



mppm



Maestría en Planeación
y Políticas Metropolitanas

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
UNIDAD AZCAPOTZALCO
DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES
MAESTRÍA EN PLANEACIÓN Y POLÍTICAS METROPOLITANAS

**INCIDENCIA DE LAS ORGANIZACIONES CICLISTAS EN LAS POLÍTICAS
DE MOVILIDAD DE LA ZONA METROPOLITANA DEL
VALLE DE MÉXICO, 2005-2018**

María Isabel Méndez Ortiz
Tesis para optar por el grado de
Maestra en Planeación y Políticas Metropolitanas

Dra. Ruth Pérez López
Directora de tesis

Dr. Jerónimo Aurelio Díaz Marielle
Lector

Dra. María Fernanda Somuano Ventura
Lectora

Ciudad de México, marzo 2022

Esta tesis fue elaborada con el apoyo económico de CONACYT

***A quienes con su lucha diaria, sólido compromiso
y optimismo inquebrantable, hacen que las ciudades
sean mejores lugares para vivir***

**Gracias a mi familia,
por ser mi soporte e inspiración.**

**Gracias a mis amigas y a mi pareja,
por animarme y guiarme cuando me sentía perdida.**

**Gracias a mis profesoras,
por su guía y sabiduría.**

Gracias por todo.

PALABRAS CLAVE

Política pública, movilidad sustentable, sociedad civil organizada, incidencia

RESUMEN

Las políticas públicas de movilidad han ido cambiando con el paso de los años para beneficiar cada vez mas modos de transporte sustentable y activos como la bicicleta o la caminata. Este nuevo paradigma se ha dado en gran parte por el trabajo de organizaciones de la sociedad civil organizada que han procurado incidir en instancias de diferentes niveles de gobierno.

Para ello, dichas organizaciones hacen uso de diferentes estrategias que les permiten llegar a sus objetivos de incidencia. En esta investigación se hizo un análisis de la forma en que los colectivos eligen, diseñan e implementan sus estrategias y en qué medida han logrado impactar en las políticas de movilidad de la Zona Metropolitana del Valle de México.

El estudio se realizó a partir de un análisis bibliográfico, hemerográfico y entrevistas a profundidad a partir de los cuales se obtuvo una descripción de los cambios en la política de la movilidad del Estado de México y la Ciudad de México entre 2005 y 2018, así como una identificación de las características propias en cada periodo y estado.

En segundo lugar, se construyó una línea del tiempo de los colectivos ciclistas existentes en la región, identificándolos como parte de las organizaciones de la sociedad civil y sus esfuerzos por incidir en la política de movilidad de la zona metropolitana, obteniendo también una descripción de los actores que intervienen.

Finalmente, se examinaron las estrategias que utilizan las organizaciones ciclistas para incidir en las políticas de movilidad, obteniendo como resultado una analizar de los momentos clave para actuar, las áreas en las que han logrado tener un mayor impacto y la identificación de problemáticas que han encontrado.

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	11
<u>CAPÍTULO 1.</u>	
<u>DESARROLLO DISPAR DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD</u>	
<u>EN LA ZMVM 2005-2018</u>	17
COMPONENTES Y COMPLICACIONES DE UNA POLÍTICA DE MOVILIDAD	17
POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD EN CIUDAD DE MÉXICO	
Y ESTADO DE MÉXICO, 2005-2018	22
POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD EN LA ZMVM, 2005-2018	30
<u>CAPÍTULO 2.</u>	
<u>EL TRABAJO DE LAS ORGANIZACIONES CICLISTAS</u>	37
MOVIMIENTOS SOCIALES COMO FORMAS DE CAMBIO	37
LAS ORGANIZACIONES CICLISTAS COMO SOCIEDAD CIVIL	40
BREVE HISTORIA DEL MOVIMIENTO CICLISTA EN LA ZMVM	52
<u>CAPÍTULO 3.</u>	
<u>INCIDENCIA DE LAS ORGANIZACIONES CICLISTAS EN LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE</u>	
<u>MOVILIDAD EN LA ZMVM</u>	59
COLECTIVOS CICLISTAS CON DINÁMICAS DIVERSAS	
Y OBJETIVOS COMUNES	62
ESTRATEGIAS DE TRABAJO Y HERRAMIENTAS DE ACCIÓN PARA	
LA INCIDENCIA EN LA POLÍTICA PÚBLICA. VARIEDAD DE ACCIÓN	
CON DIFERENTES RESULTADOS	64
PROBLEMAS DE INCIDENCIA POR EL FACTOR METROPOLITANO	88
INCIDENCIA POR LOS COMPONENTES DE LAS POLÍTICAS	
PÚBLICAS DE MOVILIDAD	91
<u>CONCLUSIONES</u>	97
PRINCIPALES RESULTADOS	97
COMENTARIOS FINALES	101
<u>BIBLIOGRAFÍA CITADA</u>	105
<u>ÍNDICE DE TABLAS</u>	109
<u>ANEXO 1. LÍNEA DE TIEMPO DEL MOVIMIENTO CICLISTA EN LA ZMVM</u>	111
<u>ANEXO 2. GUIÓN DE ENTREVISTAS</u>	131

INTRODUCCIÓN

La movilidad es la facultad y derecho de las personas de moverse dentro de un territorio. Dicha facultad puede ejercerse de diversas formas, dependiendo del contexto social, económico, político y territorial. El caso de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) es complejo de analizar, pues en ella se realizan 34.6 millones de viajes al día entre semana (INEGI et al., 2017), que se ven afectados por factores como el tráfico, el congestionamiento del transporte, la falta de seguridad, la contaminación, las largas distancias, el ruido, el tiempo de traslado y hasta por el clima. Dichos factores influyen en la experiencia de viaje de las personas y llegan a impactar fuertemente en su calidad de vida. Esta experiencia depende del tipo de transporte que se utiliza, ya que no es igual atravesar la ciudad en microbús, auto particular, taxi, metro o en bicicleta. Cada modo de transporte tiene sus ventajas y desventajas para cada usuario en particular.

En este contexto, la bicicleta es un modo de transporte con muchas ventajas, debido a que reúne los beneficios del transporte particular motorizado (disponibilidad de horario, independencia de ruta y viajes de puerta a puerta), sin sus desventajas (alto costo económico, tráfico constante, contaminación del aire y auditiva). Además, incrementa la calidad de vida de sus usuarios al mejorar su estado de ánimo, su salud, su experiencia de viaje, entre otros aspectos.

Las personas que utilizan la bicicleta como modo de transporte ven en ella una herramienta para mejorar su experiencia de movilidad urbana. Sin embargo, las condiciones para hacerlo son inseguras o complicadas, por lo que se organizan para dar solución a los problemas que encuentran.

Entre más organización tengan, mayor será el impacto que potencialmente pueden lograr, sin embargo, el hacerlo no garantiza el éxito de sus propósitos, sino que depende de las acciones que llevan a cabo, la manera en qué se estructuran, los funcionarios a los que plantean sus demandas, las redes de apoyo que forman y diversas variantes que impactan en el resultado.

Hacer un análisis del modo en que las organizaciones de ciclistas intentan impactar para solucionar las problemáticas a las que se enfrentan al moverse en la ciudad, permite conocer una forma de participación ciudadana no legislada que puede ser más efectiva que las formas tradicionales como la consulta o los foros ciudadanos. Distinguir las acciones que llevan a cabo las organizaciones de la sociedad civil para incidir en la política pública es un primer paso para

mejorar las relaciones entre el Estado y la ciudadanía y lograr una mejor gobernanza en el futuro.

Por otro lado, identificar las actividades de las organizaciones civiles que son más o menos productivas para sus propósitos, les permitiría una mejor administración de sus recursos, logrando con menor esfuerzo mayor cumplimiento de sus objetivos.

