante y que se puede comparar con el de México es el de la ciudad de la capital Argentina la cual consta de tres millones de habitantes y que duplica su población en los días laborables con la gente que llega desde la periferia, circulan a diario más de 1,9 millones de vehículos, incluidos 36.000 taxis y 9.800 autobuses, según datos facilitados a la AFP por la Subsecretaría de Transporte del Gobierno Comunal.

Ya incorporadas al paisaje de Buenos Aires, las 'bici sendas', como les llaman los porteños, aún generan cierta resistencia entre automovilistas y chóferes de taxis y autobuses porque estrechan las calles y obligan a aminorar la velocidad.

Las ciclopistas de la ciudad, que se proyecta aumenten a una red de 130 km en 2013, forman parte del programa Bicicletas de Buenos Aires, impulsado por el gobierno comunal de Mauricio Macri para "fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte ecológico, saludable y rápido". "Te esperamos para recorrer la ciudad en Bici", invita la alcaldía porteña buscando la participación del público durante este fin de semana.

La iniciativa trata de consolidar esfuerzos como el plan 'Mejor en Bici', un sistema de Transporte Público en Bicicletas lanzado en 2011 que suma 22 estaciones donde se ceden un total de 850 bicicletas de forma gratuita y por espacio de una hora.

1.2. El proyecto de la ciclopista en la ciudad de México

La construcción de la ciclopista sobre la antigua vía del tren México Cuernavaca ocurrió a cargo del FIMEVIC. Fue iniciada en el mes de marzo del 2004 y constituyó la primera de una serie de acciones para la promoción de la

transportación no motorizada en la Ciudad de México, la recuperación del espacio comunitario, la interconexión con distintos medios de transporte y la integración paisajística, económica y social de la ciudad a lo largo de 90 kilómetros. Este espacio de importancia social, histórica y ambiental atraviesa áreas rurales y urbanas, entre muchas otras Chapultepec y diferentes áreas verdes

cercano a uno de mis puntos de estudio en mi trabajo de campo como lo son las Lomas de Chapultepec, en su tramo de Montes Urales y Monte Pelvoux, así como el tramo de camino rural a Tlalpan y el tramo en la colonia Roma Norte sobre la calle de Medellín hasta su cruce con la avenida Insurgentes sur.

Ahora bien para proyectar una idea sobre la relevancia ambiental con la que también cuenta este proyecto es importante destacar que en algunas de las zonas montañosas del sur de la ciudad se recargan los mantos acuíferos que surten en un 70% de agua a la ciudad, además en este corredor biológico se alberga el 2% de la biodiversidad mundial, como tal este espacio es indispensable para la viabilidad de la ciudad y requiere de proyectos que acerquen de manera cuidadosa a los usuarios con el medio ambiente, de opciones de diversificación productiva para las comunidades rurales.

A lo largo de todo el tramo de la ciclopista, el cual consta de 90 kilómetros coexisten los más diversos asentamientos humanos, por un lado encontramos núcleos de población asentados en algunas ocasiones de forma irregular al sur de la ciudad y por el otro lado los sitios más modernos de la ciudad capital en los que transcurre la vida cotidiana de la población con mayores ingresos, como lo son por ejemplo el caso de las lomas de Chapultepec y un poco más diverso en la colonia Roma. A lo largo de la ciclopista también encontramos asentamientos irregulares de muy reciente creación, tanto en zonas urbanas como rurales, lo que en su conjunto da origen a varias prácticas en la ciudad y a través de un mismo trayecto.

Así es como pueden coexistir por ejemplo la ciudad antigua y rural representada por pueblos como el Ajusco en la delegación Tlalpan y en parte de la delegación Magdalena Contreras, la ciudad moderna en la que conviven rascacielos y centros de negocio como el corredor de Polanco Reforma y Lomas de Chapultepec y por último la ciudad no planeada, caracterizada por asentamientos en colonias y pueblos de la periferia.

Es por esto que bajo esta perspectiva el proyecto original de la ciclopista se convirtió en un importante proyecto urbanístico y eje articulador de: áreas

naturales, espacios públicos, centros escolares, sistemas de transporte así como centros culturales, áreas comerciales, de servicios, museos y demás lugares

La ciclopista puede ser catalogada no sólo como un corredor biológico en el cual las áreas verdes interconectan a la ciudad a través de un largo trayecto,

sino como una arteria principal de la megalópolis a través de la cual es factible conectar a la ciudad por medio de transportes no motorizados, a la vez que representa también un importante escaparate o vitrina pública, como punto de encuentro social. La iniciativa de la ciclopista genera un espacio para la interconexión ciudadana, brindando una opción de encuentro comunitario entre los distintos barrios, colonias, centros deportivos, centros culturales y escuelas, es decir referencias urbanas.

En términos de espacio la ciclopista se convirtió en el segundo parque urbano más grande de la Ciudad de México después de Chapultepec. Se estima que el área total recuperada en tan solo la parte urbana es de aproximadamente 25 hectáreas, mientras que en la zona rural tiene 36 hectáreas, lo que suma 61 hectáreas en total, equivalente a casi ocho veces el tamaño de la Alameda Central. También debido a su sistema constructivo basado en un material permeable como lo es el eco concreto, la zona urbana ha incrementado su captación pluvial en 105,000 metros cuadrados, equivalentes a 10 hectáreas en las que ahora es posible la recarga de los mantos acuíferos.

Según la perspectiva del gobierno del Distrito Federal la construcción de la ciclopista obedeció a varias circunstancias como lo son por ejemplo la respuesta a una antigua demanda ciudadana por la creación de un espacio libre de tráfico vehicular en el cual pudieran circular bicicletas, peatones y vehículos no motorizados de manera segura.

La reciente adquisición y compra del espacio de la antigua vía del tren en distintos tramos fue una acción del gobierno para implementar nuevas vialidades y una nueva forma de mitigar los efectos ambientales, como por ejemplo los segundos pisos del periférico., desde el punto de vista del gobierno del Distrito Federal ,ya que en futuras entrevistas las opiniones son muy diversas.

La construcción de la ciclopista requiere de especial atención ya que parte sustancial del financiamiento de la obra proviene de las medidas de mitigación impuestas a la obra de los segundos niveles y distribuidores viales. Esta acción como tal constituye una innovación desde el punto de vista administrativo en la

construcción de vialidad y otras obras públicas. En el caso del parque lineal la proporción construida es de 7 a 1, es decir: por cada kilómetro de vialidad construida se ha financiado la construcción de 7 kilómetros de ciclopista.

En algunas opiniones encontradas me llama la atención el hecho de que por parte del GDF, la ciclopista es una vialidad necesaria que incluye de una manera importante y casi hasta urgente de la creación de un espacio exclusivo y diseñado para los ciclistas, puesto que nunca habían llegado a encontrar además de los parques un espacio propicio para el uso de la bicicleta, puesto que los parques y avenidas no eran siempre el mejor lugar para utilizarla. Pero también está el otro lado de la moneda, en el cual algunos ciudadanos se sienten excluidos, pues consideran que las bicicletas no necesitaban un espacio exclusivo, puesto que para eso ya estaban las vialidades, sólo se necesitaba un poco de cultura vial. Por parte de las autoridades encontré la siguiente opinión: “Los ciudadanos necesitan visualizar la ciudad, ver su barrio, entender sus trayectos e identificarse con sus centros. Los trayectos más frecuentados transmiten la imagen de la ciudad a la mayoría: si son desagradables, las gentes no serán agradables ni con la ciudad, ni con los otros, ni con ellos mismos. Los barrios necesitan, todos identidad y valor social, por lo que deben monumentalizarse y construir sus atractivos propios, queremos encender las luces reales y metafóricas en todas y en cada una de las partes de la ciudad.”

Para el autor catalán Jordi Borja:

“En la ciudad el camino más corto entre dos puntos es el más hermoso. La estética urbana hace la ciudad vivible. Cada proyecto debe tener su justificación arquitectónica, su significado cultural y su percepción gratificante. Las vías y los espacios públicos inhóspitos son una agresión gratuita para todos y, sobre todo, para los que más necesitan la ciudad, sectores populares, mujeres, viejos y niños. La inmensa mayoría.”

También de acuerdo a Borja, el progreso de la ciudad se mide por el progreso en cantidad y calidad de sus espacios públicos, donde cada intervención urbana debe tener su complemento / continuidad de equipamiento, de diseño, de actuación social y cultural, de mejora ambiental, de seguridad ciudadana, de generación de empleo, ya que no es posible sólo hacer obra pública de cemento, es necesario complementarla con obra social de cultura, gobierno, gestoría y organización.

Todo lo anterior permite crear una idea del cómo la ciclopista no solo es un proyecto vial, sino que también es un proyecto integracionista que nos permite

en gran medida darnos cuenta de la enorme cantidad de opiniones, comentarios, necesidades y sentimientos que son tocados a partir de la construcción de un proyecto tan importante como éste. Es a lo largo de mi presente trabajo que expondré, delimitaré y compararé tan sólo una pequeña parte de este mundo de opiniones que surgen a lo largo de la ciclopista y debido a que este espacio es muy amplio y atraviesa por muchas partes de la ciudad, es también una vialidad que gracias a ella nos permite saber cómo planteamos un mismo hecho a través de diferentes circunstancias y lugares. Por este motivo escogí tres lugares muy diversos entre sí por los que atraviesa la ciclopista, uno de los cuales es la colonia Roma Norte, la cual presenta una mayor diversidad de opiniones debido a una práctica o modalidad diferente del uso de la ciclopista, me refiero al proyecto ecobici, el cual amplía aún más el objeto de estudio.

1.3 Rutas de la ciclopista en la Ciudad de México.

Ahora bien pasemos a explicar el trazado de la ciclopista en la Ciudad de México y los puntos de referencia ,para poder darnos una idea de todos los lugares que recorre la ciclopista y del cómo son llamados algunos de sus circuitos. Desde mi punto de vista y el de algunos usuarios el concepto de circuito está mal utilizado debido a que no es una vía que realice un círculo o circuito, puesto que en gran medida es solo una vía que une dos puntos, pero que no es un circuito, propiamente dicho. Suma un total de 90 km tomando en cuenta los nuevos 23 km que se sumaron al trayecto debido al nuevo trayecto de Insurgentes hacia el Zócalo. Estas son algunas de las distancias y puntos más relevantes de todo el recorrido de la ciclopista. Es importante resaltar como referencias principales y así darnos una idea de la distancia y del por dónde pasa la ciclopista, puesto que algunos de los usuarios que entrevisté me indicaron que son puntos importantísimos paratomar referencia cuando se realizan salidas en grupo, pero también para mi puesto que este primer trayecto fue el llamado rural, que iba precisamente por las partes más rurales de Tlalpan. Es interesantísimo señalar como en algunas partes del recorrido que atraviesa por edificaciones muy grandes e imponentes, áreas de oficinas y por otros tramos pasamos por zonas rurales y poblaciones muy pequeñas, lo que nos permite darnos cuenta de la enorme diversidad que goza la ciudad de México. Es por este y otros motivos que durante el desarrollo del presente trabajo contrasté las prácticas entorno a la ciclopista, en diferentes puntos de la ciudad. Así como en la colonia Roma Norte, la cual como se comentó es una de las colonias más características y diversas de la ciudad de México debido a su gran diversidad de comercios, además de ser una de las colonias más

emblemáticas y antiguas de la ciudad, esto aunado al proyecto ecobici, al cual destinaré una parte muy importante de este trabajo. Debo añadir que uno de los tramos que analicé fue el de Montes Urales y paseo de la Reforma, pues es muy interesante el poder observar y analizar el cómo se puede realizar alguna

actividad física, deportiva y recreativa en medio de una zona de oficinas y empresas tan extensa como esta.

A continuación detallaré los puntos que atraviesa la ciclopista, para así darnos cuenta que de alguna manera si cumple su función de unificar a la ciudad de México

Estos son los puntos principales o lugares de referencia por los que atraviesa la ciclopista de la ciudad de México:

- Polanco / Ejército Nacional Km. 8
- Rómulo O'Farril / Parque Las Águilas Km. 19
- Av. Desierto de los Leones Km. 20
- Televisa San Ángel Km. 21
- Av. San Bernabé Km. 24
- Av. Luis Cabrera Km. 25.8
- Col. La Cruz / Av. México km. 26
- Deportivo 1 de Mayo km. 28.5
- Calle Popolna / San Nicolás Totolapan Km. 30
- Chichicaspa Km. 34
- Col Chimilli Km. 37
- San Miguel Ajusco Km. 44
- Arco de Piedra Km. 47

- Col. el Oyamel Km. 49
- Parres Km. 57
- La Cima Km. 61
- Fierro del Toro Km. 67

El tramo de Fierro del Toro, es poco conocido, puesto que existen tramos donde ya no se tiene una clara idea de donde continua la ciclopista, por lo que en algunas fuentes de información se acredita el kilómetro 68 y medio y en otras fuentes solo hasta el kilómetro 67.

No se debe olvidar que el proyecto original planeaba conectare el circuito que va desde avenida Ejército Nacional hasta la ciclopista rural de Tlalpan.

Así, teóricamente, con este tramo construido se podía ir de la Avenida Ejército Nacional hasta el límite entre el Estado de Morelos y el Distrito Federal.

Puesto que a principios del 2004 la llamada ciclopista rural de Tlalpan estaba aislada del resto de los circuitos, nos permite darnos una idea de que la ciclopista es un proyecto integrador en muchos sentidos, aunque aún incompleto.

Capítulo 2. Prácticas en torno a la ciclopista en la colonia Lomas de Chapultepec

II.1 La ruta de la ciclopista en la colonia Lomas de Chapultepec.

La ciclopista de la Ciudad de México, comienza en avenida Presidente Masarik en Polanco y termina en la salida de Topilejo en Tlalpan, está trazada sobre la calle de Ferrocarril de Cuernavaca con una longitud total de 59 km. Me enfoqué en el tramo que inicia en la calle Monte Pelvoux en la colonia Lomas de Chapultepec hasta la calle de Cicerón en Polanco, es decir en uno de sus primeros tramos de construcción.

CAPÍTULO 2. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA LOMAS DE CHAPULTEPEC

En palabras del gobierno de la Ciudad de México, la ciclopista responde a un intento por recuperar los espacios públicos en el Distrito Federal al sustituir las antiguas vías del tren que se dirigen a la ciudad de Cuernavaca. Este tramo se distingue por ser uno de los más diversos al atravesar por colonias tan exclusivas como Polanco y Lomas de Chapultepec, así como por avenidas como Circuito Interior, Periférico y Reforma por mencionar algunas. También es uno de los tramos más vistosos de la Ciudad de México, debido precisamente a que atraviesa por muchas de las avenidas más transitadas de todo la ciudad.

Analizando solo el tramo antes mencionado, el cual comienza en la colonia Lomas de Chapultepec, que es en doble sentido como toda la ciclopista, corre en paralelo a la calle de Montes Urales hasta la Avenida Reforma y en perpendicular a las calles de MontesPelvoux y la Avenida Sierra Madre hasta llegar a Avenida Reforma, muy cerca de la fuente de petróleo en dirección hacia Polanco. La ciclopista cruza las calles de Privada Castillo, Avenida de los Andes, Avenida Volcán y corre paralela a la calle Arboleda y Montes Urales. (Ilustración 1)

Ilustración 1 Recorrido Lomas de Chapultepec



CAPÍTULO 2. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA LOMAS DE CHAPULTEPEC

Durante el recorrido se puede observar que la ciclopista corre en paralelo al Boulevard Manuel Ávila Camacho hasta llegar a la Avenida de las Palmas, lugar donde se encuentra una serie de comercios, bancos y sobre todo oficinas, así como mucha vigilancia de policías y tránsito de personas en bicicleta. Si bien es cierto que muchos son usuarios eventuales, también existen usuarios que la utilizan a diario como una vía donde pueden transitar de una manera más segura, lo que permite observar la múltiple función que realiza la ciclopista en esta zona de la Ciudad de México. Es así como se pueden encontrar usuarios que utilizan la ciclopista como un medio no solo para transitar de un punto a otro, sino como una rutina de ejercicio, aunque también encontramos personas que la utilizan como un puente peatonal en especial en su tramo sobre Avenida Reforma. Es de suponerse que el diseño de la ciclopista está pensado de esta manera para este tramo en especial, por lo que a continuación lo ilustro (Ilustración 2):

Ilustración 0-2 Tramo sobre Ferrocarril de Cuernavaca y Reforma



En este tramo de la ciclopista algunos de los usuarios señalan que nunca han transitado sobre ella a bordo de una bicicleta, pero sí muchas veces a pie, debido a que el cruce peatonal se encuentra a una cuadra aproximadamente, aunque no es un tramo con mucha afluencia de personas, entre semana o bien fines de semana.

CAPÍTULO 2. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA LOMAS DE CHAPULTEPEC

Se puede resaltar que a diferencia de otros tramos de la ciclopista, en este trayecto donde el trazado es de unos dos metros de ancho aproximadamente y que en conjunto con niveles y desniveles logran un trayecto con algunas pendientes en las cuales se observan una cantidad de paso de peatones o puentes para atravesar calles y avenidas, por lo que en muchas ocasiones el que peatones y usuarios en su bicicleta compartan al mismo tiempo la ciclopista es algo que vemos muy a menudo. Observe que la iluminación y las cámaras son elementos que también se encuentran durante todo el trazado de la ciclopista además de que están rodeadas de áreas verdes como parques..

Ilustración 0-3 Estado de la ciclopista en Lomas de Chapultepec



II.2. Historiografía de la colonia Lomas de Chapultepec.

Durante el desarrollo de muchas investigaciones siempre es importante el referenciar nuestro objeto de estudio dentro de un marco histórico, para así poder situarnos y comprender el tiempo y el espacio previo a nuestra investigación, así como su origen, por lo que es importante conocer esos antecedentes del lugar en el cual se encuentra nuestro objeto de estudio : la ciclopista así como las prácticas en torno a ésta.

Debido a lo extenso del recorrido de la ciclopista he reducido uno de mis tramos de investigación de la calle MontesPelvoux en Lomas de Chapultepec a la calle de Cicerón en Polanco, debido a que este tramo es uno de los



CAPÍTULO 2. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA LOMAS DE CHAPULTEPEC

tramos con mayor mantenimiento y cuidado de toda la ciclopista sobre Ferrocarril de Cuernavaca. Ahora bien la colonia Lomas de Chapultepec y Polanco es una de las más exclusivas en todo el Distrito Federal y una de las más homogéneas de las colonias que rodean a la ciclopista.

Esta colonia nació durante los años de la presidencia de Plutarco Elías Calles y da inicio a un importante desarrollo en las bellas épocas de México. Es difícil de pensar e imaginar que hace menos de 100 años la Ciudad de México era tan pequeña, que no llegaba a las Lomas de Chapultepec.

Las Lomas de Chapultepec es una de las zonas más privilegiada de México por ser céntrica y rodeada de bosques y parques, además de que la ciclopista le da ese plus a los diferentes habitantes y usuarios. No es de extrañar que muchos de los usuarios en ocasiones son empleados de las oficinas que rodean la colonia y en otras habitantes de sus exclusivas casas.

A una distancia relativamente corta que se puede llegar caminando, se encuentra El Bosque de Chapultepec, conocido como Chapultepec que cuenta con un zoológico, lagos, el castillo de Chapultepec, museos y muchos entretenimientos más, lo que la convierte no solo en una colonia llena de exclusividad y bien ubicada, sino también cercana a diversos sitios de interés, lo que la colocan como una de las zonas con mayor auge.

El Presidente Venustiano Carranza amplió el Bosque de Chapultepec, ya que en esa época los presidentes de México vivían en el Castillo de Chapultepec, y no fue hasta el año de 1934 que los presidentes comenzaron a vivir en ella.

Las Lomas de Chapultepec y que consta de una variedad arquitectónica de todas las épocas y de varios países tan renombrados de nuestro país como Barragán, Legorreta, Noeh, Pani, Madaleno entre muchos otros, es por eso que algunas de las mansiones encontradas hoy en día en las Lomas de Chapultepec son verdaderamente obras maestras.

Desgraciadamente, muchas de ellas se han perdido, por lo que fueron demolidas para ser remplazadas por mansiones más modernas.

Originalmente las Lomas de Chapultepec fue creada como una zona de glamur y elegancia de uso residencial, pero hoy en día a base de usos de suelo ilegales, oficinas clandestinas, edificios, expropiaciones ilegales de los parques y zonas

CAPÍTULO 2. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA LOMAS DE CHAPULTEPEC

federales, las Lomas de Chapultepec está en un verdadero peligro de volverse una zona comercial más con conflictos que ello conlleva.

Durante algunas de mis entrevistas en especial a los pocos habitantes que logré contactar durante todo mi trabajo de campo me comentaron que la colonia se ha ido transformado demasiado, debido principalmente a la llegada de empresas que tienen cerca o en la misma colonia muchas de sus oficinas, por lo que a tempranas horas se vuelve muy conflictiva debido a la llegada de empleados y a que en muchas ocasiones resulta imposible estacionarse, consideran sin embargo, que la ciclopista se ha convertido en una interesante alternativa, pero solo en ocasiones muy especiales, donde el trayecto es corto.

Es interesante tomar en cuenta el cómo tanto usuarios como habitantes de la colonia Lomas de Chapultepec consideran que existe una polarización entre la modernización de la colonia, por un lado, y la conservación de la colonia por otro.

Mis entrevistados afirman que la llegada de la ciclopista era algo innecesario y que la vuelve menos exclusiva, de hecho antes de la llegada de la ciclopista algunos vecinos se manifestaron de muchas formas en las antiguas vías de Ferrocarril a Cuernavaca.

Este conjunto de manifestaciones y expresiones por parte de algunos de los usuarios y habitantes de esta exclusiva zona de la Ciudad de México, permite partir del hecho de que a la llegada de algún evento que transforme nuestro entorno, siempre se encontrarán diversas reacciones, es decir que nunca pasará desapercibido.

Para ilustrar se incluyen un par de fotografías que permiten crear una idea del cómo es esta colonia y la contribución de manera importante a una mejora del aprovechamiento del espacio público y a una mejora en la imagen de la colonia. Sin olvidar que es en el área cercana a las avenidas principales de la ciudad, así como de la zona de bancos, comercios y oficinas, donde el diseño de la ciclopista no sólo permite transitar por lugares de una forma rápida y amigable con el medio ambiente. Por lo que el diseño de la ciclopista cumple la función de la movilidad de transeúntes y la amigabilidad con el entorno, ya que sobre Ferrocarril a Cuernavaca se trazó no sólo una ciclopista que conecta extremos de la ciudad, sino que se encontró una manera eficiente de aprovechamiento del espacio público y amigable con el

CAPÍTULO 2. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA LOMAS DE CHAPULTEPEC

entorno, partiendo de múltiples necesidades de movilidad, al mismo tiempo de ofrecer una forma diferente de esparcimiento.

Ilustración 0-4 Ciclista en Ferrocarril de Cuernavaca y Monte Pelvoux



En la anterior ilustración 4, la cual fue tomada el día 8 de septiembre del 2013 sobre la ciclopista en Ferrocarril a Cuernavaca y Monte Pelvoux nos permite darnos cuenta que es poco transitada además se encuentra entre construcciones muy llamativas. Todo esto en conjunto con el constante mantenimiento y gran variedad de señalización. No es coincidencia que a diferencia de otros tramos de la ciclopista en colonias menos exclusivas es un elemento distintivo que no debemos dejar pasar de lado así también esto nos permite darnos cuenta que la ciclopista también tiene sus tramos exclusivos y que por lo tanto, responde a la colonia misma en gran medida a que por ejemplo en este tramo analizado sirve como escaparate o complemento a la colonia, es interesante tomar en cuenta que no toda la colonia de Lomas de Chapultepec está llena de oficinas, comercios y bancos, sino que esta serie de comercios y demás son solo una pequeña parte relativamente nueva o mejor dicho posterior a lo que fue en sus inicios la colonia Lomas de Chapultepec. De hecho algunas de las personas que entrevisté, así me lo comentaron, puesto que todavía existen algunas zonas de la colonia que se distinguen precisamente porque no existe ni un solo comercio, como por ejemplo la parte de Virreyes o Reforma y Palmas. No como en Monte Líbano donde

CAPÍTULO 2. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA LOMAS DE CHAPULTEPEC

existe una plaza comercial desde hace aproximadamente 15 años y que con el tiempo ha seguido creciendo y que además algunas personas consideran como el principio de la entrada de una serie de

comercios en “la parte de arriba” que se caracterizaba por estar libre de comercios e incluso transporte público.

Se puede encontrar una mezcla entre los jardines y parques con la ciclopista, así como los postes que son utilizados debido a que continuamente los carriles de la ciclopista son invadidos por automovilistas.

También es frustrante el hecho del cómo a pesar de que muchas veces sin tomar en cuenta el esfuerzo de parte de las autoridades por mantener limpio el trazo de la ciclopista, todos los tramos analizados se encuentran sucios en algún momento, así como la invasión de los carriles por parte de automovilistas, por lo que en este caso las autoridades se han visto en la necesidad de implantar los postes para evitar la obstrucción de la ciclopista, estos elementos se repiten en todos los demás tramos que analicé, es decir que no importa el lugar de la ciclopista, las prácticas de invasión hacia la misma se repiten continuamente a pesar de la continua vigilancia como en este caso.

A continuación se anexa con el fin de contrastar el lugar y tiempo en el que se ubica nuestro objeto de estudio algunas de las características del recorrido antes de la implementación de la ciclopista.

II.3 Condiciones de Ferrocarril de Cuernavaca antes de la ciclopista, en el tramo comprendido entre Reforma, Montes Urales y Monte Pelvoux.

En la época actual se puede encontrar a la ciclopista sobre lo que antes eran las antiguas vías del Ferrocarril a Cuernavaca, pero es importante tomar en cuenta que la ciclopista fue inaugurada en el año 2004 en su primer tramo de Presidente Masarik a Parres, es decir la parte de la ciclopista analizada en dos de sus tramos.

Es importante recopilar información de diferentes fuentes del cómo eran las zonas por donde atraviesa ahora la ciclopista, para así poder comparar las diferentes prácticas en torno a la misma, lo cual es el punto central de mi investigación.



CAPÍTULO 2. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA LOMAS DE CHAPULTEPEC

Mediante el apoyo por medio de las entrevistas con los usuarios, me percaté que la gran mayoría de mis entrevistados al ser usuarios eventuales o empleados de las diferentes zonas de oficinas y comercios de las zonas no fueron una fuente muy extensa de información debido a que muchos de

ellos tienen poco tiempo trabajando por la colonia y debido a que la ciclopista fue inaugurada en el año 2004. Es difícil conocer de voz de mis entrevistados muchos antecedentes, aunque no en todos los casos es así, en algunas de las entrevistas, en especial en las realizadas en los días domingo, ya que en esos días algunos de las habitantes de la colonia Lomas de Chapultepec y Polanco sí utilizan la ciclopista, por lo que en esos días la afluencia de personas es muy poca. Pero como se ha comentado esas pocas personas son fuente de información diferente a lo que podemos encontrar entre semana.

En cuanto a los comentarios obtenidos por parte de algunos de mis entrevistados, me comentaron que algunos de los habitantes de la colonia Lomas de Chapultepec, en especial de la parte más cercana a la Avenida Reforma, Palmas y Periférico, se organizaron para protestar por la construcción de la ciclopista, entre algunos de los motivos se encuentran el incremento del paso de personas.

De acuerdo al GDF, “la meta única es avanzar hacia un transporte más humano en la ciudad de México. La prioridad con relación al peatón (es decir la población total del Distrito Federal dado que dicho programa contempla que todos somos peatones en algún momento de nuestro viaje diario) es procurar la seguridad del mismo, la cual depende no sólo del Gobierno como autoridad sino de la participación permanente de los conductores y ciudadanos”.

Aunque la llegada de la ciclopista a las zonas donde estaban las vías del ferrocarril, no sólo le dieron una mejor visibilidad a la colonia en su periferia, sino que también en opinión de algunas personas tanto usuarios de la ciclopista como habitantes de la colonia, llegaron a la conclusión de que, al menos en la zona disminuyó considerablemente la delincuencia debido al aumento de cámaras de seguridad y de vigilancia sobre la ciclopista. Pero en las calles adjuntas a la ciclopista el tránsito de automóviles también se incrementó, lo que ocasiona problemas de congestionamiento vehicular en calles como Avenida Reforma y Montes Urales por mencionar algunas.



CAPÍTULO 2. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA LOMAS DE CHAPULTEPEC

Ahora bien recapitulando y comparando un poco, encontramos que para el gobierno del Distrito Federal la ciclopista fue una respuesta a la necesidad no sólo de un grupo determinado, en este caso los ciclistas, sino también a la necesidad general de muchas personas por recuperar espacios públicos y aprovecharlos de alguna manera, en este caso para

fomentar el deporte y de paso dar una mejor cara o aspecto a algunas partes de la ciudad que estaban olvidadas.

Al comparar mediante imágenes algunos de los tramos por los que he estado desarrollando mi investigación con los tramos donde ya no existen vías, se han notado importantes cambios. Anexo una pequeña comparación del antes y el después de estos tramos, digo pequeña, porque esa no es la finalidad de mi investigación comparar el antes y el después de los tramos que analicé, pero si es importante como punto de referencia de mi investigación.

Es importante tomar en cuenta que parte de los entrevistados consideran que algunas de zonas de este espacio se encuentran en deterioro donde el tren con destino a Cuernavaca no circula desde hace ya muchos años, aunque principalmente cerca de las colonias Observatorio y Tacubaya, por lo que la idea de rescatar estas áreas no era mala idea en un principio, así como el fomento a la realización de algún deporte y la movilización no motorizada a lo largo y ancho de la ciudad.

No debemos dejar pasar el hecho de que en la práctica las colonias adjuntas a la ciclopista para muchos habitantes sigue siendo la misma, es decir tan limpia, sucia, insegura o segura como siempre, aunque para otros si cambió de manera drástica la imagen de la colonia.

En muchos casos el rescate del espacio público donde atravesaban las antiguas vías del Ferrocarril a Cuernavaca se limitó al trazado por donde la ciclopista realiza su recorrido dejando de lado cualquier otro elemento de las colonias, en el caso de las Lomas de Chapultepec si se notó el cambio, debido a que no sólo llegó la ciclopista, sino que también trajo consigo más vigilancia con cámaras, mantenimiento continuo y el cuidado de las áreas verdes a su alrededor.

Es importante resaltar que en la colonia Polanco la ciclopista está más conjuntada con el tránsito de los automóviles, mientras que en las Lomas de Chapultepec no está tan entrelazado con el tránsito de las vialidades. A

CAPÍTULO 2. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA LOMAS DE CHAPULTEPEC

continuación anexo una imagen extraída de internet donde pasaban las vías y que eran parte de la vialidad de los automovilistas.

Ilustración 0-5 Tramo sobre Ferrocarril de Cuernavaca en Polanco



En la ilustración 5 se puede observar un tramo de la ciclopista de Ferrocarril a Cuernavaca sobre todo en sus tramos iniciales que en algún tiempo compartían espacio tanto la ciclopista como las antiguas vías de ferrocarril a Cuernavaca. Las personas entrevistadas me comentaron que al principio de su construcción esto era una constante, debido a que era más fácil y rápido realizar el trazado de la ciclopista que quitar las vías, pero que a diferencia



Ilustración 0-6 Ferrocarril de Cuernavaca en colonia Polanco antes de la construcción de la ciclopista



CAPÍTULO 2. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA LOMAS DE CHAPULTEPEC

de otras colonias donde se modificaron las vías por la ciclista muchos de sus habitantes no estaban informados de lo que se estaba llevando a cabo. Pero en el caso de la colonia Lomas de Chapultepec y Polanco siempre se supo cuál era el proyecto que se estaba construyendo. .