Conocer las estrategias de cada organización, sus objetivos, las herramientas que usan, los actores con los que se relacionan, etcétera, permite entender en mayor medida cuál es su capacidad de influencia e incidencia en la política pública, a qué resultados llegan y si es su plan llegar a ellos. Progresivamente, también permite saber si el diseño de la política de movilidad ha considerado la opinión de las organizaciones de la sociedad civil, si se ha hecho con base en una democracia participativa o se ha diseñado e implementado sin la participación de la ciudadanía activa. Estas incógnitas se concretizan en las siguientes preguntas de investigación:

- ¿De qué forma las organizaciones ciclistas han incidido en las políticas públicas de movilidad de la Zona Metropolitana del Valle de México, particularmente en las etapas del ciclo de inclusión en la agenda y diseño?
- ¿Cómo han cambiado las organizaciones ciclistas de la Zona Metropolitana del Valle de México, el uso de sus estrategias y herramientas de acción para incidir en las políticas públicas de movilidad y promover el uso de la bicicleta?
- ¿Cómo es la identidad de las organizaciones ciclistas respecto a las Organizaciones de la Sociedad Civil, sus objetivos y su incidencia en la Política Pública?

Para desarrollar esta investigación y dar respuesta a las preguntas planteadas, se estableció como objetivo principal analizar las estrategias y herramientas de las organizaciones ciclistas en la Zona Metropolitana del Valle de México y su incidencia en la agenda y el diseño de las políticas de movilidad. Para cumplirlo se establecieron tres objetivos específicos como guía para su cumplimiento: realizar un análisis histórico del activismo en pro del uso de la bicicleta como modo de transporte en la ZMVM, en el que se distingan los sucesos importantes respecto a la política de movilidad; realizar un mapa de actores en el que se consideren las diferentes organizaciones, personas clave, escala territorial de trabajo, rama de influencia y análisis de poder; e identificar y analizar las estrategias y herramientas que han utilizado los actores activistas en pro del uso de la bicicleta para influir en la política de movilidad local y nacional, y una categorización por su nivel de incidencia.

También como guía de la investigación, se presenta la hipótesis de que las organizaciones ciclistas que luchan por el impulso del uso de la bicicleta como modo de transporte en Zona Metropolitana del Valle de México tienen mayor incidencia en las políticas públicas de movilidad, en la inclusión en la agenda y el diseño, cuando se colabora directamente con las secretarías y dependencias gubernamentales responsables de tales políticas.

Como metodología esta investigación se categoriza como aplicada, pues pone en práctica conocimientos teóricos para analizar una realidad concreta sin producir nuevas abstracciones, que pretende tener un impacto social. Se busca observar, analizar y describir los fenómenos sociales y equiparar los con los cambios en las políticas públicas, por lo que es una investigación descriptiva, no experimental. También es empírica debido a la experiencia en campo que se tiene, e inductiva, en el que a partir de casos concretos se haga una generalización sobre la incidencia en las políticas públicas por parte de las organizaciones de la sociedad civil. Para ello se aplicó una metodología cualitativa a partir del análisis de temáticas definidas y de las preguntas y objetivos a investigar.

La investigación se desarrolla en tres capítulos principales. En el primero se hace un análisis de las políticas públicas de movilidad, tanto de sus componentes teóricos como dentro del ciclo de las políticas públicas y del triángulo de actores, de su desarrollo y de su evolución, en el Estado de México (EdoMex) y en la Ciudad de México (CdMx) en el periodo de 2005 a 2018, al que corresponden los dos últimos periodos de gobierno completos en ambas demarcaciones y en los que se ha visto un importante incremento de viajes en bicicleta y proyectos en pro de la movilidad no motorizada. También se identifican las problemáticas de la política en referencia a la Zona Metropolitana del Valle de México y sus esfuerzos por implementar una adecuada administración. Este primer capítulo se alimenta de una breve revisión teórica sobre las políticas públicas de movilidad y las zonas metropolitanas, para comprender su funcionamiento y cómo han cambiado con el paso del tiempo, y de una revisión documental y hemerográfica sobre los periodos gubernamentales mencionados.

En la segunda parte de la investigación se hizo una revisión teórica y documental sobre las organizaciones de la sociedad civil y las formas en que pueden incidir en las políticas públicas, para identificar a los colectivos que promueven el uso de la bicicleta dentro de las OSC. Después se realizó un ejercicio hemerográfico desde el que se rescatan las acciones y eventos importantes del autodenominado movimiento ciclista, en la Zona Metropolitana del Valle de México, poniendo especial atención a los ocurridos entre 2005 y 2018.

El tercer capítulo es el más extenso de esta investigación, en él se analizan a profundidad las acciones de organizaciones pertenecientes al movimiento ciclista, sus formas de organización y sus objetivos. Se hace a partir de las estrategias y herramientas empleadas para incidir en el ciclo de las políticas públicas, identificando los momentos claves de actuación y su relación con cada estrategia. Después se analizan las problemáticas que enfrentan los grupos por el factor metropolitano de la administración de la movilidad; el capítulo finaliza relacionando la capacidad de incidencia de los grupos con los componentes de las políticas públicas de movilidad.

Para alimentar esta parte de la investigación, se revisó el trabajo hecho hasta el momento complementándolo con la información obtenida a partir entrevistas realizadas a 15 personas, de las cuales cinco son mujeres y diez hombres y 14 impulsan movilidad en bicicleta por lo menos en un área de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM); 12 pertenecen a la sociedad civil y tres trabajan en diferentes áreas gubernamentales que intervienen algún aspecto de la movilidad en bicicleta. Los grupos o instituciones a las que pertenecen son: las asociaciones civiles Bicitekas, Tú en Bici y Biciverde; los colectivos Bicimixtles, Rueda Metepec y Nezacívico; la consultoría Céntrico, SEMOVI, la Alcaldía Azcapotzalco, un diputado federal y un activista independiente.

El último apartado del documento se dedica a describir los resultados de la investigación, que pueden resumirse en los siguientes párrafos:

Los gobiernos estatales y municipales de la Zona Metropolitana del Valle de México siguen una clara tendencia en beneficio de la movilidad en bicicleta. Ésta consiste en tres etapas, en la primera se dedican a la promoción del uso de la bici, durante la segunda a instalar infraestructura urbana como ciclovías y biciestacionamientos, y finalmente se concentran en legislar para asegurar la continuidad y permanencia de los programas.

La incidencia del movimiento ciclista en las políticas públicas de movilidad cambia conforme a la etapa del ciclo de la política pública en la que se encuentren. En la etapa de identificación se tiene poca incidencia debido a que, en un primer momento, se hace como un proceso personal, mientras que en un segundo ya se llevan a cabo acciones colectivas, pero desde el desconocimiento y la inexperiencia. En la segunda etapa del ciclo de las políticas públicas, la de diseño, es en la que los colectivos tienen gran incidencia, debido a que los proyectos se concentran en realizar diagnósticos de la problemática y en proponer alternativas, dichas propuestas se concentran en cuatro tipos: cambio al paradigma de la planeación urbana, aumento al presupuesto de la movilidad activa, construcción de infraestructura ciclista y

mejorar la legislación por la movilidad segura. En la tercera etapa del ciclo, la implementación, el movimiento ciclista se concentra en hacer seguimiento de las políticas implementadas, detectar fallas y en caso necesario emitir recomendaciones. En la última etapa, la evaluación, se enfocan en hacer público el funcionamiento de los programas ejecutados y sus resultados.

Como se puede ver, la incidencia en las políticas públicas de la movilidad depende en gran medida de la etapa del ciclo, pero también el contexto del estado y el municipio es importante. Se debe considerar que la concurrencia dentro de la Zona Metropolitana es escasa, lo que provoca que muchos proyectos no se ejecutan adecuadamente por la poca colaboración entre municipios y estados vecinos. Esto influye en las decisiones de los grupos ciclistas, que actúan de forma diferenciada dependiendo del municipio en el que se encuentren, siendo que los pertenecientes al Estado de México muchas veces tratan de influir a nivel municipal, ya que su capital y por lo tanto sus secretarías, se encuentran fuera de su ciudad. Contrario a lo que pasa con los colectivos de Ciudad de México que se enfocan en incidir a nivel estatal.

Finalmente, las propuestas de que hace el movimiento ciclista respecto a las políticas de movilidad se pueden resumir en cuatro puntos: cambio al paradigma de la planeación urbana, aumento al presupuesto de la movilidad activa, construcción de infraestructura ciclista y mejora de la legislación por la movilidad segura. Sin embargo, las áreas donde su incidencia ha tenido mayor éxito son las de promoción y difusión, seguridad y regulación y en las que hay pocos avances es en los temas de presupuesto e intermodalidad.

CAPÍTULO 1. DESARROLLO DISPAR DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD EN LA ZMVM, 2005-2018

COMPONENTES Y COMPLICACIONES DE UNA POLÍTICA DE MOVILIDAD

Una política pública es un conjunto de “decisiones o acciones (...) tomadas por diferentes actores públicos y a veces no públicos” que permiten dar respuesta a un “problema políticamente definido como colectivo” (Subirats et al., 2008, p. 37).

Para este autor, toda política pública debe dar una respuesta adecuada a problemáticas bien definidas (Subirats et al., 2008, pp. 36-41), pero además debe:

- Dar solución a un problema público. Identificar una situación de insatisfacción social
- Reconocer la existencia de grupos objetivos en el origen de la problemática
- Tener una coherencia, al menos, intencional
- Constituir un conjunto de acciones
- Tener una serie de intervenciones concretas
- Darle un papel clave a los actores públicos
- Tener una fase de implementación de las medidas
- Naturaleza obligatoria de las decisiones o actividades

Por lo tanto, las políticas públicas deben ser prácticas y concretas; resolver problemas públicos de forma coherente tomando en cuenta a las personas en las que radica el origen del problema e implementarse con acciones puntuales y obligatorias (en la medida de lo posible) a través de actores gubernamentales específicos. Son planes de acción, y no políticas públicas, los discursos, artículos publicados, decálogos, leyes promulgadas ni campañas publicitarias. De acuerdo con Luis F. Aguilar “están enmarcadas por leyes precisas, que reconocen las libertades de los ciudadanos y, en consecuencia, tienen límites de acción en ciertos campos de acción social” (Aguilar, citado en Rivera Flores, 2019, p. 19).

El correcto funcionamiento de las políticas públicas implica un proceso complejo que se describe con cierta facilidad en el *ciclo de las políticas públicas*, una propuesta de análisis que permite estudiar cada una de las etapas con las que se desarrollan. En la academia hay varias propuestas sobre la estructura y etapas del ciclo (Subirats et al., 2008; Tapia Álvarez et al., 2010; Valencia Agudelo, 2012), que se pueden incorporar en cuatro etapas básicas que se identifican en la Tabla 1:

Tabla 1. Ciclo de las políticas públicas

Etapa del ciclo	Pasos del ciclo
Identificación	<ul style="list-style-type: none"> • Definición del problema. • Inclusión en las agendas, pública y de gobierno.
Diseño	<ul style="list-style-type: none"> • Diagnóstico del problema. • Elaboración de alternativas y diseño.
Implementación	<ul style="list-style-type: none"> • Implementación de la política pública.
Evaluación	<ul style="list-style-type: none"> • Monitoreo. • Evaluación.

Fuente: Elaboración propia a partir de las referencias citadas

En la etapa de identificación se define el problema público al cual se le busca dar solución, primero identificando una problemática a resolver y después incluyendo el tema en las agendas públicas (civil) y de gobierno (estatal). Aquí se llegan a plantear diversas problemáticas sociales, pero no todas logran incluirse en alguna de las agendas, ya sea porque la situación no es lo suficientemente urgente o no es evidente. Cuando la problemática logra incluirse en la agenda de gobierno es porque se hizo claro que esa problemática puede, y debe ser resuelta por el Estado.

La segunda etapa es la del diseño de la política pública, en este nivel la problemática es analizada a profundidad a través de un diagnóstico elaborado por personas interesadas, ya sea en instituciones del estado o por organizaciones de la sociedad civil. En esta etapa también se elaboran diferentes alternativas de acción, los objetivos a alcanzar, actores que intervendrán y se integran en la política pública misma.

Una tercera fase es la de implementación, que como su nombre lo indica, es en donde se ejecutan los programas y acciones establecidos en la política pública, que para este momento ya debió ser aprobada y publicada por el gobierno correspondiente.

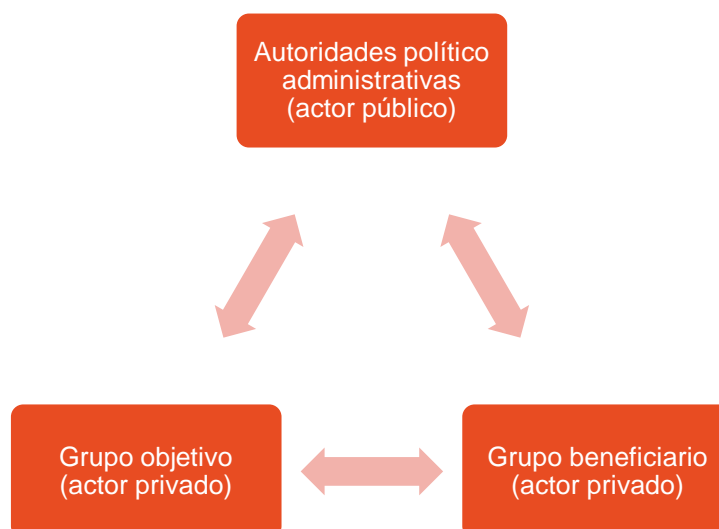
La última etapa es la de la evaluación, en la que se hace un monitoreo de cómo se ha llevado a cabo la implementación de la política y se realiza una evaluación general y particular de esta, para conocer el estado de la problemática, el impacto de las acciones gubernamentales y el alcance de los objetivos para y finalmente para saber si la política se ajusta, continúa o cancela.

Cabe mencionar que el ciclo de las políticas públicas no es más que una referencia de análisis, ya que las etapas no son necesariamente lineales, ni tienen un principio o fin determinados. Puede darse el caso de que durante la implementación se detecten problemas más profundos

que obliguen al rediseño, o cambien las circunstancias que lleven a reevaluar la problemática. También es común que las etapas no sean consecutivas: la evaluación, por ejemplo, preferentemente debe hacerse en cada etapa, y el diseño llega a hacerse a la par de la implementación. En muchas ocasiones las políticas se heredan de otras administraciones o se diseñan por mandato de otros niveles o sectores de gobierno. El ciclo es flexible y dinámico.

Otra área de análisis de las políticas públicas son los actores, que pueden ser un individuo, un grupo, una persona jurídica o incluso todo un sector social. Para analizarlos se clasifican en dos tipos de actores. Los públicos, que son de carácter político administrativo y se rigen por los procesos y tiempos gubernamentales, son quienes diseñan e implementan las políticas públicas. Por otro lado, los actores privados, que pertenecen a la esfera socioeconómica-cultural, pueden ser de dos tipos, los que forman el grupo objetivo, que es el causante de la problemática social a resolver y de los que se espera una modificación de conducta con la imposición de obligaciones por parte de las autoridades administrativas, y el grupo de terceros o beneficiarios, que son aquellas personas afectadas por la problemática y serán los principales favorecidos de la política pública (ver Tabla 2). Es muy común que haya conflictos entre los actores privados, debido a que las acciones de uno afectan al otro, por lo que los actores públicos deben fungir como mediadores para evitar que escalen. Para ello es importante tener claro el rol de todos los grupos involucrados y una hipótesis causal con la que se expliquen las acciones de cada uno. (Subirats et al., 2008, pp. 55-64).