Ilustración 0-7 Algunos tramos sobre Ferrocarril de Cuernavaca fuerón construidos en paralelo



II.4 Observaciones en torno a la ciclista de usuarios en la colonia Lomas de Chapultepec.

Al realizar mi recorrido sobre la ciclista en el tramo comprendido entre las calles de Montes Pelvoux en la colonia Lomas de Chapultepec y Cicerón, ambas en la delegación Miguel Hidalgo, me encontré con que al paso de mi investigación las fuentes de información además de páginas web y la bibliografía adecuada, la cual provenía de las personas a las que tuve la oportunidad de entrevistar, Si bien es cierto que soy habitante del Distrito Federal y que no era la primera vez que caminaba por la ciclista a la altura de las colonias Polanco y Lomas de Chapultepec. También es cierto que siempre lo había hecho de una manera un tanto precipitada y sin poner atención en detalles como el trazado de la ciclista o incluso las calles por las que atraviesa la ciclista y menos aún los orígenes de esta, así como los materiales de su construcción y lo más importante no me había percatado del cambio de las prácticas de las personas en torno a esta vía tan extensa que



CAPÍTULO 2. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA LOMAS DE CHAPULTEPEC

trata de unir de una manera física y simbólica a diferentes zonas de la ciudad con diferentes costumbres y prácticas

Ahora bien mientras avanzaba en mi investigación y al ir realizando algunas entrevistas me percaté que tenía dos informantes muy distintos entre sí, por un lado los habitantes de estas colonias, los cuales son una muy buena fuente de información debido a que tienen mayor contacto con

nuestro objeto de estudio, aunque con la desventaja de que aunque no lo parezca no siempre son tan fáciles de encontrar y mucho menos de abordar, debido a que como por ejemplo en mi caso al paso de la colonia Lomas de Chapultepec tuve la oportunidad sólo en muy pocas ocasiones de abordar a los habitantes de esta colonia y que además convivieran con la ciclopista, aún al llegar a la calle de Cicerón en donde comienza la colonia Polanco y en donde las casas son más de uso habitacional me resultó difícil encontrar habitantes.

Por otra parte se encuentran los usuarios de la ciclopista, los cuales si somos muy específicos definimos a los usuarios como aquellos que van necesariamente sobre una bicicleta no siempre son usuarios, pues existen personas que circulan a diario e importantes distancias sobre la ciclopista, y siguen siendo usuarios que la conocen bastante bien que encuentran en ella un uso peatonal que les permite circular aunque con mucho cuidado debido a que no es la finalidad de la ciclopista el caminar sobre ella, sino el circular sobre ella en bicicleta, pero que desafortunadamente y debido a problemas de diseño, en especial en los cruces con Periférico por ejemplo es imposible que los peatones no se crucen con los ciclistas, debido a que son muy angostos los espacios destinados para cruzar sobre ella como lo he mencionado en otras partes. En este caso al atravesar Avenida Reforma y Ferrocarril de Cuernavaca la ciclopista se convierte en un puente peatonal también, pero que mediante mi observación me percaté que al menos en esa parte su diseño está pensado para que fuera de esa forma, ya que tiene escalones y descansos angostos, es decir para personas y no para bicicletas. Esta es una de las observaciones que algunos de los usuarios me indicaron en más de una ocasión, también que por las noches estos escalones sirven para que personas en abandono duerman y que al siguiente día son desalojados por elementos de la policía.

Recopilando los testimonios de usuarios sobre bicicleta, la gran mayoría coincidió en que sería una muy buena idea el hecho de que se incorporaran



CAPÍTULO 2. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA LOMAS DE CHAPULTEPEC

estaciones de ecobici como en otros tramos de las ciclopistas, puesto que estos usuarios la gran mayoría, por no decir que todos utilizan sus propias bicicletas. Concluyendo que si las autoridades quisieran fomentar de una manera más importante el uso de la bicicleta y el deporte, además de seguir fomentando mediante eventos dominicales para así hacerlo más del conocimiento de las personas, puesto que muchos usuarios afirman que tienen familiares , amigos o conocidos que ni siquiera tiene idea de la

Existencia de la ciclopista o que si la tienen es muy vaga, además de que la cultura vial en torno a los ciclistas es muy desconocida. El ciclista siempre sufre de constantes abusos por parte de los automovilistas, peatones e incluso de otros ciclistas, pero que sobre el carril de la ciclopista se sienten con un poco más de preferencia y seguridad además de que se identifican con otros muchos ciclistas. Puedo decir que como antropólogo social surge ese concepto de identidad entre los mismos ciclistas al identificarse unos con otros.

Muchos de los usuarios argumentan que el hecho de que se construyera una ciclopista en este tramo que se estaba olvidando, no solo da cuenta de una forma diferente de responder a una necesidad de recuperación de espacios públicos y de una forma de transporte más ecológico, sino de ofrecer una nueva cultura vial no sólo a los ciclistas y automovilistas, también a los peatones.

Debo añadir que el equipamiento por parte de los ciclistas es muy variado, en algunos casos es muy completo, en otros carecen de cualquier equipo o protección a pesar de toda la señalización que existe a lo largo de la ciclopista, incluso los letreros del uso del casco obligatorio son muy constantes. No puedo decir con exactitud cuántos señalamientos existen, pero sí es uno de los tramos con mayores señalamientos.

No hay que olvidar agregar que para muchos usuarios si cambió de forma trascendental la implementación de la ciclopista aunque no vivan necesariamente cerca del tramo que estudié. Existen personas que realizan su recorrido desde la colonia Observatorio hasta la avenida Presidente Masarik. Y en otros casos los ciclistas realizan su recorrido desde Avenida de la Reforma hasta Parres. Me comentan que este tramo el cual es el más plano y muy agradable, ya que a la altura de San Jerónimo existen tramos de cuesta arriba o bien cuesta abajo que son un tanto peligrosos, por lo que se ven obligados a descender de la bicicleta.

CAPÍTULO 2. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA LOMAS DE CHAPULTEPEC

Es interesante el que muchos de los usuarios no son necesariamente personas que sean deportistas o que usen la bicicleta a diario, sino que encontraron en la ciclopista una forma de distracción, o pasar el tiempo en los fines de semana e incluso entre semana, porque de hecho en algunos comercios cercanos a la calle de Cicerón llegan algunas personas en bicicleta. Debo señalar que no encontré en ninguno de los establecimientos o comercios espacios destinados para dejar la bicicleta,

aunque esta no es una necesidad que manifestaran los usuarios, cuestión que me permite concluir que la gran mayoría de usuarios solo van de paso por la colonia, no se detienen mucho ni tienen puntos de reunión entre ellos, al menos en esta colonia Lomas de Chapultepec.

Ilustración 0-8 Ciclopista se utiliza como puente peatonal



En la ilustración 8 se ejemplifica el cómo la ciclopista en algunos de sus tramos cumple distintas funciones, para distintas personas, este es el cruce de Ferrocarril de Cuernavaca y Avenida Reforma.

CAPÍTULO 2. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA LOMAS DE CHAPULTEPEC

2.5 Observaciones en torno a la ciclopista por parte de habitantes en la colonia Lomas de Chapultepec.

Como lo había mencionado el encuentro con habitantes de la colonia Lomas de Chapultepec, es más difícil, no solamente en el sentido geográfico o físico de buscar personas que vivan cerca de la ciclopista, sino que muchas veces están realizando alguna rutina de ejercicio y es un poco más difícil acercarse a ellos. Debo aclarar que me entero que son habitantes de la colonia y cercanos a la ciclopista solo en el momento que empiezo a platicar con ellos y que en su momento como lo he mencionado son fuente

de información muy importante con características y opiniones muy diferentes de las que tienen usuarios que no son habitantes cercanos. Que de alguna manera cumplen dos funciones, la de habitantes por un lado y la de usuarios por otro, aunque esto no lo encontramos a menudo, de hecho la mayoría de veces aunque parezca un tanto extraño muchos habitantes no utilizan la ciclopista muy a menudo, en algunos casos de hecho les resulta un tanto indiferente.

De los habitantes con los que logré tener contacto utilizan la ciclopista solo los fines de semana y de manera intermitente. Algunos me comentan que sus casas están muy retiradas de la ciclopista, además de que no existen estaciones de ecobici para así poder rentar una bicicleta y no tener que cargarla desde su domicilio, ya que llegar a la ciclopista en bicicleta desde la zona habitacional y no de oficinas es un poco peligroso para algunos de los usuarios debido a que no existen las vías necesarias para una circulación segura. De hecho muchos de los habitantes cercanos a la ciclopistas comentan que para ellos no existió un cambio radical, ya que en primera no son usuarios muy a menudo de la bicicleta y en segunda por que la parte cercana a la ciclopista está lejana de sus domicilios. Consideran que es una obra que no solo ejerce el rescate de los espacios públicos, sino que también promueve el deporte además de generar una imagen diferente a la zona, ya que en opinión de los habitantes “Las antiguas vías del tren eran muy antiguas y contrastaban notablemente con las edificaciones modernas de la zona”

Para concluir debo de añadir que tanto los usuarios como los habitantes o habitantes y usuarios en todo momento se portaron muy accesibles a mis preguntas y en general consideran que la ciclopista trajo consigo muchos beneficios y que lo malo hubiera sido no hacer nada con ese espacio. Me



CAPÍTULO 2. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA LOMAS DE CHAPULTEPEC

comentó uno de mis entrevistados al principio de mi investigación “El gobierno pone la pista y en ocasiones también las bicis, ya solo faltan que pedaleen por mí”.

Capítulo 3. Prácticas en torno a la ciclopista en camino rural a Tlalpan.

3.1. Contextualización de las colonias en torno a la ciclopista del camino rural a Tlalpan.

Como lo he mencionado la ciclopista es un trayecto que comienza sobre la Avenida Ejército Nacional en Polanco y termina en el poblado Del Toro en la salida a Cuernavaca en Parres. Aunque delimitando el objeto de estudio para poder estudiar de una forma más objetiva la ciclopista, la observación se redujo a un tramo de la ciclopista conocida como camino rural a Tlalpan en su parte entre las colonias Chichicaspa, Pedregal de San Nicolás y Belvedere cerca del Bosque del Ajusco.

Las colonias por las que atraviesa la ciclopista rural de Tlalpan, son colonias con un origen rural y popular que en sus inicios nacieron como una respuesta a las necesidades de vivienda en las periferias de la ciudad de México. Aunque en la actualidad son colonias densamente pobladas, pero que aún conservar ese origen rural.

Parte de la ciclopista de la Ciudad de México atraviesa por las colonias Chichicaspa, Pedregal de San Nicolás y Belvedere, las cuales no son colonias muy extensas y son muy parecidas entre sí. Las necesidades de transporte en algunos casos son muy amplias, por lo que podemos llegar a pensar que la ciclopista contribuyó de manera importante a una necesidad de transporte, aunque muchos de los habitantes de estas colonias no lo creen así.

CAPÍTULO 3. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN CAMINO RURAL A TLALPAN.

los demás tramos analizados, ya que en el mencionado tramo las condiciones de tráfico y de edificaciones son diferentes y por consiguiente la afluencia de personas y de ciclistas, que en algunos momentos es muy poca.

3.2 Condiciones de las colonias cercanas a la ciclopista antes de su creación.

Comienzo por añadir testimonios y datos del cómo eran las condiciones de las colonias cercanas a la ciclopista antes de la creación de ésta, para así poder realizar en conjunto con los testimonios de los usuarios y habitantes de las colonias Popular Santa Teresa, Chichicaspa y Belvedere, cercanas a la ciclopista y así realizar una comparación sobre el cambio que surgió en las prácticas a rededor de la ciclopista.

El recorrido comenzó en la calle de Tlamahuacala en la colonia Popular Santa Teresa y prosiguió sobre la ciclopista hasta la calle de Dzemul en la colonia Chichicaspa.

En algunos de los testimonios obtenidos sobre la ciclopista tienden a hacer comparativas con los demás tramos de la ciclopista conocidos, tales como los de Avenida Reforma, Avenida Chapultepec y los tramos que corren a orillas del periférico de la ciudad. Aunque al realizar la comparativa del antes y el después de las vías de ferrocarril de Cuernavaca los habitantes señalan en muchas ocasiones que antes de que la ciclopista llegara a sus calles existía más espacio donde estacionar sus vehículos y que este es un problema al cual se han enfrentado. Como muchos de ellos señalan: *“no tenemos espacio dentro de nuestras casas y ahora tenemos menos”*. Otros habitantes señalaron que los vecinos son acosados por la policía para no dejar sus vehículos sobre la ciclopista, pero que en muchas ocasiones es necesario invadir un “poco” la ciclopista, puesto que el espacio destinado para estacionar sus camionetas ahora es menor que antes. Así también me encontré con frases que ya había escuchado antes en torno a que en ningún momento fueron consultados, es decir que solo son tomadas en cuenta sus opiniones cuando son muy necesarias o en tiempos de campañas políticas. De hecho afirman que la

CAPÍTULO 3. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN CAMINO RURAL A TLALPAN.

recolección de las vías y los durmientes comenzaron a realizarse en algunas ocasiones en la noche. Lo que en algún momento llevó a los vecinos a pensar que se trataba de cualquier cosas menos de un nuevo proyecto del gobierno del Distrito Federal.

Otros elementos importantes a incluir son las nuevas prácticas que surgieron a raíz de la creación de una ciclopista en lugares donde antes solo existían vías inutilizables, es decir que para muchos de los habitantes del lugar significó en muchos casos una buena forma de recuperar ese espacio inutilizable y olvidado. Tan es así que algunos informantes comentan que lo peor sería no haber aprovechado ese espacio de alguna manera, ya que en palabras de los habitantes *“ese espacio se estaba echando a perder, se construyó una ciclopista, pero igual hubiera sido otra cosa, el chiste era recuperar ese espacio para todos”*.

Al analizar detenidamente los comentarios de los habitantes de esta colonia podemos percatarnos de que la ciclopista pasó a formar parte de su entorno habitual y que en su mayoría no la consideran una obra que afecte a su entorno, pero sí como un espacio de tránsito y de rescate del espacio público que si bien desde el punto de vista de muchos de los habitantes *“se sacrificó el espacio de estacionamiento de algunos vecinos, pero se recuperó un espacio de tránsito para todos”*.

Otro elemento a tomar en consideración es el hecho de que los habitantes consideran que con la llegada de la ciclopista la forma de transitar por las calles de la colonia también sufrió importantes cambios, no sólo en bicicleta ó en automóvil, también a pie debido a que se recuperó un importante espacio para el paso peatonal, pues antes de la llegada de la ciclopista los peatones, automovilistas y ciclistas compartían un mismo espacio, por lo que en ocasiones era peligroso transitar por la calle.

Las prácticas no solo se diversificaron y ampliaron debido a un tránsito mayor de bicicletas, sino que las personas también cambiaron su forma de caminar por las calles, no solo al pasar de el caminar entre los automóviles y ahora caminar por la ciclopista, sino también por parte de los habitantes quienes se sienten invadidos en lo que eran sus lugares de estacionamiento, aunque las personas que transitan a pie se sienten seguros debido a que los automóviles ya no invaden su espacio de tránsito, no es difícil encontrar comentarios que aluden a la urgente necesidad en algunas calles de la construcción de banquetas, pues para los ciclistas también es incomodo el compartir la

CAPÍTULO 3. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN CAMINO RURAL A TLALPAN.

ciclopista con peatones, esta es una constante en los diferentes tramos de la ciclopista a excepción de tramo de la colonia Roma Norte donde la ciclopista está muy separada del tránsito vehicular y peatonal en la mayoría de su longitud.

No hay que dejar de lado que la ciclopista rural de Tlalpan atraviesa bosques, zonas de cultivo y zonas de pastoreo y está alejada del ruido, el estrés, los taxistas, y la contaminación de la Ciudad de México, por lo que las

prácticas que surgen alrededor de ella también son diferentes en comparación a los demás tramos de la ciclopista. Ya que la ciclopista Rural de Tlalpan inicia en los límites de la delegación de Tlalpan, en la colonia Chichicarpa y termina en el poblado de Fierro del Toro, población ubicada ya en el Estado de Morelos y que según el kilometraje del ferrocarril, desde la colonia Chichicarpa hasta el poblado del Fierro del Toro hay una distancia de 34 kilómetros, la cual por razones de objetividad no analizamos en toda su extensión.

Ilustración 0-2 Esquina de Tlamahuacala y Ferrocarril de Cuernavaca en camino rural a Tlalpan



En la esquina de la calle Tlamahuacala y Ferrocarril de Cuernavaca en la colonia Popular Santa Teresa, donde inicio mi recorrido para analizar las diferentes prácticas a rededor de la ciclopista rural de Tlalpan, lugar donde la

CAPÍTULO 3. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN CAMINO RURAL A TLALPAN.

afluencia de personas es mayor que en tramos más cercanos a periférico, por lo que para poder obtener mayor información y conocer la forma rural de este tramo de la ciclopista realicé el recorrido calles hacia arriba.

Ilustración 0-3Ciclopista Rural a Tlalpan en la colonia Chichicaspa



En la ilustración 11 se demuestra que en algunos de los tramos de la ciclopista rural de Tlalpan sí es totalmente necesario invadir aunque sea por pequeño momento la ciclopista debido a que de no ser así sería imposible llegar a sus casas en automóvil, aunque como algunos de mis entrevistados me han llegado a comentar que hasta el momento no han surgido ningún tipo de conflicto cuando solo se trata de invadir la ciclopista por un momento cuando se trata de llegar a casa en automóvil. Pues parece que de alguna manera los usuarios que en algún momento llegan a encontrarse con un automovilista sobre el trazo exclusivo para las bicicletas, es muy comprensible de que solo es por un momento y que la finalidad no es estacionarse sobre ella o invadir temporalmente parte de ella, comentan algunos vecinos de la zona que los pocos conflictos que han llegado a surgir por motivos de la ciclopista

CAPÍTULO 3. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN CAMINO RURAL A TLALPAN.

no es con los vecinos, sino con las autoridades encargadas de la vigilancia de la zona. Aunque en palabras de ellos hasta el momento son pocos los conflictos, cabe mencionar que algunos de los habitantes me comentaron que existieron mucho más conflictos en el momento que se estaba construyendo la ciclopista, que en todo el tiempo que lleva de su funcionamiento. Y que si bien es cierto que en algún momento se sintieron privados de un poco del espacio existente fuera de su casa, actualmente aunque claro, no todos, entienden a la ciclopista no solo como una forma de mejora del espacio

Público, sino como una manera de aprovechamiento del espacio para el bienestar público.

Al comparar los comentarios de las personas que a diario interactúan con la ciclopista y compararlos con mis observaciones me encontré que efectivamente es muy raro o prácticamente nula la invasión por parte de automovilistas sobre la ciclopista para estacionarse sobre ella y que de hecho el lapso en el que se presentan más invasiones es al comienzo del día o bien al finalizar el día, debido a que es el horario en el cual las personas salen o regresan a sus hogares.

Puedo añadir que las invasiones de los carriles de la ciclopista no se realizan efectivamente no sólo por un derecho recíproco de respetar el derecho de los ciclistas, sino por la constante vigilancia de elementos de la policía que también transitan sobre la ciclopista la mayor parte de las ocasiones sobre bicicleta y en muy pocas ocasiones a pie.

Siguiendo con mis observaciones comparativas y comentarios de los habitantes de las colonias cercanas a la ciclopista, en este caso Popular Santa Teresa y Belvedere también observé que en cuanto más se acerca la ciclopista a la parte del bosque del Ajusco la ciclopista se convierte en una ciclopista con mucho menos actividad y pasando a ser más rural, como su nombre lo indica así como más alejada de comercios que en el inicio de mi recorrido.

Debo añadir que el término de mi recorrido fue en la colonia Belvedere, la cual si bien es cierto que la ciclopista a esta altura aún no está inserta entre el bosque, pero el número de comercios y de tránsito de personas si es menor.

Aunque sin dejar de lado y sin olvidar que al menos en este caso quienes usan principalmente la ciclopista rural de Tlalpan son los vecinos de la zona, por lo que al momento de realizar las entrevistas e investigar el cómo era la vida

CAPÍTULO 3. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN CAMINO RURAL A TLALPAN.

de los habitantes antes de la llegada de la ciclopista, así como de los cambios obtenidos a partir de su llegada además de que me pude percatar que en la mayoría de los habitantes sí produjo cambios bastante significativos en su vida diaria, no sólo por razones de espacio, sino también por razones de movilidad y sociales.

Es por esto que debo contextualizar, analizar y explicar con ayuda de los testimonios de mis informantes el cómo han evolucionado esas prácticas, no solo desde el antes, sino desde el cómo ahora estas prácticas han cambiado para adaptarse a la ciclopista.

A continuación incluiré una serie de opiniones de diferentes habitantes que conviven a diario con la ciclopista y que como lo he mencionado indudablemente han cambiado en algunos casos de manera notables los

comportamientos y por consecuente los cambios de sus habitantes y de sus usuarios.

3.3. Observaciones en torno a la ciclopista por parte de sus habitantes.

Al realizar las entrevistas a los habitantes de la colonia Pedregal de San Nicolás en la delegación Tlalpan no solo pude obtener información sobre el sentir de las personas al convivir a diario con la ciclopista y el sentir de ese cambio de las vías abandonadas a un proyecto de rescate del espacio público como lo es la ciclopista, sino que a diferencia del caso de Polanco a Lomas de Chapultepec se puede observar con detenimiento un uso más intensivo.

Ahora bien durante el recorrido con dirección al Ajusco, aunque no llegué necesariamente al Ajusco observé que a pesar de que en diversos tramos existen demasiados señalamientos, en otros es muy escasa la señalización, más aún en los tramos más cercanos al Ajusco, así como también de policías y cámaras de vigilancia.

Es importante recalcar que el tema más renombrado por los habitantes cercanos a la ciclopista es el de la vigilancia puesto que según me comentan al viajar por la ciclopista es peligroso si no se va acompañado. Y que si se va por la ciclopista, es mejor seguirla hasta donde termina, es decir hasta Fierro del Toro, ya que una vez que se termina la ciclopista, se tienen que recorrer alrededor de 200 metros sobre terracería y piedras, hasta llegar a la calle que comunica Fierro del Toro con la carretera libre a Cuernavaca. Es un poco contradictorio, ya que si bien es el tramo más vistoso de todo el recorrido también es el más peligroso.

CAPÍTULO 3. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN CAMINO RURAL A TLALPAN.

De los comentarios que recopilé es muy importante señalar que es muy interesante el cómo los habitantes observan a la ciclopista como una buena forma de recuperar los espacios públicos y fomentar el deporte pero que dentro de toda esta forma de recuperación de espacios públicos, les hubiera gustado otra forma de recuperar este espacio, pero no saben con exactitud cuál hubiera sido esa otra forma.

Se denota que algunos de los vecinos de estas colonias no son muy organizados, puesto que en más de una ocasión, escuché comentarios como: *“Qué bueno que ni nos preguntaron lo que queríamos, porque de seguro seguiríamos sin ponernos de acuerdo”* este tipo de comentarios denotan que existe poca comunicación entre los vecinos y por lo tanto muy mala comunicación entre ellos

Aunque es importante señalar también que el hecho de que vivan muchas personas cerca de la ciclopista, eso no significa necesariamente que sean

usuarios, aunque tienen puntos de vista muy positivos sobre la ciclopista como por ejemplo que es una experiencia muy gratificante realmente el recorrer la ciclopista, ya que como la ciclopista sigue el curso del ferrocarril, no hay pendientes pronunciadas y consecuentemente no se requiere ser un gran ciclista, por lo que cualquiera puede pasear por ahí y pasar un buen rato necesariamente.

Para muchos de los habitantes y usuarios cercanos con la ciclopista el pedalear es otra forma no solo de transportarte, sino de descubrir nuevas partes de la ciudad de México. Además los habitantes añaden que a diferencia de otros tramos de la ciclopista aquí no es necesario un evento para poder recorrer el Distrito Federal en este medio de transporte e incluso en los fines de semana se llegan a ver un gran número de ciclistas, sobre todo en la temporada de vacaciones y también cuando no se encuentren tantos coches que estorben. Puesto que aunque resulte un poco contradictorio es una de las rutas menos exploradas y más rurales como su nombre lo indica y donde como he comentado se pueden atravesar bosques.

No se debe excluir que la Ciudad de México es una de las más grandes del mundo y que si bien la ciclopista responde a una necesidad de recuperación de los espacios públicos, en el caso de la ciclopista rural de Tlalpan y donde debemos de retomar ese concepto de rural, pues para los habitantes al estar alejada de las zonas urbanas más densamente pobladas, así como también de los sistemas de transporte como por ejemplo el metro o camiones le otorga a este tramo de la ciclopista un carácter diferente de su uso. Ya que al contrario de lo que podemos encontrar en otros tramos de la ciclopista, en estos tramos al menos entre las colonias Pedregal de San Nicolás y Belvedere la ciclopista sí cumple con una doble función debido no solo a

CAPÍTULO 3. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN CAMINO RURAL A TLALPAN.

razones de espacio en primera instancia, sino también por razones sociales, al permitir de una manera provisional la invasión temporal de la ciclopista, debido a que si no fuera de esta manera se llegarían a crear conflictos muy fuertes por la necesidad de espacios para llegar a las casas de los habitantes en vehículos.

Retomando las dobles o hasta terceras funciones de la ciclopista en estos casos, debo de justificar el por qué hablo de dobles o terceras funciones, es decir ¿cuáles son esas segundas o terceras funciones?.

La función principal aunque no la única de la ciclopista es la de ser un trazo destinado como una vialidad confinada y señalizada especialmente construida para la población que se desplaza en medios no motorizados y no contaminantes, ya sea en viajes de placer o utilitarios, trabajo, escuela o compras y que lo haga de manera segura y por qué no decirlo también agradable y es por eso que la ciclopista fue la primera de una serie de proyectos, que están diseñados para recuperar el espacio comunitario, ya que favorece la interconexión con distintos medios de transporte, aunque este no es el caso en la ciclopista rural de Tlalpan, que aunque logra una integración paisajística, económica y social de la ciudad a lo largo de sus 75

Kilómetros. Y que está integrada por un eje troncal que va desde la Av. Ejército Nacional al límite con el estado de Morelos sobre la ruta de la antigua vía del ferrocarril a Cuernavaca; así como los circuitos en la primera y segunda secciones de Chapultepec y por último en un corto tramo sobre la avenida Chapultepec hasta el Zócalo más recientemente ,lo que nos da una idea de que al menos en el papel la ciclopista ha sido aceptada de buena manera en los lugares donde ha sido trazada e implementada.

Ahora bien cabe la pregunta para saber la opinión de las personas que habitan y conviven a diario con la ciclopista, así como también de los usuarios para así poder compararlas, puesto como lo había mencionado, no solo pueden existir puntos de vista encontrados entre habitantes y usuarios, entre el discurso político y el práctico e inclusive entre usuarios habitantes por un lado y vecinos por el otro, pues también existen personas que conviven a diario con la ciclopista, pero que su llegada les parece totalmente diferente e irrelevante.

Es precisamente en este punto donde se llegan a contraponer todas las opiniones de los implicados alrededor de nuestro objeto de estudio, ya que por un lado no solo están los que les parece una buena forma de aprovechamiento del espacio público, sin llegar a utilizar la ciclopista y por otro lado están los usuarios que si tiene una opinión más objetiva, aunque como

CAPÍTULO 3. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN CAMINO RURAL A TLALPAN.

dicen los habitantes, solo es una opinión temporal, pues solo la utilizan por poco tiempo y en ocasiones solo los fines de semana.

Tan es así que en la opinión de vecinos de la colonia Chichicarpa y Popular Santa Teresa la ciclopiستا luce dos caras muy diferentes una de otra. Una en la zona urbana, en el tramo que corre de Ejército Nacional a la Colonia Cruz del Farol y que pasa por el tramo antes analizado de Polanco y Lomas de Chapultepec además de otros tramos donde incluso el ciclista debe sortear no solo entre autos estacionados, la invasión de ambulantes y hasta asentamientos irregulares.

La ruta rural, también es muy extensa, pero que a diferencia de nuestro anterior análisis estos tramos de la ciclopiستا es atendidos por personal del gobierno del Distrito Federal de Tlalpan que otorgan un mantenimiento constante a la ciclopiستا. Cabe mencionar que el personal de la delegación son personas especializadas, capacitadas y autorizadas para la revisión y mantenimiento de estas zonas de la ciclopiستا, no son vecinos o habitantes de las colonias cercanas.

Todo lo anteriormente mencionado en cuanto a la diversidad existente en el entorno a la ciclopiستا es añadido debido a que así es más comprensible el entender el por qué las diferentes prácticas que se repiten a menudo

en torno a la ciclopiستا. Esto debido a que el tránsito de los habitantes sobre la ciclopiستا es muy variado tanto entre semana como los fines de semana o en vacaciones, es decir en este tramo de la ciclopiستا rural de

Tlalpan la diversidad de prácticas es mayor que en el tramo de las Lomas de Chapultepec. Dentro de mis observaciones me percaté que el tránsito de personas es muy distinto entre semana que los fines de semana, por lo que para poder obtener puntos de vista de los habitantes más específicos es mejor hacer el recorrido de mi trabajo de campo en días e incluso tiempos distintos.

Retomando el tema de las múltiples funciones observadas sobre la ciclopiستا en el tramo entre las colonias Popular Santa Teresa, Chichicarpa y Belvedere, tenemos que distinguir precisamente estas funciones entre para las que fue destinada la ciclopiستا y entre las que son realizadas sobre la ciclopiستا.

Comenzando por afirmar que en el discurso la ciclopiستا se diseñó como una forma para tratar de recuperar y aprovechar el espacio de las vías del ferrocarril a Cuernavaca, pero ¿Qué encontramos sobre la ciclopiستا en la actualidad en la opinión de los habitantes de las colonias antes mencionadas?

CAPÍTULO 3. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN CAMINO RURAL A TLALPAN.

En el transcurso de los primeros recorridos sobre la ciclopista y al investigar con las personas que son habitantes de las colonias donde realicé mi recorrido, me percaté de una forma repetitiva que las personas en la mayoría de los casos observaron a la ciclopista en sus inicios como algo extraño que llegó a sus calles, debido a que la mayoría de los habitantes, por no decir que todos, nunca habían tenido contacto alguno con una ciclopista, ni siquiera a pesar de que ya existía la ciclopista en su primer tramo de Ejército Nacional hasta el Viaducto Miguel Alemán. Ya que si bien es cierto que este fue el primer tramo, también es cierto que la construcción y el trazado de la ciclopista no fue de una manera continua, es decir, existió un lapso de unos meses entre la inauguración del primer tramo y la continuación del tramo rural a Tlalpan, por lo que el tiempo de adaptación de las personas a este nuevo proyecto urbano fue muy poco e inclusive a gran mayoría nunca había conocido una ciclopista. Por lo que la llegada de la ciclopista se convirtió por un momento en algo totalmente nuevo y que como en muchos otros casos muchos puntos de vista y encontraron por parte de los habitantes de las zonas y de usuarios que arriban desde colonias muy alejadas de la ciclopista rural. No hay que olvidar que la ciclopista rural es en términos de espacio todo el tramo de la ciclopista se convirtió en el momento de su inauguración en el segundo parque urbano más grande de la ciudad de México después de Chapultepec, además de que se estima que el área total recuperada tan solo en la parte urbana es de aproximadamente 25 hectáreas. Mientras que en la zona rural que es la que por el momento analizamos tiene 36 hectáreas, lo que en total en el tramo de

Ferrocarril de Cuernavaca suma 61 hectáreas lo que en ,datos de la ciudad de México equivalente a casi ocho veces el tamaño de la Alameda Central.