Tabla 2. Triángulo de actores



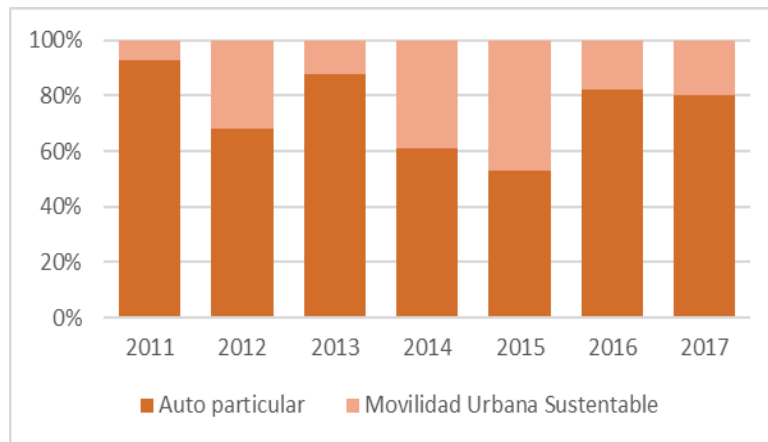
Fuente: Elaboración propia a partir de Subirats

La política pública de movilidad. Cambios paulatinos en su enfoque

La movilidad es la capacidad de las personas de desplazarse en el territorio, y la movilidad cotidiana es la que se refiere a los viajes que las personas hacen repetidas veces en un tiempo determinado, estos viajes son los que determina el flujo o la movilidad de las ciudades.

Una política pública de movilidad es entonces, aquella que busca resolver la necesidad de la población de desplazarse fácilmente para realizar sus actividades cotidianas dentro de un territorio. Sin embargo, este enfoque de resolver el problema de la movilidad es relativamente reciente, pues con anterioridad las políticas públicas se enfocaban en la administración del transporte y no en la necesidad de las personas a moverse. Aunque parece un debate puramente conceptual, esa visión llevó a las ciudades a enfocarse en impulsar transportes mas eficientes y rápidos y no a sistemas de transporte incluyentes, accesibles y sustentables. Un síntoma del cambio de visión es la transformación de las secretarías de transporte por secretarías de movilidad.

Tabla 3. Distribución porcentual del gasto destinado a movilidad urbana sustentable y auto particular en la ZMVM, 2011-2017



Fuente: Elaboración propia a partir de Invertir para Movernos (ITDP, 2019)

Uno de los principales problemas de las políticas de movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México, es que pone especial atención al uso del automóvil particular, a pesar de que solo el 22% de la población se transporta en él, su velocidad promedio es de 13 ^{km}/_{hr}, provoca una pérdida de 33 mil millones de pesos al año por los congestionamientos y contribuye a un 18% en las emisiones de bióxido de carbono (INEGI et al., 2017; Zamudio y Alvarado, 2014). La enorme atención que se le pone al automóvil particular se evidencia con la inversión pública que le ha destinado que entre 2011 y 2017 un promedió de 75%, como se puede ver en la tabla 3. (ITDP, 2019). Las nuevas visiones de la movilidad ven necesario reducir las implicaciones negativas del transporte, como la emisión de contaminantes o el inadecuado

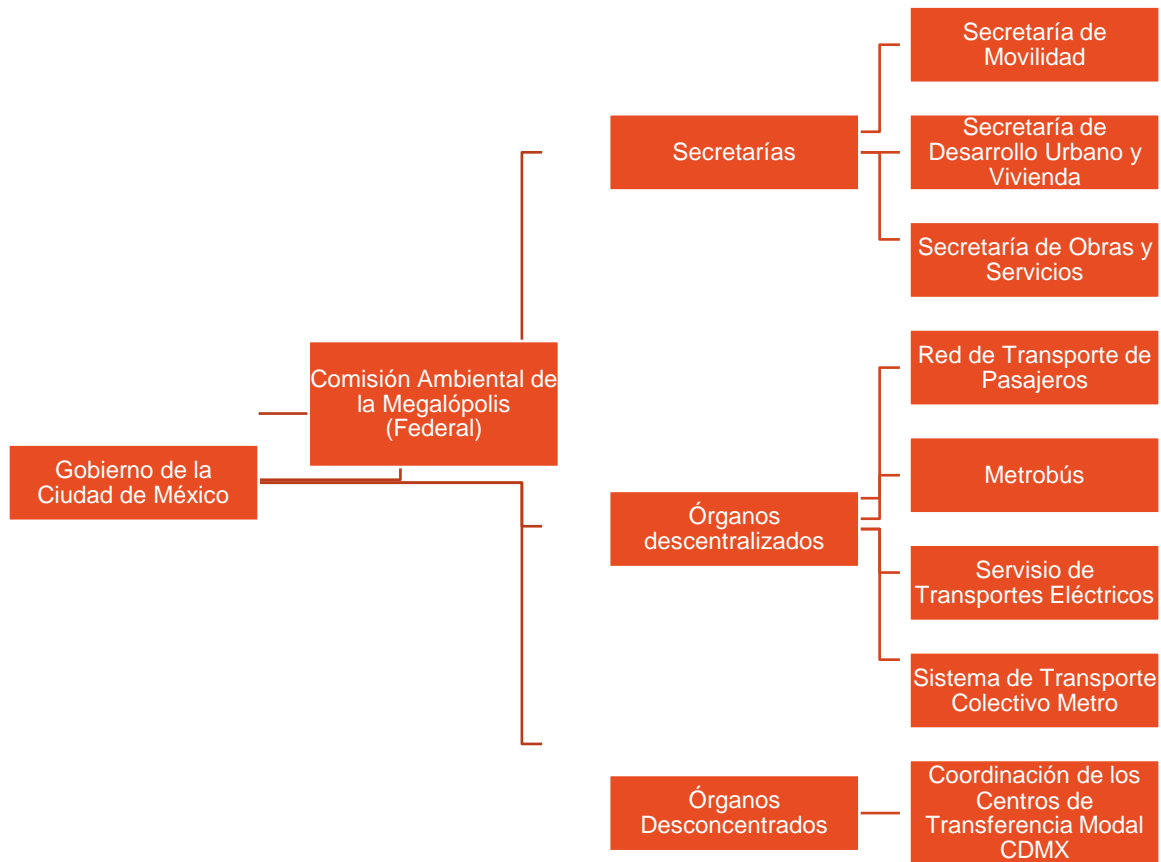
uso y distribución del espacio público, para con ello, aumentar los beneficios, como la mejora de la salud de la población por la movilidad activa y la reducción de emisiones atmosféricas y sonoras, esto se logrará con políticas públicas que restrinjan el uso de transportes que generen externalidades negativas y se beneficien los modos más sustentables, como el transporte público, la caminata, la bicicleta, etc. (López Cantú, 2011, pp. 11-12).

Las políticas públicas de movilidad de la Zona Metropolitana del Valle de México deben tomar en cuenta la forma en que institucionalmente se administra ya que, aunque está centralizada en las Secretarías de Movilidad, de Ciudad de México, del Estado de México e Hidalgo,¹ hay muchas otras dependencias que intervienen. Por ejemplo, la administración actual en Ciudad de México (2018-2022) cuenta con casi diez órganos encargados de la movilidad, incluyendo una dependencia federal, como se puede ver en la tabla 4. Estos órganos pueden estar a cargo de la administración de un sistema de transporte completo, o del mantenimiento de los vehículos o vigilancia de estos. Es un sistema complejo que dificulta una gestión conveniente de la movilidad.

Una variable que complica aún más este sistema es que prácticamente en cada cambio de administración se reestructura el esquema, como en el caso de la Subdirección de Cultura y Uso de Bicicleta, que pasó de formar parte de la Secretaría de Medio Ambiente (SEDEMA), a serlo de la Secretaría de Movilidad en 2018, o de la desaparición de la Autoridad del Espacio Público ese mismo año, pasando sus funciones a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda y a la Secretaría de Obras y Servicios.