Estos datos nos permiten darnos una idea de la importancia en términos de espacios de recuperación que implementó la creación de la ciclopista a través de toda la ciudad de México y del por qué, como en los casos anteriormente estudiados encontramos diferentes prácticas en diferentes entornos y caras de la ciudad, pasando como es en este caso del tramo muy urbanizado en Ejército Nacional hasta Montes Pelvoux en las Lomas de Chapultepec, paralelamente al periférico de la ciudad de México, la cual es una de las vialidades con mayor tránsito de automovilistas y de ahí seguimos sobre todo Ferrocarril de Cuernavaca hasta llegar a esta parte rural y diferente en las inmediaciones de la delegación Tlalpan y Magdalena Contreras.

¿Por qué es importante tomar en consideración todos los elementos antes mencionados en términos de tamaño y ubicación? la respuesta la podemos encontrar en función de las diversas funciones que realiza un mismo objeto de estudio, pero en lugares diferentes y por consecuente con prácticas diferentes.

CAPÍTULO 3. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN CAMINO RURAL A TLALPAN.

Una de nuestras posibles respuestas nace precisamente de la opinión y comentarios de los habitantes y vecinos de las colonias cercanas a la ciclopista en el tramo rural de Tlalpan, antes señalado, con comentarios sobre lo que podríamos llamarle la primera función, es decir para lo que fue diseñada la ciclopista, aunque esas opiniones las expondré más adelante ,por el momento incluyo las opiniones de los habitantes, encontramos opiniones como por ejemplo *“En el momento en el que quitaron los rieles, pensamos que iban a pavimentar la calle”* *“¿Desde dónde empieza la ciclopista?”* *“Antes era más fácil llegar en auto”* *“Existen más cámaras, aunque eso no significa que sea más seguro necesariamente”* *“Me hubiera gustado algo más en lugar de una ciclopista”* *“Si quiero llegar a mí casa tengo que invadir necesariamente la ciclopista”* *“Mi tienda mejoró sus ventas los fines de semana”* *“Es seguro caminar sobre ella ,porque los autos no las invaden”*

Como se demuestra en la ilustración 12 se observa que en otros casos donde atraviesa la ciclopista encontramos la constante por parte de los habitantes de sentirse invadidos y que lejos de estar recuperando un espacio público, están perdiendo “su espacio”. La segunda función de la ciclopista es la de utilizarla sólo como una ampliación segura de la banqueta y que atiende por así decirlo solo a los habitantes solamente, ya que son algunos de los habitantes las que utilizan a la ciclopista sólo como un espacio seguro para caminar o incluso para hacer ejercicio, pero en ningún momento para circular sobre bicicleta.

Ilustración 0-4 Tramo de Popular Santa Teresa sección 3



3.4 Observaciones por parte de los usuarios en torno a la ciclopista rural de Tlalpan.

CAPÍTULO 3. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN CAMINO RURAL A TLALPAN.

En el momento de abordar a los usuarios de la ciclopista rural de Tlalpan me encontré con opiniones que si bien no difieren en algunos casos mucho de las opiniones de los habitantes, si difieren en elementos muy objetivos como usuarios, ya que encontramos prácticas muy diversas.

Algunos de los usuarios no son necesariamente habitantes o vecinos de las colonias cercanas a la ciclopista, esto se debe fundamentalmente a que al igual que los habitantes acuden a este tramo de la ciclopista en especial, esperando encontrarse con una ciclopista diferente a los demás tramos más insertados en la ciudad. Y también por otro lado tratando de buscar esa mezcla de ciudad –rural así también en algunos casos atendiendo al discurso político en busca de solucionar esas necesidades de búsqueda de espacio por un lado y de esparcimiento por el otro.

Tomamos en consideración comentarios de los usuarios de la ciclopista por una parte y el discurso político por otra, el cual refiere que al describir la ciclopista encontraremos innovaciones constructivas tales como:

1. Soluciones a los cruces
2. Sistema constructivo
3. Puntos de interés y conectividad

Además de que al menos en teoría la construcción de la ciclopista obedece a tres principales circunstancias tales como:

1. Dar respuesta a una antigua demanda ciudadana por la creación de un espacio libre al tráfico vehicular en el cual pudieran circular bicicletas, peatones y vehículos no motorizados de manera segura.
2. La reciente adquisición y compra del espacio de la antigua vía del tren en distintos tramos que hiciera el gobierno central para implementar nuevas vialidades.
3. El estricto apego a las normas ambientales que obligan a toda obra a implementar medidas de mitigación por los potenciales efectos ambientales.

Si tomamos en cuenta el hecho de que la creación de la ciclopista era un proyecto totalmente nuevo desconocido para la mayoría de los habitantes de la ciudad de México, esto no implica que no existiera la necesidad de la creación y con el tiempo expansión de una ciclopista, pero es en este punto donde cabrían preguntas tan importantes al conocer las opiniones de los

CAPÍTULO 3. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN CAMINO RURAL A TLALPAN.

usuarios y saber si en verdad cubren algunas de las expectativas en torno a la ciclopista.

En gran parte los ciclistas no son siempre personas cercanas a la ciclopista, así ocurre en el caso de Polanco y Lomas de Chapultepec, con usuarios que llegan a estas colonias después de largos recorridos en algunos casos donde manifiestan que si bien no son usuarios muy habituales de la ciclopista, es decir que la recorran a diario, si son usuarios que la recorren o tratan de recorrer la ciclopista durante al menos una vez a la semana, de preferencia los fines de semana debido a que en opinión de ellos *“Son los días que existen menor afluencia de autos y de personas, además algunos de los eventos ciclisteros se realizan precisamente en días domingos”*.

Con este tipo de comentarios se puede relucir de nuevo el hecho de que la ciclopista responde a varios tipos de necesidades y por consecuente realiza diferentes funciones y por consecuente existen usuarios con diferentes prácticas. Los hay desde aquellos usuarios que la transitan a diario por razones prácticas y económicas de movilidad, los que lo hacen por esparcimiento los fines de semana y los que lo realizan como una rutina de ejercicio de una manera constante, además de una equipación mayor.

Ilustración 0-5 Ferrocarril de Cuernavaca en la colonia Popular Santa Teresa primera sección



En la ilustración 13 se observan claramente algunos detalles por los cuales muchos de los usuarios me comentan se sienten más “libres” y tranquilos de transitar por este tramo de la ciclopista, aunque claro con sus respectivas “precauciones” debido a los comentarios sobre la inseguridad que también

CAPÍTULO 3. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN CAMINO RURAL A TLALPAN.

existe alrededor de la ciclopista. Tocante a este tema algunos de los usuarios que vienen de otras colonias afirman sentirse un poco más inseguros que en otros tramos debido a que están más desoladas en algunas de sus partes, sobre todo al finalizar el recorrido en el paraje de Fierro del Toro, donde uno de mis entrevistados me comentó que *“No se sabe bien en que donde termina la ciclopista, yo ya la recorrí hasta sus inicios con el estado de Morelos y lo único a lo que uno llega es un tramo de terracería”*.

Siguiendo con mi investigación me pude encontrar con un grupo de usuarios más escasos, los cuales son los que por un lado no sólo son usuarios, sino que también habitantes de la zona y utilizan la ciclopista de una forma constante no sólo sobre la bicicleta, sino también a pie. Este tipo de usuarios me manifiestan que utilizar la ciclopista se ha convertido en una práctica muy habitual de transportarse a lugares cercanos y que lejos de minimizar su movilidad como les sucede a muchos automovilistas a ellos les ha beneficiado y que de hecho es una buena alternativa para el esparcimiento de los niños y no tan niños.

Otros comentarios aluden a una necesidad de estaciones de servicio cercanas a estas colonias ,pues me comentan que si bien es cierto que en

tramos más adelantados sí existen, estaciones de servicio por si sufrimos de una descompostura, en mi recorrido de este tramo no observé ninguna estación. Comentan los usuarios que esto es debido a que mientras no se adentren mucho en el Ajusco o Parres que son los tramos más solitarios, en los tramos analizados es relativamente más fácil encontrar algún taller.

Por último agrego que otra de las necesidades de los usuarios más activos de la ciclopista es que sería bueno también implementar el programa ecobici como en otras zonas de la ciudad, para así seguir fomentando el uso de la bicicleta, así como la constante información sobre eventos para los usuarios y así como mayor mantenimiento en algunas de sus zonas.

CAPÍTULO 3. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN CAMINO RURAL A TLALPAN.

Ilustración 0-6 Estado de algunos tramos de la ciclopista rural de Tlalpan



En esta ilustración se puede apreciar que efectivamente y como lo mencionan muchos de los usuarios habituales, existen zonas donde es clara la falta de mantenimiento y que conforme nos acercamos al bosque del Ajusco la ciclopista se vuelve cada vez más solitaria y en ocasiones insegura.

Capítulo 4. Prácticas en torno a la ciclopista en la colonia Roma Norte.

4.1 Historiografía de la colonia Roma.

Comienzo por la ubicación e historia que distingue a la colonia Roma para así poder comprender y contextualizar el objeto de estudio, es decir la ciclopista en la colonia Roma Norte.

CAPÍTULO 4. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA ROMA NORTE.

La colonia Roma fue diseñada y pensada en sus inicios como un barrio residencial de la ciudad de México construido a partir de principios del siglo XX en una zona ubicada cerca del centro de la ciudad.

Actualmente la denominación que los capitalinos utilizan comúnmente como colonia Roma es usada para designar lo que en realidad comprende dos grandes colonias: La colonia Roma Norte por un lado que es el lugar de estudio y análisis del objeto de estudio y que abarca el fraccionamiento inicial y un parque que alguna vez perteneció a la colonia Condesa, y la colonia Roma Sur, así como la Condesa y Roma Sur por el otro.

La colonia Roma fue durante la primera década del siglo XX una zona donde vivía la clase alta de la ciudad de México y donde se edificaron casas muy llamativas y suntuosas, aunque parte de esas construcciones fueron demolidas debido a que la colonia perdió importancia y cedió su lugar a otros fraccionamientos que en su momento cumplían con las demandas de modernidad que exigían sus nuevos moradores.

La colonia Roma fue diseñada para convertirse en un barrio de clase alta, diseñada con bulevares, amplios camellones de doble hilera de árboles, anchas avenidas, esquinas a 45 grados y amplios terrenos edificando así con ideas a la inversa del modelo de construcción tradicional español con casas grandes y ostentosas.

En su tiempo la colonia Roma, junto con otros fraccionamientos de la época, como la colonia Juárez, la Condesa, San Rafael y Santa María la Ribera, fueron habitadas por la burguesía y la aristocracia de la Ciudad de México, debido en gran parte a las condiciones sociales, económicas y políticas que imperaron durante la etapa de la historia de México conocida como el Porfiriato.

Para el año 1902 sus calles eran de norte a sureste: Av. Chapultepec, Puebla, Durango, Colima y Tabasco; de noroeste a suroeste: Guaymas, Morelia, Córdoba, Orizaba, Jalapa y Tonalá. En esos años dos ingenieros norteamericanos, los hermanos Lamm, fueron quienes crearon la empresa que se dedicó a la venta de terrenos y casas en la colonia Roma.

Pasado el Porfiriato y para los años 50's se edificaron construcciones que perduran actualmente como por ejemplo la Casa Universitaria del Libro que está ubicada en la esquina de las calles de Puebla y Orizaba y que fue sede del

CAPÍTULO 4. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA ROMA NORTE.

Centro Asturiano hasta que este, en 1986, se trasladó a su nueva sede diseñada y construida en el No. 4 de las calles de Arquímedes. También se encuentra la casa de la colonia Roma, que se conserva en excelentes condiciones, la cual fue construida a principios de siglo por Joaquín Baranda y la familia Mc Gregor, quienes la habitaron a partir de 1920, también ocupada en un tiempo por la Embajada de Brasil y que en la década de los años treinta fue adquirida por el Centro Asturiano de México, el cual, lo entregó a la Universidad Nacional Autónoma de México en el año de 1986.

La colonia Roma, al igual que la colonia Condesa, la colonia Juárez y posteriormente la Hipódromo Condesa desde sus principios fueron lugares en donde muchas familias capitalinas tuvieron su residencia. Hoy, dentro de la jurisdicción de la Colonia Roma, se encuentra el barrio de Real de Romita, que debido a los cambios y demandas de la ciudad algunos de los inmuebles han sido reconstruidos o en algunos casos destruidos, por lo que en la colonia se conserva solo uno de cada 10 inmuebles construidos antes de 1950, según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

Según datos del Instituto Nacional de Bellas Artes se han declarado muchos inmuebles de la colonia Roma patrimonio arquitectónico, por lo tanto éstos se encuentran protegidos y no pueden ser modificados ni demolidos, ya que de la totalidad de inmuebles catalogados en el país, el 10%, es decir aproximadamente 1400 se encuentran en la colonia Roma y es por eso que es declarada “Zona de Monumentos Artísticos”.

En la colonia Roma también encontramos el Instituto Nacional de Bellas Artes (INBA) el cual registra y revisa las peticiones para modificar, reconstruir o demoler los edificios y casas catalogadas y que en la mayoría de los casos, y gracias a la iniciativa privada es que muchas de las joyas de la colonia se han recuperado y restaurado por lo que se han reconvertido en íconos de lo clásico y lo actual. Ejemplos de esto son: El edificio Balmori y el pasaje comercial “El Parián”, los cuales en algún momento se pensó demoler.

A pesar de que la actividad comercial se está incrementando en la Colonia Roma, una gran parte de la población pide que ésta mantenga un rubro más apegado a fines turísticos y recreativos.

La Colonia Roma Norte cuenta con buena parte del comercio en esta zona de la ciclopista. Fue en esta colonia donde se ubicó la segunda sucursal de los

CAPÍTULO 4. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA ROMA NORTE.

almacenes del Palacio de Hierro, además fue el primer lugar donde los almacenes americanos Sears Roebuck se establecieron en México.

Así también cuenta con varios cafés y restaurantes, algunos de los cuales han hecho fama en el rumbo.

Uno de los lugares comerciales frecuentados es el Pasaje el Parián, que fuera el antiguo mercado de la colonia. Así también el tianguis del Oro, ubicado en la calle del mismo nombre frente a la glorieta de la fuente de Cibeles, copia fiel en belleza y tamaño a la de Madrid y regalo de la comunidad española vecinada en la Ciudad de México.

En nuestros días la colonia Roma es un lugar que conjunta los mercados más tradicionales de la ciudad, como por ejemplo el mercado de Medellín, el cual últimamente se ha especializado en alimentos e ingredientes de la cocina sudamericana, lo que nos da una idea sobre la fuerte afluencia de turistas por la zona, por lo que es común ver en sus calles a turistas nacionales e internacionales.

Otro elemento a destacar es sin lugar a dudas la implementación del turibús a lo largo de las calles de la colonia Roma Norte, a una calle de la calle de Colima y Durango, sobre las cuales recorre la ciclopista un importante tramo desde la avenida Chapultepec hasta la avenida Insurgentes, es decir muy cerca de la ruta de análisis de mi trabajo de campo. En mi opinión el turibús es un elemento más que modifica de manera notable el entorno de la colonia y de hecho en un pequeño tramo tanto la ciclopista como el turibús comparten la calle de Medellín antes de llegar a la avenida Insurgentes.

Si a todos los elementos mencionados le sumamos que sobre el trazado de la ciclopista existen múltiples estaciones de la ecobici, el cual es un elemento muy importante que distingue este tramo de la ciclopista con los otros tramos antes estudiados, es decir el tramo entre Polanco a Lomas de Chapultepec y el tramo de la ciclopista rural de Tlalpan, ya que en estos tramos no existen estaciones para la renta de bicicletas, el cual era una de las constantes necesidades para los usuarios y que según ellos hacían falta en los tramos antes estudiados y que desde mi punto de vista es el vínculo que permite pasar en muchos casos de habitante a usuario constante y activo.

Puedo referirme a la colonia Roma como un lugar con mucha historia y sumamente turístico, lo cual desde mi punto de vista, es uno de los

CAPÍTULO 4. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA ROMA NORTE.

elementos principales que fomentó la llegada de la ciclopista a esta colonia y que en conjunto con el proyecto ecobici han logrado hacer de la colonia Roma una zona sumamente atractiva no sólo para los habitantes de la ciudad de México, sino también ahora para muchos de los usuarios de bicicletas que encuentran en este lugar una fuente de esparcimiento, recreación, transporte y movilidad a través de una de las zonas de mayor movilidad de la ciudad.

4.2 El programa ecobici en la colonia Roma Norte.

Como lo he mencionado uno de los elementos más distintivos de la ciclopista en la colonia Roma Norte es el uso de las bicicletas a través del programa ecobici el cual según la página de internet del gobierno del Distrito Federal “<https://www.ecobici.df.gob.mx/es/informacion-del-servicio/que-es-ecobici>” es un sistema de bicicletas públicas compartidas de la Ciudad de México que surge tras la necesidad de asumir los grandes retos que enfrenta sobre competitividad económica, movilidad y medio ambiente. Convirtiéndose en poco tiempo en la opción ideal para desplazarse en trayectos cortos, aumentando su capacidad para construir un futuro sustentable y convertirse en referente y modelo a escala nacional e internacional.

En esta página encontramos también el dato sobre el surgimiento de la ecobici en la Ciudad de México, que se remonta al 16 de Febrero de 2010, sumándose a la lista de ciudades más vanguardistas en el uso de la bicicleta y convirtiéndose en la primer Ciudad en América Latina que integra este medio de renta de transporte público y la primera ciudad de América Latina en implementar la ciclopista como una alternativa de transporte, pues no debemos de olvidar que ciudades como Bogotá y Buenos Aires ya habían implementado el uso de las ciclopistas o “ciclorutas” como se les conoce en Colombia.

Para muchos usuarios el sistema ecobici es una necesidad primordial cubierta sobre la ciclopista, por lo que el sistema ha sido bien recibido a pesar de que no es un sistema gratuito y para el cual es necesario poseer una tarjeta de crédito o ser cliente de Telmex, pero que en general ha sido bien aceptado por parte de los usuarios y habitantes de las zonas

Donde se encuentran, por lo que incluso desde su inicio ha crecido más del 200%, a la fecha cuenta con más de 3600 bicicletas y 275 cicloestaciones en un área de 21 km² con una proyección de crecimiento de 70% en los próximos años.

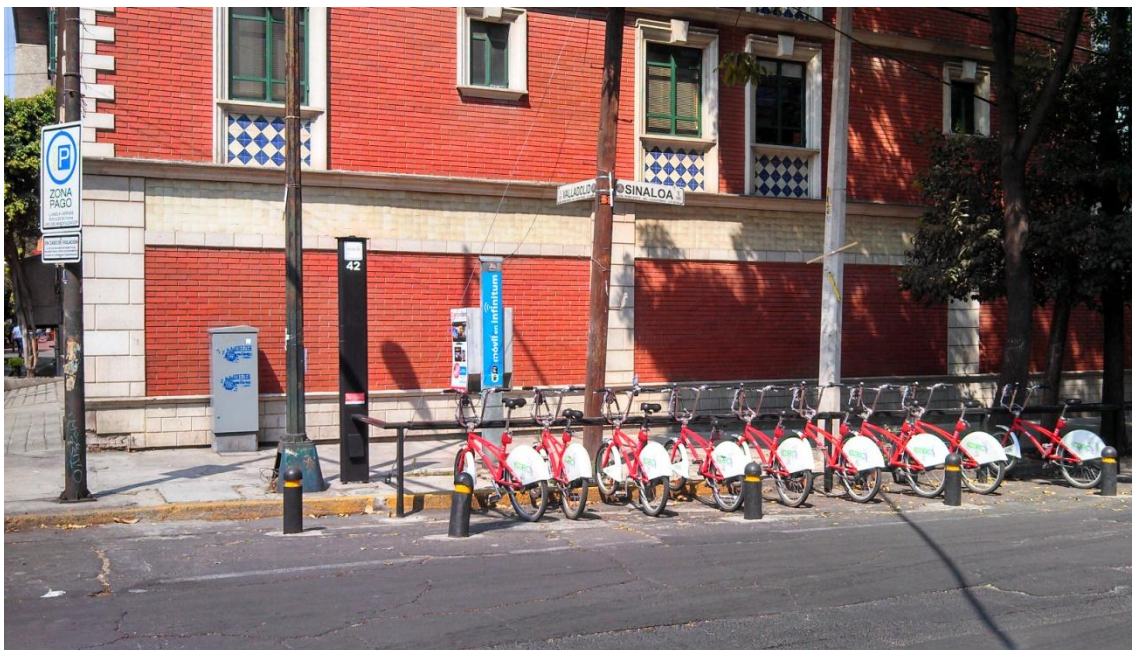
CAPÍTULO 4. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA ROMA NORTE.

Para el gobierno del Distrito Federal la ciclopista actúa como un medio eficaz de complemento al transporte público, favorece las alternativas de movilidad de forma ecológica, contribuye a un desarrollo sustentable de las ciudades y procura un nuevo estilo de vida, en el que se promueve una cultura de ética, respeto, ecología y bienestar.

Además el gobierno del Distrito Federal ha optado por crear nuevas infraestructuras que les permitan a los ciudadanos tener mejores opciones para transportarse, por lo que la adopción de la ciclopista en conjunto con el programa ecobicies una de las medidas más valoradas para fomentar nuevas prácticas de 'movilidad sustentable'.

Desde mi perspectiva el uso de la ciclopista en conjunto con el programa ecobici otorgan no sólo habitantes de la colonia Roma Norte y una alternativa diferente, sino que amplían y fomentan de una manera importante el uso de la ya existente ciclopista a través de las calles de Medellín y Durango. Aunque es importante señalar que aún en calles donde no está trazada la ciclopista, existen estaciones de ecobici como por ejemplo en la esquina de las calles de Sinaloa y Valladolid (ilustración 15)

Ilustración 0-1 Estación ecobici en la esquina de Sinaloa y Valladolid



CAPÍTULO 4. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA ROMA NORTE.

En la imagen anterior podemos apreciar una estación ecobici ubicada en la esquina de las calles de Sinaloa y Valladolid en la colonia Roma Norte, lo que nos permite darnos cuenta que no siempre es necesario que las estaciones estén sobre la ciclopista, pero que de alguna manera sí es importante que se encuentren cerca de la ciclopista. De hecho como podemos apreciar aquí las estaciones cuentan en promedio con unas 15 bicicletas, que en la mayoría de las ocasiones se encuentran en buen estado.

Sin olvidar que el programa contempla que cualquier persona, habitante o visitante del Distrito Federal mayor a 16 años de edad puede hacer uso de los servicios de ecobici y realizar su pago ya sea de forma anual, temporal, por 7 días, 24 o hasta por solo 72 horas,

Otro punto a favor que presenta el programa ecobici es que se encuentra presente no sólo en la colonia Roma Norte, sino también en las colonias Cuauhtémoc, Tabacalera, San Miguel Chapultepec, Centro, Juárez, Hipódromo Condesa, Polanco y Condesa.

Los requisitos para darse de alta en el programa de préstamo de bicicletas del Distrito federal son por ejemplo una identificación oficial como el IFE, una tarjeta de crédito o débito nacional a nombre del usuario de la unidad con disponibilidad de saldo para hacer el cargo de la inscripción. También se puede hacer cargo a un recibo telefónico de Telmex. Es necesario presentar como comprobante, el recibo telefónico en original y copia, con fecha de expedición no mayor a un mes sin saldo vencido con domicilio del Distrito Federal o área metropolitana a nombre de la persona física.

Es así que durante el trabajo de campo sobre las calles de Durango, Medellín y Oaxaca recabé varias opiniones tanto de vecinos y usuarios de la ciclopista en relación a la ciclopista y la gran mayoría coincide que es una buena idea para fomentar no sólo la movilidad en la colonia y fomentar el deporte, sino también para construir y desarrollar más opciones de esparcimiento para los turistas o habitantes del Distrito Federal que en ocasiones visitan la colonia. Aunque también coinciden en que no debería de tener ningún costo, pero por otro lado algunos usuarios comentan que si no se cobrara ninguna cantidad, tal vez las bicicletas no recibirían el mantenimiento adecuado y por lo tanto se encontrarían en mal estado.

Las tarifas y la forma en la cual se puede acceder al préstamo de bicicletas mediante el programa ecobici, están visibles al público y los usuarios que así lo

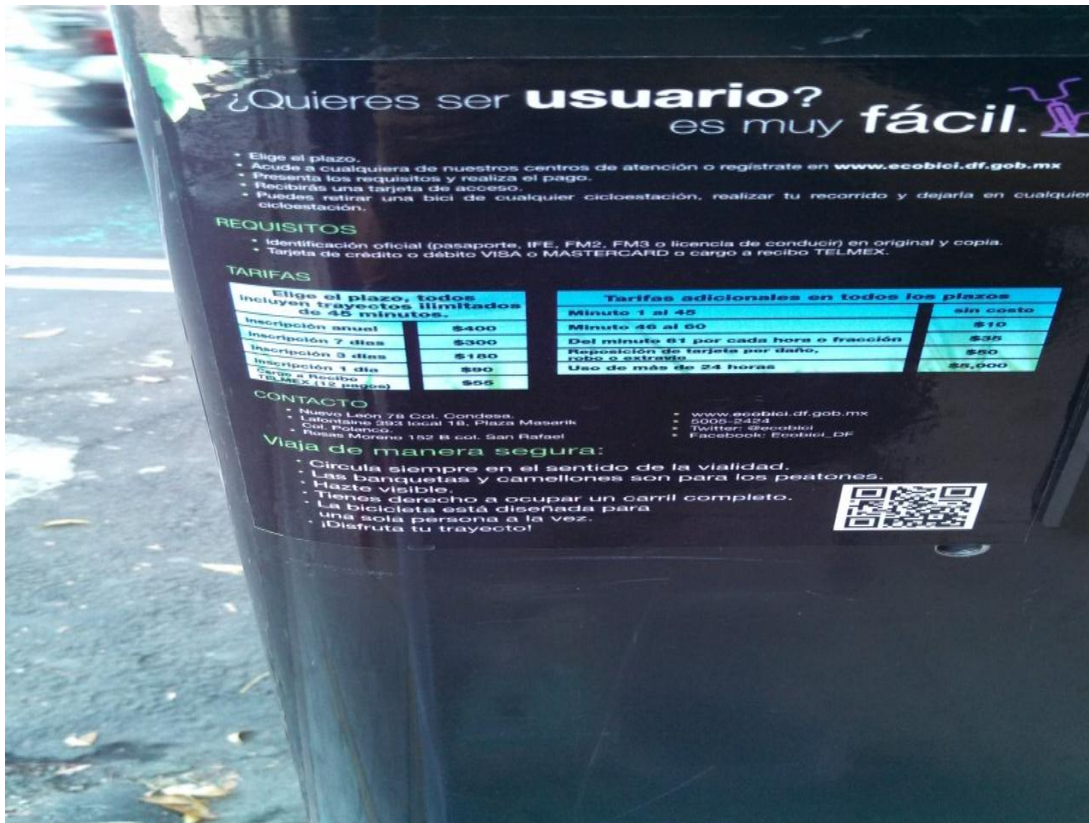
CAPÍTULO 4. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA ROMA NORTE.

requieran, lo cual es sin lugar a dudas un elemento muy importante, ya que en ocasiones algunos programas del gobierno del Distrito Federal carecen de información y es por este motivo que muchas veces no se acercan a muchos programas, aunque con el programa ecobici la situación es diferente, ya que en el caso de no contar con tarjeta de crédito para realizar el pago de los días de uso o en su caso la anualidad, podemos pagarlo vía cargo a nuestro recibo telefónico y por si algún motivo no se llega a contar con algunos de los medios de pago antes descritos, se puede pagar en efectivo en los lugares señalados en las estaciones ecobici. A continuación muestro un ejemplo de los letreros informativos ubicados en cada estación ecobici, donde por cierto sobre la calle de Medellín encontré más estaciones de ecobici que en las calles aledañas como por ejemplo Oaxaca o Durango. Desde mi perspectiva esto se debe a que sobre la calle de Medellín es donde podemos encontrar más afluencia de ciclistas. mientras que en la calle de Durango al ser de doble sentido y estar en una zona de mayores comercios, tiendas y tránsito de personas el trazado de la ciclopista tiene que realizarse por el centro de la calle de Durango mientras que en las calles de Oaxaca y Medellín es por la derecha en dirección a la glorieta de Madrid.

Las tarifas del programa ciclopista (ilustración 16) en el mes de Noviembre del año 2013 en la colonia Roma Norte, para ser más específicos en la esquina de la calle Medellín y Avenida Chapultepec.

CAPÍTULO 4. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA ROMA NORTE.

Ilustración 0-2 Tarifas por la renta de biciletasescobici



4.3 Las estaciones ecobici sobre las calles de Medellín, Durango y Oaxaca.

Las estaciones ecobici están habilitadas para su funcionamiento y en buen estado a lo largo de varias calles de la colonia Roma Norte, pero no todas las estaciones están sobre el trazado de la ciclopista. Aunque si es destacable que sobre la calle de Medellín desde Avenida Chapultepec hasta su cruce con Insurgentes, es decir en una distancia de aproximadamente 1 kilómetro podemos observar 3 estaciones de ecobici. Todo esto sin contar las dos estaciones que se encuentran en la plaza Madrid, lugar donde se interceptan las calles de Medellín, Oaxaca y Durango. También es una zona característica y concurrente de la colonia Roma Norte, por lo que está rodeada de comercios, en su mayoría restaurantes, debido a esto es común observar autos estacionados que en la mayoría de las veces no invaden la ciclopista. Aunque esto no significa que nunca suceda, o bien que se invadan de una forma parcial aunque desde mi perspectiva esto, se debe gracias a la continua vigilancia por parte de elementos policiacos y de vialidad.

CAPÍTULO 4. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA ROMA NORTE.

La calle de Medellín es el lugar donde recabé la mayor parte de opiniones por parte de los usuarios de la ciclopista, debido a su gran afluencia de paseantes y transeúntes junto con la calle de Durango. A continuación (ilustración 17) muestro la imagen al comienzo de la calle de Medellín en la esquina con avenida Chapultepec.

Ilustración 0-3 Estación ecobici en calle Medellín y Avenida Chapultepec



Como podemos darnos cuenta las estaciones de ecobici se encuentran sobre el mismo carril de la ciclopista, lo que en muy contadas ocasiones les ocasionan algunas molestias a los mismos usuarios de la ciclopista, ya que aunque sea por un muy breve tiempo tienen que invadir ya sea la banqueta o el carril vehicular. Como podemos observar las condiciones tanto de las bicicletas como de las barras sujetadoras de las bicicletas se encuentran en condiciones aceptables, motivo por el cual algunos de los usuarios justifican el pago de la anualidad en pro de las buenas condiciones de las bicicletas y las estaciones.