¹ En el estado de Hidalgo corresponde a la Secretaría de Movilidad y Transporte.

Tabla 4. Gestión de la movilidad en Ciudad de México.



Fuente: Elaboración propia a partir de los sitios web de gobierno

POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD EN CIUDAD DE MÉXICO Y ESTADO DE MÉXICO, 2005-2018

En este apartado se hace una breve descripción de las acciones ejecutadas en relación con la movilidad en las administraciones de gobierno de Marcelo Ebrard Casaubón (2006-2012) y de Miguel Ángel Mancera (2012-2018), en Ciudad de México, y de Enrique Peña Nieto (2005-2011) y de Eruviel Ávila Villegas (2011-2017) en el Estado de México. Aunque es un ejercicio puramente descriptivo sirve para contextualizar las acciones gubernamentales referentes a la movilidad, particularmente respecto a la movilidad no motorizada. Se destacan las acciones y propuestas realizadas respecto al transporte público, movilidad peatonal y ciclista y a modificaciones de la normatividad, sin prestar tanta atención a la construcción de infraestructura vehicular o campañas fiscales. Se ha realizado a partir de los informes de

gobierno anuales disponibles, notas periodísticas de los mismos y de las fuentes citadas respectivamente.

Gobierno de Marcelo Ebrard Casaubón, 2006-2012

La administración de la movilidad con Marcelo Ebrard tiene un fuerte empuje en el sexenio anterior, ya que durante el periodo de Andrés Manuel López Obrador como jefe de gobierno del Distrito Federal se construyó la primera línea del Metrobús y se hizo la primera ciclovía de la ciudad, en Ferrocarril de Cuernavaca, como medida de compensación ambiental de los segundos pisos del Periférico.

Estos antecedentes se vieron reflejados en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal, 2007-2012, en él se reconoce la creciente e insostenible tasa de motorización de la ciudad, y que las opciones de movilidad para la mayoría de la población son cada vez menos eficientes. En sus estrategias de acción estipula que “buscará que los habitantes de la Ciudad de México puedan desplazarse con fluidez, seguridad y reducción de tiempo, como estrategia para lograr que la ciudad sea un espacio de desarrollo personal e integración social. El ordenamiento urbano deberá planearse para que los ciudadanos transiten libremente por su ciudad, en una cultura de convivencia y respeto que reconozca que la prioridad la tienen las personas y no los automóviles” (Gobierno del Distrito Federal, 2006, pp. 71-76).

Tras hacer tal reconocimiento de la necesidad de llevar a cabo un cambio de paradigma de la movilidad de la ciudad, una de las primeras acciones de gobierno en el sexenio fue realizar la Consulta Verde, con la que se preguntó a la población sobre diferentes proyectos para frenar las causas del calentamiento global y la generación de contaminantes en la ciudad. En ella participaron más de un millón de personas, la consulta pública con mayor participación hasta el momento, marcando una línea política para los siguientes años (Gershenson, 2020). En el mismo año, 2007, inició el programa Muévete en Bici, uno de los primeros proyectos que impulsaron el uso de la bicicleta en la ciudad. En esta primera etapa, consistió en una ciclovía recreativa (cierre de la circulación de automóviles para permitir el uso libre de la vía) en Paseo de Reforma, Avenida Juárez y diversas calles del Centro Histórico, con un recorrido de 10 kilómetros; al final del sexenio el recorrido se amplió a 32 km.

El programa Muévete en Bici puede considerarse como el antecedente del Plan Verde de la Ciudad de México, que se publicó en agosto del 2007 como consecuencia de la Consulta Verde y cuyo eje de movilidad tenía entre otros objetivos: configurar el Sistema de Metrobús con la construcción de 10 corredores al 2012, incrementar la cobertura del Metro con la línea 12 (Mixcoac-Iztapalapa-Tláhuac), llevar a cabo el reordenamiento de paradas exclusivas para

el transporte colectivo en 10 corredores viales, poner en funcionamiento el Programa de Transporte Escolar, regular la circulación de transporte de carga en 10 vialidades primaria, impulsar la peatonalización de calles en centros históricos, barrios y pueblos en las delegaciones y ejecutar al 100% la Estrategia de Movilidad en Bicicleta (EMB) para la Ciudad de México (Bicitekas A.C., 2012, p. 6). La EMB tenía metas específicas, como la de lograr que el 5% de los viajes en la ciudad se hicieran en bicicleta, terminar los 300 km de ciclovías y vías verdes que indica el plan maestro, dotar de mobiliario y equipamiento urbano y oferta de servicios necesarios para el acceso seguro de las bicicletas, garantizar los desplazamientos intermodales en el 5% de los viajes y promover la cultura del uso de la bicicleta y como modo de transporte a través de una campaña permanente (Rivera Flores, 2019, pp. 71-72).

En el 2008 se entregaron las líneas 2, 3 y 4 del Metrobús y se inició la construcción de la línea dorada del metro. En el 2009 se construyó el Eje Troncal Metropolitano, se compraron trenes nuevos para el metro, renovaron 120 trolebuses y se aumentaron once rutas a la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), además de que se construyó la ciclovía de Ferrocarril de Cuernavaca.

En 2010 se reformó el Reglamento de Tránsito Metropolitano y por primera vez se le dio reconocimiento a la bicicleta como un vehículo, dándole derechos y protección a las personas ciclistas de la ciudad (Gaceta Oficial del Distrito Federal, 2010). Al poco tiempo se publicó el Manual de Ciclismo Urbano de la Ciudad de México, primer documento en su tipo en español. Se hicieron además diversos programas para promover el uso de la bicicleta entre la ciudadanía, como Bicientrénate, En Bici al Trabajo, Biciescuelas para funcionarios y Biciescuelas de Muévete en Bici, que entre 2009 y 2012 capacitaron a cerca de 5 mil personas (Bicitekas A.C., 2012, pp. 13-14).

En ese mismo año se creó el sistema público de préstamo de bicicletas Ecobici y se construyó la llamada Ciclovía Modelo en Paseo de la Reforma, que en su primer año alcanzó 10 mil usuarios, 400 mil viajes y que, hasta el día de hoy, es la que tiene los estándares más altos técnicos de la ciudad. En total ese año se construyeron casi 7 kilómetros de ciclovías, entre la de Reforma y el Circuito Mario de la Cueva en Ciudad Universitaria. A la par se hicieron nuevos distribuidores viales y se sustituyeron unidades de taxis y de transporte público.

En los siguientes años se fueron haciendo más ciclovías: en 2011 en Pino Suárez y la continuación de Ferrocarril de Cuernavaca, completando casi 4 kilómetros, en 2012 en Mérida, Medellín y Durango, el proyecto de carril Trole Bici en Eje 7 sur, Juárez, 20 de noviembre y Ferrocarril Central, con un total de 21 km. La mayor parte de las ciclovías se hicieron en la

zona central de la ciudad con el objetivo de dar alternativas de transporte a la zona con más viajes y con la intención de crecer la red de forma radial hacia la periferia. También se instalaron cerca de mil biciestacionamientos de corta estancia que permitieron la intermodalidad y se permitió el ingreso al metro con bicicletas los domingos y días festivos.

En 2012, al final del sexenio de Marcelo Ebrard, Ecobici había incrementado su cobertura en un 300%, tenía 85 cicloestaciones y 1,114 bicicletas, fue un programa estandarte del periodo. Sin embargo, no se logró el objetivo de alcanzar el 5% de los viajes de la ciudad en bicicleta y se construyeron solo 28 kilómetros de ciclovías de los 300 que se habían proyectado (Rivera Flores, 2019, pp. 87-88).