El uso de la tarjeta ecobici como el medio para acceder al uso de las bicicletas es una manera tan eficiente y simple, que sólo basta con acercar la tarjeta al lector en el sujetador de la bicicletas, para que lo libere. Aunque en la mayoría de los casos solo se puede rentar por máximo 45 min y se deja la bicicleta en otra estación, por lo que se puede volver a usar por otros 45 minutos. Pero también existen sistemas de renta por un día, dos días o hasta por una

CAPÍTULO 4. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA ROMA NORTE.

semana como lo hemos mencionado en páginas anteriores, la mayoría de usuarios recomienda el sistema de 45 minutos debido a que sus recorridos son en la mayoría de los casos de 20 o 30 minutos además de que existen múltiples estaciones donde puede cambiar de bicicleta. Todo esto en el supuesto caso de que se utilicen las bicicletas con fines de transportarse hacia sus actividades laborales o escolares o inclusive recreativos.

Siguiendo con el trazado de la ciclopista, el recorrido en la calle de Medellín se distingue por el hecho de que la calle es amplia y existen numerosos postes, los cuales han sido implantados a últimas fechas para evitar la invasión de los carriles de la ciclopista por parte de los automovilistas. Tengo que aclarar que en mis primeros recorridos por la calle de Medellín en los meses de septiembre y octubre no existían estos postes, lo que me permite darme cuenta que el respeto hacia la ciclopista y por lo tanto hacia los ciclistas es vulnerado en algunas ocasiones, por lo que es necesario implementar estos tipos de medidas. A continuación ilustro este tipo de medidas, con una fotografía tomada en el mes de diciembre del 2013.

Ilustración 0-4 Postes divisorios sobre calle Medellín



debo resaltar que en muchos tramos de la ciclopista se ha implementado el uso de los postes como medio para evitar la invasión (ilustración 18) por parte

CAPÍTULO 4. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA ROMA NORTE.

de los automovilistas hacia los carriles de los ciclistas, este es sólo un pequeño ejemplo de algunas medidas implementadas y que en comparación con los tramos de Polanco hacia Lomas de Chapultepec y de la ciclopista del camino rural a Tlalpan y que en ningún momento observé la implementación de los postes. Lo que nos deja algunas preguntas en el aire, como por ejemplo: ¿El por qué en la colonia Roma Norte sí se implementan este tipo de prácticas y en los otros tramos no? ¿Por qué en la colonia Roma Norte se implementó el proyecto ecobici? Estas son algunas preguntas que sólo observando las diferentes prácticas de los usuarios y el entorno de la ciclopista en esta colonia podemos tratar de responder a estas interrogantes.

Es fundamental preguntarnos ¿Por qué en algunas calles como Durango y Oaxaca existen menos estaciones de ecobici que en la calle de Medellín? las posibles respuestas las podemos encontrar si observamos que existe mayor afluencia no solo por parte de ciclistas, sino de transeúntes, turistas y del turibús, el cual es un elemento importante que le otorga a la colonia ese extra turístico. Incluso en la calle de Durango existen diversos comercios de gran tamaño y tiendas departamentales es la calle de mayor afluencia vehicular junto con la calle de Oaxaca, ya que la

calle de Durango tiene camellón en medio. Mientras que la calle Oaxaca es muy amplia y de doble sentido, aunque sin camellón en medio.

En cuanto a los diversos comercios a los lados de la ciclopista, en su mayoría restaurantes, pude observar que la mayoría de las ocasiones los carriles de la ciclopista no son invadidos por los automovilistas. Aunque esto crea algunos conflictos con los peatones, debido a que la banqueta está ocupada por los automóviles y algunos comercios, por lo que el tránsito en la calle de Medellín al llegar casi al cruce con Insurgentes se vuelve un poco más difícil. Pero por otro lado también es una fuente importante de empleos para los valets parking de la zona. Aunque como podemos ver los autos de los clientes de los comercios son estacionados sobre la banqueta y en ocasiones invaden tanto la banqueta como la ciclopista como a continuación se demuestra en la ilustración 19.

CAPÍTULO 4. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA ROMA NORTE.

Ilustración 0-5 Invasión parcial de automóviles en calle Durango



El recorrido se enfocó sobre la ciclopista y las estaciones ecobici en las calles de Medellín, Durango y Oaxaca, debido a que es una zona en la cual el uso de la bicicleta sobre la ciclopista es más constante que en los tramos que analicé en las demás colonias y sobre todo porque las prácticas son muy diversas y constantes en la colonia Roma Norte y en tramos relativamente cortos, los cuales ilustro con el siguiente mapa

CAPÍTULO 4. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA ROMA NORTE.

punto, se cruzan 3 vialidades importantes, es de doble sentido además de ser sumamente visible.

Ilustración 0-7 Estaciones ecobici en la Glorieta de Madrid



4.4 Observaciones de los habitantes de la colonia Roma Norte en torno a la ciclopista.

La realización de entrevistas a los habitantes de la colonia Roma Norte es una actividad que a comparación de las realizadas en los tramos de la colonia Lomas de Chapultepec y en el camino rural a Tlalpan, no resultan tan difícil gracias a que en gran parte del trayecto de la ciclopista, en especial sobre la calle de Medellín el trazado de la ciclopista es muy cercano a las casas de las personas que interactúan a diario con la ciclopista y las estaciones ecobici. Sobre la calle de Medellín recabé diferentes opiniones, las cuáles en algunas ocasiones son contradictorias entre sí no sólo en las prácticas que giran alrededor de la ciclopista, sino a diferencia de las colonias antes estudiadas, también en torno a las estaciones ecobici, así como las medidas implementadas por parte de los negocios para atraer clientes. Por lo que el

CAPÍTULO 4. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA ROMA NORTE.

sentir de invasión ,prohibición y exclusión por parte de algunos habitantes es evidente, lo que arroja como resultado una diversidad de

opiniones encontradas y que no necesariamente está asociada con el interactuar a diario con la ciclopista, sino con “lo que ya no se puede hacer” como por ejemplo la falta de espacios para poder estacionarse, la cual es

una de las constantes y sentir por parte de los habitantes. En el caso de la colonia Roma Norte, esta percepción de falta de espacio lo manifestaron en las entrevistas al contrario de otros lugares donde se implementó el uso de la ciclopista como una forma de aprovechamiento del espacio público. En la colonia Roma Norte algunas personas lo perciben más como una reducción del espacio público, aunque para los usuarios constantes de la ciclopista no lo es, por lo que las opiniones encontradas son muy diversas sin olvidar la opinión de los comerciantes cercanos a la ciclopista.

La percepción de invasión es más evidente por parte de algunos habitantes que por los comerciantes y empleados de los distintos establecimientos cercanos a la ciclopista. De hecho muchos de los restaurantes han modificado sus locales para irse adaptando a los ciclistas de la zona incorporando paradores de bicicletas. Debo añadir que la implementaciones de paradores para bicicletas también es una práctica nueva en la zona y que no sólo se encuentra afuera de los restaurantes, sino por fuera de establecimientos de cuidado personal y pequeñas tiendas. Lo que me permite considerar que los dueños de los establecimientos han observado en la ciclopista más una ventaja que una desventaja en una diversidad de clientes. Es decir ya no solo toman en cuenta a los clientes que llegan a pie, a los que llegan en automóvil, sino que ahora toman en cuenta a los que llegan en bicicleta (ilustración 22

CAPÍTULO 4. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA ROMA NORTE.

Ilustración 0-8 Parabiciis afuera de los comercios



Ahora bien la percepción de invasión por parte de algunos de los habitantes de la colonia Roma Norte tienen su origen desde la llegada de la ciclopista no solo por el hecho de no tener su antiguo espacio para poder estacionarse, sino que en un principio y no fueron tomados en cuenta y la reducción a dos carriles para automóviles es muy notoria sobre todo en horas pico y la obra por parte de muchos vecinos de la zona no es muy bien recibida. Para algunas personas “La ciclopista es una lata desde un principio, además por aquí no pasan muchas bicicletas” .

Sobre la calle de Medellín se encuentra la vivienda del señor Salvador Rivera quien es uno de los informantes sobre el cambio de prácticas a raíz de la implementación de la ciclopista y las ecobicis, quien al respecto opinó que: “la ciclopista no me afectó mucho, solo paso mi automóvil a la acera de enfrente y ya, pero el problema es que por aquí casi no pasan bicicletas, va a suceder como en la calle de Nebraska, donde ya no caben los coches y con la ciclopista menos”.

La prohibición y la exclusión es otra de las percepciones que tienen algunos de los habitantes hacia la ciclopista, ya que para ellos además de que se delimitó considerablemente el espacio público, también las constantes señalizaciones hacen “Que todo está prohibido”: Perciben que la ciclopista les robó ese espacio por fuera de su

CAPÍTULO 4. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA ROMA NORTE.

calle y que peor aún no era necesario. Además la implementación de los parabicis afuera de algunos locales crea un ambiente en el que para los habitantes se reduce aún más su espacio y si a todo esto le sumamos la reciente instalación de parquímetros en calles como Puebla, el espacio se reduce aún más.

Ilustración 0-9 Señalizaciones en calle de Medellín



En la ilustración 23 tomada el día 30 de Septiembre del 2013 se puede observar la implementación de postes para evitar la invasión hacia el carril de la ciclista, así como los letreros que prohíben el tránsito de motocicletas y el cómo los automóviles se estacionan sobre el carril izquierdo en el sentido de la circulación, que en este caso es de un doble sentido. En el caso de la calle de Durango, donde la circulación es en doble sentido el trazado de la ciclista se realiza sobre el camellón de en medio ,lo mismo ocurre en la calle de Oaxaca, aunque en este caso la afluencia de vehículos, personas y ciclistas es menor.

CAPÍTULO 4. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA ROMA NORTE.

Como la ciclopista atraviesa por calles en algunos casos de mucha afluencia de personas, la diversidad de opiniones también es muy amplia y encontradas por lo que también existen opiniones que ven en la ciclopista y las ecobicis un programa con buena aceptación y que responde a necesidades que aunque sean muy específicas, también son muy necesarias y deben de tomarse en cuenta. De hecho en la ciclopista no solo encuentran un elemento que distingue a la colonia Roma Norte de otras colonias de la ciudad, sino que también como un atractivo turístico y visual que evita en gran medida la aglomeración de vehículos. Además se considera como una mejor y más eficiente respuesta a los problemas de movilidad, no solo en la colonia Roma Norte, sino en toda la ciudad de México: "Es interesante, fácil y rápido el poder utilizar la ciclopista para moverme a mi trabajo o hacia Insurgentes, sobre todo en horas pico", "Estoy a favor de que tomen en cuenta a los ciclistas". "Fomenta la cultura del ciclismo en México": Es importante añadir que para muchos habitantes de la colonia Roma Norte y contrario a los trabajos realizados en las colonias Lomas de Chapultepec, Polanco o Chichicaspa en Tlalpan, el concepto de "Recuperación del espacio público" no aplica debido a que antes de la ciclopista ya era un espacio con uso en específico, es decir para los habitantes en ningún momento existió la recuperación de un espacio, por lo que en se creó esa percepción de una mala implementación de la ciclopista y las ecobicis en una colonia que no la necesitaba.

4.5. Opinión y comentarios por parte de usuarios de la ciclopista en la colonia Roma Norte.

La cantidad de usuarios sobre la ciclopista en la colonia Roma Norte es un poco mayor a la cantidad de usuarios en otros tramos de la ciclopista analizados y que como en otros casos ,la cantidad de usuarios aumenta o disminuye dependiendo la hora del día.

Los comentarios obtenidos a partir de las entrevistas son diferentes a las obtenidas en el tramo de Tlalpan por poner un ejemplo, aunque en otros casos son muy parecidas a las obtenidas en la colonia Lomas de Chapultepec y Polanco, debido en gran medida a que la colonia Roma se

CAPÍTULO 4. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA ROMA NORTE.

encuentran gran cantidad de comercios, por lo que muchos de los usuarios son empleados y trabajadores de la zona que utilizan la bicicleta para trasladarse de una manera más rápida y fluida. Aunque no siempre utilizan las bicicletas del programa ecobici, es decir que entre los habitantes, usuarios y paseantes ocasionales existe la misma necesidad de transportarse, pero que no la resuelven de la misma manera. Es decir los trabajadores o comerciantes de la zona por lo regular utilizan su propia bicicleta, mientras que los usuarios, paseantes y deportistas de fin de semana utilizan las ecobicis en mayor medida.

Otro elemento a resaltar es que los usuarios en ningún momento tuve la oportunidad de volver a coincidir con ellos, lo que me permite concluir que los usuarios en su mayoría tienen diversas actividades o que no son usuarios ocasionales. Los únicos usuarios de la ciclopista con los que tuve la oportunidad de coincidir fue con los comerciantes y trabajadores de los comercios de la zona, tales como repartidores de volantes, empleados de los restaurantes, repartidores de agua, carteros y empleados de las tiendas departamentales. Además contrario a los tramos antes analizados los policías en su mayoría no transitan en bicicleta, sino que lo hacen sobre las patrullas.

En opinión de los usuarios: “La ciclopista está muy bien trazada a excepción de la glorieta, donde todos tenemos preferencia, es difícil y hasta peligroso el poderse incorporar a ella, por lo que se debe tener mucho cuidado”. “Yo utilizo el casco porque aquí sí se corre más el riesgo de sufrir un accidente” “ Si no voy a trasladarme muy lejos prefiero ir a pie y no pagar la anualidad de la ecobici”. “El mantenimiento a las ecobicis es el correcto y el adecuado, nunca he tenido un problema con una bicicleta en dos años”.

Tomando en cuenta el tema de la seguridad, el uso del casco por parte de los ciclistas no es muy habitual por parte de los comerciantes y empleados de la zona que utilizan sus propias bicicletas, pero sí es más constante por parte de los usuarios del programa ecobici, que en ningún momento manifestaron el haber sido multados o sancionados por ocasiones en las cuales no llegaron a utilizar el casco, a pesar de que en las estaciones de ecobici está claramente manifestado el uso de casco obligatorio y que contrario a otros comentarios de algunos habitantes, los ciclistas no se sienten excluidos, al contrario, se

CAPÍTULO 4. PRÁCTICAS EN TORNO A LA CICLOPISTA EN LA COLONIA ROMA NORTE.

sienten integrados y tomados en cuenta. Como ellos mismos lo indican: “Nunca habíamos tenido un carril exclusivo y siempre tenemos que ir entre los autos y nunca se nos respeta aunque el reglamento de tránsito diga lo contrario”. Es decir que los usuarios encuentran en la ciclopista y el programa ecobici una forma en la cual fueron tomados en cuenta e integrados.

Capítulo 5 Conclusiones

5.1 Resultados Comparativos.

Durante el desarrollo del trabajo de campo, el cual es una herramienta importante de la Antropología Social y que nos permite realizar un análisis comparativo, entre los tres diferentes tramos analizados de la ciclopista a través de distintos puntos de la ciudad, encontré un conjunto de opiniones e ideas en torno a la ciclopista que no siempre son compartidas por los habitantes y usuarios de la zona debido no solo a que son muy diferentes entre sí y a que el concepto de espacio público difiere mucho entre los habitantes de la ciudad de México. Ese espacio público, no siempre es percibido como un espacio para habitantes y usuarios de la Ciudad de México. Además de que la idea de necesidades difiere mucho con las de las autoridades en cuestión, por lo que genera una especie de sensación de prácticas sobrepuestas.

En el transcurso del trabajo de campo no sólo se recopilan diferentes opiniones, sino también se realiza la observación como un método que me permite contrastar las opiniones generadas con el discurso político en relación con las políticas públicas implementadas en la ciudad de México. De esta manera podemos ser más objetivos sobre el uso práctico de la ciclopista y las diferentes prácticas que giran en torno a ella.