Gobierno de Miguel Ángel Mancera 2012-2018

En su primer año, la administración de Mancera se enfocó en la construcción de vialidades de uso exclusivo para el automóvil, como la Vía Elevada Luis Cabrera, el Túnel 5 de la Autopista Urbana Poniente y la rehabilitación de la Fuente de Petróleos. A la par se publicó el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal 2013-2018, en el que establece la política de movilidad que se seguirían los siguientes años, en él se priorizaría la movilidad sustentable, la mejora en calidad y seguridad del transporte público, de peatones y de ciclistas, en ese mismo periodo, se hace el cambio de nombre y visión de la Secretaría de Transportes y Vialidad por la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), con una visión más humana de la administración y protección de los viajes urbanos. Ese año de la administración cerró con la construcción del primer biciestacionamiento masivo de la ciudad, en Pantitlán, y de las ciclovías de Eje 3 Oriente, Dakota, Nuevo León, Adolfo Prieto, Oaxaca, Parque España y la extensión de la de Reforma, con un total de 32 km.

Esta política a favor de la movilidad sustentable tuvo mucho mayor impulso al año siguiente, en 2014, con la publicación de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, que “pone al peatón como prioridad en el momento de valorar la distribución de los recursos presupuestales y la elaboración de políticas públicas. El orden de jerarquía establecido por la ley es peatón, ciclistas, usuarios de transporte público, prestadores del servicio de transporte público, de servicio de carga y los usuarios de transporte particular” (Hernández Orozco, 2016). La Ley logró una fuerte aceptación por parte de la sociedad civil organizada, ya que fue el primer paso para darle estabilidad y una visión de largo plazo al nuevo paradigma de la movilidad. De la ley emanó el nuevo Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, que incorporó un sistema de fotomultas, incrementó los costos de cualquier violación al reglamento y redujo los límites de velocidad en todas las vías primarias y secundarias de la Ciudad. Este reglamento se hizo

en conjunto con grupos ciclistas, organizaciones peatonales y no gubernamentales, buscando la aceptación de estos sectores de la población (Rivera Flores, 2019, pp. 101-102). Aunque el reglamento de tránsito se considera uno de los avances más importantes de la política de movilidad, su implementación se ha quedado corta, por lo que no ha tenido el impacto esperado en la convivencia de quienes habitan la ciudad (Rivera Flores, 2019, pp. 101-102).

La movilidad no motorizada tuvo también un gran impulso, y un factor clave para ello fue la creación de la Dirección de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista, en la SEDEMA, con la que se formalizó una estructura orgánica y la profesionalización de la política pública de movilidad en bicicleta. En un periodo de tan solo cuatro años tuvo como principales resultados: la ampliación del Paseo Dominical Muévete en Bici de 32 a 55 kilómetros, con una asistencia total de más de 13.5 millones de personas, creación de ocho nuevas biciescuelas, incluida una permanente para operadores de transporte público y la Biciescuela de Verano, Ecobici creció 85% en su infraestructura, pasando a 480 cicloestaciones, se construyeron 65 kilómetros de ciclovías y los primeros Biciestacionamientos masivos en Pantitlán, la Raza, La Villa y Periférico Oriente (Rivera Flores, 2019, p. 98).

En 2014 se terminó la línea 5 del Metrobús y se inició la construcción de la 6, al siguiente año hicieron diversos pasos seguros para disminuir el riesgo de los peatones en cruces peligrosos de la ciudad. La línea 12 del metro estaba en rehabilitación por irregularidades en su construcción, a la vez que varias estaciones del sistema tenían mejoras. En ese año se construyeron las ciclovías de Patriotismo, Revolución, Horacio, Río San Joaquín, Buena Vista y otros pequeños tramos de calles, completando un total de 24 km.

Para el siguiente año se anunció un nuevo sistema de semaforización inteligente, se hizo una ruta de transporte público en Periférico y en diferentes segundos pisos de la ciudad, dando un uso más equitativo de la infraestructura que hasta ese momento era exclusiva del automóvil particular. Se construyó la ciclovía de México-Tacuba y el carril bus-bici en el perímetro del Estadio Olímpico de Ciudad Universitaria, completando 4.6 km.

En el 2017 se reportaron grandes avances respecto a la política pública, probablemente por el prematuro fin de la administración de Miguel Ángel Mancera que participaría en el proceso electoral por la presidencia del siguiente año. Sin duda, la acción más importante fue la publicación de la Constitución Política de la Ciudad de México, que trajo importantes cambios en los derechos de la ciudadanía, la organización política del gobierno y de la participación ciudadana. En su artículo 13, este documento otorga el derecho a la movilidad en un contexto de “seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad”, dándole prioridad en

el espacio a los actores más vulnerables de la vía y en pro de la movilidad sustentable. (Constitución Política de la Ciudad de México, 2017).

En ese año se publicó también la nueva norma de estacionamientos de la ciudad, con el fin de limitar su cantidad e inducir el uso del transporte público, de la misma forma se propuso el reordenamiento de los Centros de Transferencia Modal. Se continuó con la construcción de infraestructura vial de alta capacidad con criterios de accesibilidad universal y el mantenimiento de la peatonal.

En 2017 se diseñaron programas de educación vial como Ocho Conductas que Salvan Vidas y Yo Me Fijo, Yo Respeto, el programa Visión Cero Accidentes que constó de cinco ejes estratégicos para reducir el número de muertes en hechos de tránsito de la ciudad. En ese año se planeó la línea 7 del Metrobús en Paseo de la Reforma, y se hicieron 18 kilómetros de ciclovías en Alfonso Reyes, Río Mixcoac, Eje 3 Poniente, Eje 8 Sur, Calzada México-Tacuba, Bus Bici Eje Central y República de Perú.

Gobierno de Enrique Peña Nieto, 2005-2011

En 2005, el Plan de Desarrollo del Estado de México hacía pocas menciones a la movilidad. Se menciona la necesidad de impulsar el transporte masivo no contaminante, de regular el concesionado y sus rutas, de fortalecer el servicio masivo en la zona oriente, así como de renovar el parque vehicular para dar seguridad a los pasajeros.

En el Plan, se concluye que los principales problemas de la movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México son el largo tiempo de traslado, saturación vehicular, transporte público deficiente, obsoleto, contaminante, inseguro, ineficiente y con baja densidad de ocupación. Para ello una de las primeras medidas que se propuso fue la coordinación de diversas dependencias y diseñar el Programa de Movilidad Urbana.

En el informe de 2007 se reconoce que el 75% de los vehículos en el Estado de México son particulares y transportan tan solo al 15% de la población. Su evaluación indica que sus unidades de transporte público tienen más de diez años de antigüedad y generan el 57% de emisiones contaminantes. Concluye que se debe privilegiar el transporte público, en particular el masivo y de alta capacidad. En este sentido, ese año se firmaron 120 acuerdos con ayuntamientos para diseñar carriles exclusivos, se comenzaron a cambiar las concesiones individuales de transporte público para hacerlas colectivas y se anuncia la inauguración del Tren Suburbano. A la par, se firmó en conjunto con los otros estados a fines, el nuevo Reglamento de Tránsito.

Para el 2008 se anunció el sistema Mexibús, con un plan de cinco rutas, cuatro en la ZMVM y una en la de Toluca. También se planteó la modificación de los CETRAM de Cuatro Caminos, de La Paz y de Ciudad Azteca. Este es el primer año donde se anuncia una ciclopista, en el municipio de Atlacomulco.

El siguiente año entró en operaciones el Tren Suburbano, del municipio de Cuautitlán Izcalli a la alcaldía Cuauhtémoc, con un total de 27 km y plan de rutas de transporte para alimentarlo y se comenzó la construcción de las líneas de Mexibús. Una innovación fue que se hicieron escuelas capacitadoras de operadores de transporte público, en las que se participaron 48 mil personas.

En 2010 se implementó la primera ciclovía recreativa en el Estado de México, específicamente en Cuautitlán Izcalli, la Bicizcalli, que duraría hasta diciembre de 2013. En 2011 estaban ya en operación dos líneas de Mexibús, la de Ciudad Azteca a Tecámac y la de Lechería-Coacalco-Las Américas. Se terminó la construcción de los CETRAM de Cuatro Caminos y La Paz.

La política de movilidad del sexenio se enfocó en la construcción de infraestructura. Se hizo mucho en favor del automóvil particular, como el mantenimiento de carreteras alimentadoras y vialidades, pero las evaluaciones indicaron que ese no era el camino más provechoso. Se impulsó el transporte público masivo con la introducción del Mexibús y la inauguración del Tren Suburbano, pero no se dejó de construir infraestructura para el automóvil, no se mencionó a la bicicleta mas que como actividad deportiva y la movilidad peatonal solo se consideró al construir puentes que irónicamente benefician más la velocidad de los automóviles que a la comodidad de quienes caminan.

Gobierno de Eruviel Ávila Villegas, 2011-2017

Este sexenio inició con la visión de impulsar el transporte público a nivel metropolitano, en coordinación con los diferentes niveles de gobierno. En su Plan de Desarrollo ya hay propuestas concretas como el uso del transporte escolar en escuelas públicas y privadas, el impulso de un sistema de transporte integrado y de rutas troncales urbanas con operadores bien capacitados. También menciona, en términos muy generales, el uso de energías limpias en el transporte público masivo. Por primera vez la bicicleta aparece como modo de transporte, cuyo uso “mejora la calidad de vida de las personas”.

En el primer año del sexenio se renovaron diez mil unidades de transporte público y se propuso implementar una ciclopista en el Barrio de San Juan de Dios y otra dentro del Parque Ambiental

Bicentenario. También se inauguró el primer biciestacionamiento en la Zona Metropolitana del Valle de México, en la estación del Tren Suburbano Izcalli.

En el 2013 estaba en funcionamiento la tercera línea del Mexibús, Chimalhuacán-Nezahualcóyotl-Pantitlán, estaba otra en obra y se planearon más rutas. Una innovación fue el plan de hacer un teleférico que conecte las zonas montañosas de Ecatepec y Naucalpan, el Mexicable. También se hicieron 26 centros de capacitación para operadores y se aprobó una nueva normatividad con la que se hizo obligatoria la instalación de un botón de pánico, un sistema de geolocalización y de videovigilancia en el transporte de baja capacidad; se renovaron unidades y reordenaron rutas.

El siguiente año se inició la construcción del Tren Interurbano México-Toluca y se construyó el Mexipuerto de Ciudad Azteca. Estaban en proceso 9 km de ciclista en el municipio de Nezahualcóyotl, fuera de eso la bicicleta se siguió mencionando como actividad deportiva, aunque por primera vez se propone hacer ciclovías recreativas los fines de semana.

En 2014 fue un año clave, ya que se crea la Secretaría de Movilidad y comienza a cambiar su visión, por una basada en el derecho humano a la movilidad universal. Se reconoció este derecho el año siguiente en la Constitución del Estado y se emitió la Ley de Movilidad. Se comenzaron a construir la cuarta línea de Mexibús, Indios Verdes-Tlanepantla-Ecatepec-Tecámac, el CETRAM de Cuatro Caminos, el Tren Interurbano México-Toluca y el Mexicable. También se implementaron senderos seguros para las universidades.

El informe de gobierno de 2016 por primera vez contiene un subpartado del derecho a la movilidad urbana, a un desplazamiento seguro y ágil de las personas, ciclistas, usuarias del transporte público, y demás actores. Se plantea como beneficioso a la población el impulso de sistemas masivos para disminuir los tiempos de traslado, facilitar los desplazamientos, reducir la emisión de contaminantes e inhibir el uso del automóvil.

Ese año se comienza a modernizar el servicio de taxis y se regula su servicio por aplicación. Se continúan los trabajos para que las concesiones se hagan a sociedades mercantiles y propone la creación del Centro Estatal de Monitoreo del Transporte Público. También se publicó la norma técnica para autobuses de transporte público, que los obliga a cumplir con una serie de características con las que ofrecen un mejor servicio, también inició una campaña de reemplacamiento y se continuó con la renovación vehicular. Se hicieron 33 cursos “motivacionales y de concientización” a los operadores para prevenir accidentes e hicieron dos ciclovías en calles de Ecatepec y otra en la autopista Toluca-Naucalpan, otras tantas en diferentes parque y plazas para uso deportivo.

En el último informe se reporta la consolidación del Centro de Control y Gestión de la Operación de Transporte Público, se continuó con la renovación vehicular y se convirtieron otras tantas para usar gas natural. Se planteó la construcción de una ciclovía en Avenida Central en Ecatepec y Nezahualcóyotl.

POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD EN LA ZMVM, 2005-2018

La administración del territorio mexicano. Federación como modelo

Los Estados Unidos Mexicanos son gobernados por un sistema federal, esto quiere decir que existe un pacto entre todos los estados que lo componen para crear un gobierno bajo un esquema de división de poderes sin relación jerárquica.

Todo gobierno federal moderno, incluyendo el gobierno mexicano, cumple, según Enrique Pérez (2013, p. 134), con las siguientes características: existencia de una constitución escrita que establece la unión entre las partes; división territorial del poder por medio de órganos federales y locales con autonomía garantizada; distribución de competencias entre los órganos nacionales y los locales, garantizada por medio de la constitución; existencia de alguna forma representación de las entidades locales en el gobierno federal; elección directa de las autoridades; y arbitraje entre las partes.

México cumple con estas seis características, es un gobierno federal dividido en tres poderes con el mismo nivel jerárquico, legislativo, ejecutivo y judicial, y a su vez cada estado de la federación está gobernado por esos mismos tres poderes en su debida escala (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículo 49). Los municipios son la división territorial de la organización del estado y cada uno es gobernado por un ayuntamiento, cada uno de los cuales tiene la obligación de coordinarse entre sí para la prestación de los servicios públicos y, si se da el caso en el que este servicio requiera traspasar las fronteras estatales, tal asociación debe ser aprobada por la legislación de cada estado (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículo 115).

Para estos casos, donde un tema de la administración pública rebasa las fronteras de competencia o de territorio entre los poderes o los niveles de gobierno, se requiere la concurrencia, que se entiende como “las competencias determinadas por dos poderes en el mismo ámbito, donde por lo general la federación crea normas que desplazan las que hubiesen dictado las entidades federativas” (Pérez Torres, 2013, p. 142), aunque explica que en México el término es más bien utilizado en materias compartidas o coincidentes entre los diferentes órdenes de gobierno, como por ejemplo en el caso de las políticas de movilidad. Es decir, que

la movilidad, al ser un asunto que rebasa las fronteras administrativas y territoriales, requiere de la coordinación entre los diferentes niveles de gobierno, es necesaria la concurrencia.

Complicada gobernanza de las zonas metropolitanas

Según el Sistema Urbano Nacional, en 2018 se identificaron en México 401 ciudades que concentran el 74% de la población, y 74 zonas metropolitanas (CONAPO, 2018).

Aunque no hay una definición única de lo que son las zonas metropolitanas, se puede decir que son aquellos centros urbanos cuyos límites rebasan las fronteras municipales con una fuerte relación económica y social, por lo que se ven en la necesidad de coordinar sus administraciones para la cobertura de los servicios urbanos. Para su clasificación, en ocasiones se consideran las particularidades del caso, como si entre los municipios hay una unidad central, es la capital de un estado o una ciudad fronteriza, incluso se llega a considerar el tamaño de la población (CONAPO, 2012, p. 14, 2015, p. 37, Ley de Coordinación Metropolitana de la Ciudad de México, 2018, artículo 2, Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, 2020, artículo 32).