Una pregunta importante e interesante que surge después de realizada la investigación, es el saber ¿Cómo impactan esas políticas públicas en los usuarios y habitantes cercanos a la ciclopista?. La mayoría de las personas no consideran la ciclopista como algo necesario, lo que se contrapone a la idea de políticas públicas necesarias por un lado y lo que realmente necesitan los ciudadanos por el otro.

Otra constante que surge durante las entrevistas a los habitantes es que no se sintieron incluidos en el proyecto desde un principio, por lo que la implementación de la ciclopista lo consideraban como algo sobrepuesto, es decir como una forma de implementar una práctica del uso de la bicicleta un tanto forzada. En algunos tramos se observa una ciclopista sobrepuesta o realizada de una forma rápida y con algunos errores que impiden su uso de una forma más constante y hasta segura.

Considero abiertamente que la promoción del uso de la bicicleta por parte del gobierno del Distrito Federal es una buena idea, pero algunos de los lugares donde se implementó la ciclopista no lo son. Esta puede ser la explicación del por qué en algunas partes de la ciclopista la encontramos muy solitaria, aún en días domingos. Lo más sorprendente es que podemos entender que en algunas partes poco pobladas como el bosque del Ajusco en la ciclopista rural de Tlalpan, esté poco transitada. Es de llamar más la atención que en zonas muchas más habitadas y con mayor paso de personas, se encuentre poco transitada, como es el caso del tramo que corre en la colonia Lomas de Chapultepec y que incluso los usuarios por lo regular siempre son los mismos. Es decir que la ciclopista no genera mucha demanda por los usuarios.

En la colonia Roma Norte las prácticas son diferentes debido a la implementación del programa ecobici, el cual es un elemento complementario de la ciclopista que fomenta su uso de una forma importante así como una manera de contribuir a agilizar el tránsito en zonas con mayor movilidad de automóviles. En la colonia Roma Norte podemos encontrar calles totalmente planas y en algunos casos con poca afluencia vehicular, pero que aun así muchos habitantes cercanos a la ciclopista no la consideran como algo necesario y que choca con la idea de ciudad vitrina del gobierno del Distrito Federal. Este es el punto principal por lo cual la ciclopista aún no encaja con muchos ciudadanos y que en muchas ocasiones pasa hasta desapercibida o como en el caso de Lomas de Chapultepec que cumple varias funciones y menor medida para la que fue diseñada.

Se puede considerar que el uso del espacio por la bicicleta es mucho menor que el usado por el automóvil, por lo que el área requerida para una bicicleta estacionada es 10 veces menor al de un automóvil, y obviamente mucho menor cuando se encuentra en movimiento. Es por esto que la circulación en bicicleta mantiene más fluido el tráfico de las ciudades y previene o reduce la

congestión, y utiliza mucho más eficientemente la infraestructura tanto vial como de estacionamientos. Es decir la idea de implementar la bicicleta como un medio de movilidad más eficiente, práctico y ecológico resulta interesante si se empleara en ciudades con características

diferentes a las encontradas en la Ciudad de México, por lo que no embona en la perspectiva de crear una ciudad vitrina atractiva a la vista de los ciudadanos y turistas que la visitan.

El punto de la equidad también es un tema que debe de tomarse mucho en cuenta en el momento de la creación de proyectos como la ciclopista que si bien buscan incorporar de una manera más segura y eficiente a los ciclistas en la ciudad y promover el uso de la bicicleta, encontramos que son muy difíciles de recorrer en bicicleta y que en otros tramos como en Avenida Chapultepec en la colonia Roma Norte se incorpora al ciclista a vialidades con alto tránsito. Es decir que si se busca equiparar el uso de la bicicleta con el del automóvil, primero se debería de buscar crear una mejor infraestructura vial para todos los automovilistas en general y no tener calles en tan mal estado que pueden propiciar diversos accidentes para los ciclistas, debido a que las bicicletas son más frágiles y vulnerables a los accidentes.

Se deben tomar en consideración no sólo las necesidades y exigencias por parte de los habitantes, sino también el hecho de que la bicicleta y el transeúnte comparten las mismas vialidades, por lo que el caminar y el andar en bici van íntimamente relacionados y exigen para supromoción, espacios públicos de calidad. Por lo que es muy importante que las políticas públicas desde todos los sectores eviten la fragmentación de los espacios públicos nomotorizados, como la bicicleta ya que los espacios usados por la gente son los más seguros. En gran parte de la ciudad siguen haciendo uso de la banqueta debido a que las vialidades siguen siendo aún muy riesgosas para los ciclistas, por lo que existe la necesidad de crear espacios públicos ordenados, agradables y seguros para que así el uso de la bicicleta y el caminar no solo sea un espacio de paso, ya que es incomprensible construir infraestructuras para los ciclistas donde de inicio no existen condiciones adecuadas para caminar.

La Ciudad de México necesita una visión más que equitativa, tendría que ser integradora, es decir no es cuestión de inclinar la balanza hacia el lado más desprotegido trazando una ciclopista sobre el antiguo camino de Ferrocarril de Cuernavaca, donde si bien es cierto que trata de incorporar diversos sectores de la ciudad, también es cierto que la forma de incorporar mediante una ciclopista con muchos problemas de diseño no es la más adecuada aunque si es una forma interesante de recorrer y conocer diferentes sectores de la ciudad.

En mi trabajo de campo pude comparar diferentes prácticas alrededor de la ciclopista y el cómo son tan diversas estas prácticas y del cómo aún sobre la ciclopista se muestran claramente las diferencias sociales en elementos tales como la implementación de más cámaras de seguridad en el tramo comprendido entre Montes Urales y Cicerón en Polanco, el constante mantenimiento, mayor vigilancia y tramos elevados por mencionar algunos. Mientras que en los tramos la colonia Chichicaspao Pedregal de San Nicolás encontramos una disminución clara de todos estos elementos mientras en la Colonia Roma Norte todos estos elementos están insertados de una manera muy equilibrada. Además del programa de ecobici, el cuál serviría de gran apoyo en muchos otros tramos de la ciclopista, donde algunos de mis entrevistados hacían clara esta necesidad.

Es comprensible que para poder promover una ciudad más eficiente en términos de transporte, movilidad y menos agresivos con el medio ambiente se requieren de proyectos a largo plazo, pero que también deben de ir de la mano y de una manera más inteligente y decidida con ciudadanos más conscientes de las necesidades y por supuesto de los alcances de los gobierno para cubrir estas necesidades. Ya que como lo he mencionado se debe de comprender que los posibles beneficios tienden a ser de más largo plazo que en otras áreas y los costos no solo políticos y en términos de vialidad en ocasiones son incómodos en un principio, pero que todas estas nuevas implementaciones como la ciclopista el proyecto ecobici son resultado de las políticas públicas dirigidas en gran medida hacia el desincentivo del uso del automóvil particular en todos los estratosocioeconómicos.

No se debe olvidar que un buen ejercicio de gobierno es reconocido públicamente, además de que potencia a una la ciudad más integradora, pero que en el caso de la ciclopista no podemos considerarlo así, ya que se trata de un proyecto que no debería de haber sido trazado sobre las antiguas vías de Ferrocarril a Cuernavaca, no solo por el hecho de que en muchos tramos el recorrer la ciclopista es muy difícil y que incluso implica el bajar de la bicicleta en más de una ocasión, lo cual lo podemos atribuir a problemas de diseño, sino que no es una zona no apta para transitar en bicicleta. Y si a estos problemas le sumamos la falta de estaciones ecobici como las que se encuentran en la colonia Roma o bien la falta de vigilancia en gran parte de los tramos ocasionan que muchos usuarios y habitantes, no solo de los que interactúan con la ciclopista, ya sea porque viven cerca de ella o bien lleguen a transitar ocasionalmente la consideren como un proyecto innecesario o fallido en alguna ocasión. Es sumamente importante considerar la o las necesidades de

la ciudad antes de implementar proyectos de este alcance y que en el caso de ampliarlo, primero tomar en consideración las condiciones en las que se encuentran las vialidades por las que será trazada. Tal es el caso de la colonia Roma Norte, donde en ocasiones esa reducción de carriles afecta el tránsito de algunas calles, por lo que crea cierta inconformidad por parte de los vecinos de la colonia.

No pretendo reducir la poca aceptación e integración de la ciclopista sólo a problemas de diseño, debido a que sería una explicación muy poco objetiva y simple y tendría que admitir que los tramos donde no existen problemas de diseño es todo un éxito, sino a que el hecho de promover el uso de la bicicleta en la ciudad sólo es posible si se implementan políticas integrales que tomen en consideración al mismo tiempo criterios ambientales, sociales, urbanos, y de movilidad. Los programas y obras aisladas con enfoques parciales difícilmente podrán modificar los diversos y amplios patrones de movilidad de la Ciudad de México, puesto que no debemos olvidar que es una ciudad muy extensa y con numerosas necesidades de un transporte más eficiente. Pero también existen graves deficiencias en la estructura urbana que se encuentra alrededor de la ciclopista. Es correcto e importante para la ciudad y para los ciudadanos el incentivar el uso de la bicicleta sobre el privilegio del uso del automóvil privado, pero para esto es importante primero tomar en cuenta las condiciones del sistema de transporte público. Es decir si se incentiva el uso de la bicicleta por medio de la ciclopista, tendríamos que preguntarnos ¿Qué otras alternativas en transporte de calidad existen en la ciudad de México además de la bicicleta?

El regular el uso de la bicicleta de manera tal que existan no sólo más alternativas viales para el uso de la bicicleta a través de zonas de mayor congestionamiento vial, la creación de transportes que permitan el viajar con la bicicleta, no solo los días domingos, interconectar los diferentes sistemas de transporte entre sí, de manera tal que una persona pueda dejar su automóvil o bicicleta en zonas de estacionamiento seguras y la creación de más estacionamientos exclusivos para bicicletas en lugares públicos podrían ser alternativas que motiven el uso de la bicicleta de una forma masiva e integral que resuelvan en gran medida las necesidades de una movilidad más segura y eficiente. Además se podría pensar en beneficios y facilidades a los trabajadores o empleados de diversas empresas para que se transporten en bicicleta, contar con áreas de resguardo debicicletas, créditos y apoyos para compra de bicicletas por parte de empresas privadas o de gobierno, dirigidos a potenciales usuarios, promoviendo acuerdos responsables y propietarios

deestablecimientos públicos y empresas. Podrían crearse leyes que promuevan incentivos fiscales y exención de impuestos en el caso de establecimientos mercantiles que impulsen programas para el uso de la bicicleta, así como bonos fiscales a los promotores y constructores que realicen medidas de apoyo al uso de la bicicleta.

Es por estos motivos y de diseño en la propia ciclopista de la Ciudad de México que busca resolver, pero sólo en una pequeña medida algunos de los problemas de movilidad conocidos, pero que al ser implementada en lugares donde el uso de la bicicleta no es tan intensivo como en otras ciudades de Latinoamérica, por poner un ejemplo y debido a que los trazados de las ciclopistas responden a diferentes necesidades de movilidad, es importante primero conocer las necesidades de movilidad de una ciudad y saber si en el momento de implementar alternativas para resolver esos problemas de movilidad se cuenta no sólo con la infraestructura territorial necesaria sino también si esas alternativas encajan en la cultura vial de los ciudadanos de la Ciudad de México. Sin olvidarnos de que también encaje con la idea de ciudad vitrina, aunque siempre priorizando a los problemas de movilidad y transportación.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Artículos.

Aguilar Díaz Miguel Ángel, Antropología Urbana y Lugar: Recorridos conceptuales. (2001. pp. 17- 35. Fondo de Cultura Económica)

García Canclini Néstor, El consumo cultural y su estudio en México: Una propuesta teórica.(1993. pp. 207-225. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes)

SignorelliAmali, Sujetos y Lugares. La construcción interdisciplinaria de un objeto de investigación. (1999.Universidad Autónoma Metropolitana. pp. 101-145)

Libros.

Auge Marc, (1993) Los no lugares: Espacios del anonimato: Antropología sobre modernidad. Gedisa. México.

Gruzinski, Serge, (2004) La ciudad de México. Una historia. Fondo de Cultura Económica, México.

Guber, Rosana, (2004) El salvaje metropolitano. Reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo, Paidós, Estudios de Comunicación No. 19, Buenos Aires Argentina. (Capítulos 1,4 y 12).

Rojas Soriano Raúl, (1995) Guía para realizar investigaciones sociales, Plaza y Valdés Editores, México. (Capítulos 1 a 3).

Rojas Soriano, Raúl, (2005) Métodos para la investigación social. Una perspectiva dialéctica, Plaza y Valdés Editores, México. (Capítulos 1 a 5).

WEP

www.bicitekas.org/publicaciones/politicas-publicas

www.bicitekas.org

ciclismo en México: www.ofertasdf.info

www.sedema.df.gob.mx

www.ecoportel.net

www.eltiempo.com.www

ecobici.df.gob.mx/

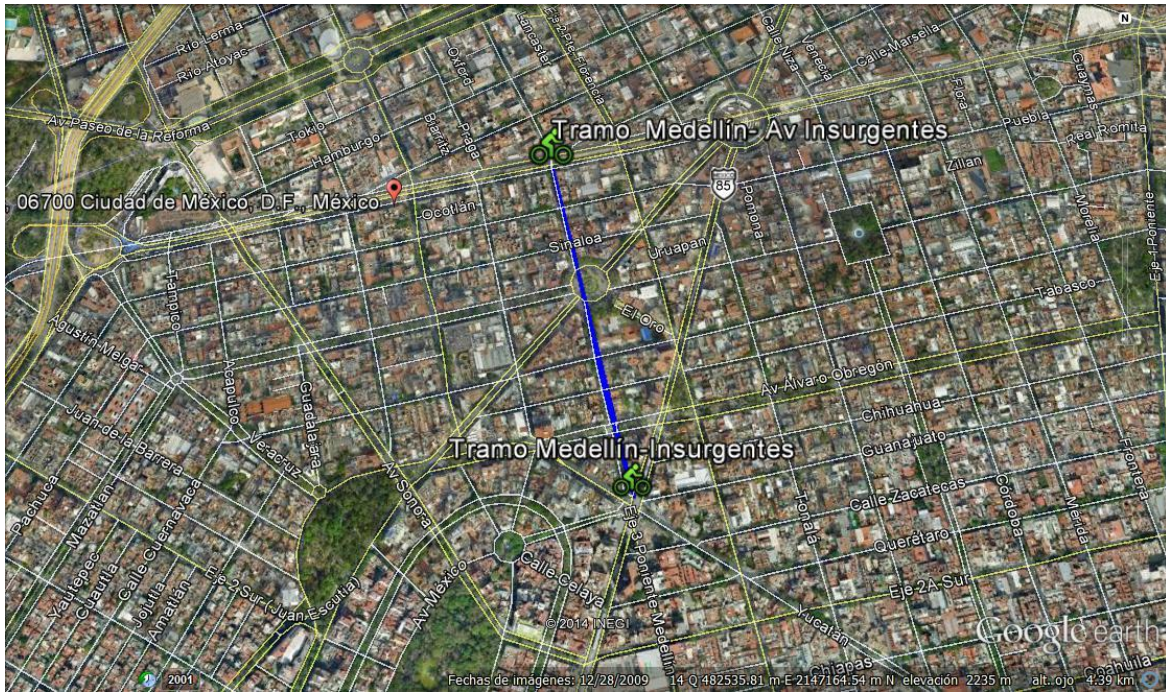
ANEXOS

A continuación se muestran las localizaciones de los tramos de la ciclista analizados en la Ciudad de México en las colonias Lomas de Chapultepec, Polanco, Pedregal de San Nicolás, Chichicarpa y Roma Norte.



1 Recorrido Lomas de Chapultepec

5 Recorrido realizado sobre la ciclopista en la calle Medellín



6 Recorrido realizado en el tramo Salamanca a la glorieta de Madrid sobre Oaxaca