La planeación conjunta entre los niveles de gobierno es importante para evitar controversias que se lleguen a presentar por los municipios ante las decisiones ejecutivas de los estados, porque pueden llegar a considerar en riesgo la soberanía municipal. Es necesaria una adecuada concurrencia, aunque la toma de decisiones debe darse siempre en forma jerárquica y de acuerdo con la especialidad de cada sector (Pérez Torres, 2013, p. 147). La gobernanza de las zonas metropolitanas es sumamente complicada y se requiere de la participación de una multiplicidad de actores de diferentes niveles y capacidades, por ello hay diversas formas de llevar a cabo la coordinación metropolitana, la más común y la que se legisla en México es la de llegar a acuerdos entre niveles y áreas de gobierno, para garantizar una adecuada gestión de los mecanismos de coordinación administrativa en materia de planeación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos por medio de coordinaciones permanentes en cada metrópoli (Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, 2020, artículo 32, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 122).

La Zona Metropolitana del Valle de México. Numerosos intentos de concurrencia

Esta Zona Metropolitana, que es la de caso de estudio de esta investigación, tiene particularidades importantes que hacen necesario un análisis más específico. Esta zona

concentra a 21,804,515 personas (INEGI, 2020) en 76 municipios de 3 entidades federativas (CONAPO, 2015, pp. 105-108).

Entonces, la administración o gobernanza de la totalidad de esta zona metropolitana incluye a más de 80 autoridades de gobierno: 76 gobiernos municipales, 3 gobiernos estatales y el gobierno federal. Cada uno con diferentes secretarías e instituciones que deben coordinarse entre sí para proveer servicios al total de la población.

Se han hecho varios intentos institucionales para su coordinación, el primero de ellos fue la Comisión de Conurbación del Centro del País (CCCP) y estuvo activa de 1976 a 1988. Después se creó el Consejo del Área Metropolitana, entre 1988 y 1992. En ese año se cambió la administración por diferentes comisiones metropolitanas de carácter sectorial, conformadas por convenios entre gobiernos estatales. En 1998 se estableció la Comisión Ejecutiva de Coordinación Metropolitana (Pérez Torres, 2013, pp. 243-244).

En la actualidad la administración de la Zona Metropolitana del Valle de México está regida por: la Constitución Política de la Ciudad de México en sus artículos 15, 17, 19, 53, la Constitución del Estado de México en sus artículos 61, 77, 139, la Ley de Desarrollo Metropolitano en sus artículos 1,12 y 13, mas aquellas afines de acuerdo con la regulación a implementar, como por ejemplo las leyes de movilidad o de protección ecológica.

Sin embargo, aunque hay una gran variedad de leyes y reglamentos que establecen la implementación de la coordinación con base a los sectores de interés metropolitano, ninguna de las comisiones creadas a logrado dar respuesta a las necesidades reales, ya que al verse rebasadas por el contexto no logran dar respuesta a las necesidades de la población. Los efectos de las comisiones se han visto limitados pues dependen en gran medida de las instituciones que las conforman por lo que no reciben recursos ni la atención necesaria (Pérez Torres, 2013, p. 251).

Las políticas de movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México

En la Zona Metropolitana del Valle de México no existe una única política de movilidad, a pesar de que la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano establece, en sus artículos 32, 33 y 34, que la infraestructura vial, el tránsito y el transporte son áreas de interés metropolitano, por lo que debe existir una comisión de ordenamiento permanente integrada por la representación de cada entidad federativa y municipal que coordine todas las acciones referentes a la movilidad. Y aunque existe la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad, con fecha de creación en 1994, sus acciones

en los últimos veinte años no han ido más allá de intentar regular el transporte público, pues no ha logrado siquiera reunir a todos sus miembros y nombrar a sus directivos (Valdez, 2016).

Formalmente, cada entidad federativa marca su línea de acción de forma independiente, pues la soberanía estatal se lo permite y no hay una institución única responsable de coordinar la movilidad metropolitana. Además, cada municipio en particular, sobre todo en el Estado de México, lleva a cabo sus propias políticas. Aunque, sí hay cierto paralelismo en los últimos sexenios.

Por ejemplo, en 2006, Ciudad de México reconoció el problema de sus altos índices de motorización en su Plan de Desarrollo, el Estado de México lo hizo un año después, en su segundo informe del sexenio. De igual forma, con pocos años de diferencia se propusieron e impulsaron sistemas de transporte masivos, como los BRT, Metrobús y Mexibús en 2006 y 2008 respectivamente, el Tren Suburbano, inaugurado en 2009 y la Línea 12 del metro, en 2012. Las leyes de movilidad de cada estado se publicaron el mismo año, 2014, con sus respectivos reglamentos y ambas entidades modificaron/publicaron su constitución, favoreciendo el derecho a la movilidad.

Sin embargo, hay marcadas diferencias respecto al impulso de la movilidad activa y sustentable. En Ciudad de México las ciclovías recreativas se implementaron en 2007 y en el Estado de México se mencionaron hasta 2013, seis años después. Las ciclovías se comenzaron a construir con cuatro años de diferencia y su crecimiento en ambas entidades no ha ido a la par, hasta 2018 no se habían conectado entre sí, de forma sistemática, en ninguno de los dos estados. La forma de gestionar los diferentes sistemas de préstamo de bicicletas también ha sido diferente, ya que el sistema Ecobici de Ciudad de México se impulsa desde el gobierno del estado, mientras que Huixtla y Toluca en Bici se impulsan desde el gobierno municipal y la sociedad civil. La movilidad peatonal no se ha cuidado en el Estado de México, mientras que en Ciudad de México se han hecho pequeños intentos, como la construcción de cruces seguros y campañas para cuidar al peatón.

El tema de la seguridad vial también ha sido muy diferente en ambas entidades. En el Estado de México se han hecho muchas capacitaciones a operadores de transporte público con el fin de evitar accidentes, y se modificó la normatividad para hacer más seguras sus unidades. En Ciudad de México se han hecho también capacitaciones, pero en menor número y se ha enfocado en campañas de concientización y la modificación de la infraestructura vial y reglamentaria.

Ranking Ciclociudades

Una de las herramientas más innovadoras que tienen las organizaciones civiles para evaluar la política de movilidad no motorizada de las ciudades, la realiza el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) que, en Ciudad de México, la han aplicado en 5 ocasiones.

Consiste en evaluar las políticas por medio de puntos, cien en total, asignados a 47 indicadores categorizados en once ejes que son, en su última edición: cambio climático, capacidad institucional, educación y promoción, intermodalidad, inversión, monitoreo y evaluación, planeación urbana, red de movilidad en bicicleta, regulación, seguridad vial, y otros incentivos (Medina Cardona, 2019).

Una acotación importante que hacer al leer en Ranking Ciclociudades es que la evaluación de la Zona Metropolitana del Valle de México está categorizada como Ciudad de México. Esto se debe a que, en las primeras ediciones del ranking, la entidad federativa aún se llamaba Distrito Federal. Categorizaron la ciudad desde sus funciones sociales y no político-administrativas; el cambio de nombre de la entidad a Ciudad de México puede dar pie a confusiones sin ese antecedente.

Tabla 5. Evaluación de la Ciudad de México en los Ranking Ciclociudades

Eje \ año	2013	2014	2015	2018	2019	2020	Evolución
Presupuesto/inversión	42%	8%	17%	0%	50%	30%	
Capacidad institucional	67%	67%	83%	50%	75%	88%	
Monitoreo y evaluación	13%	13%	13%	36%	45%	55%	
Promoción y educación	82%	82%	91%	75%	75%	88%	
Regulación	50%	50%	78%	88%	94%	94%	
Planeación urbana	44%	44%	44%	56%	78%	44%	
Intermodalidad	56%	56%	67%	73%	64%	55%	
Infraestructura/red de movilidad en bicicleta	15%	15%	15%	67%	50%	50%	
Uso de la bicicleta/participación modal	10%	10%	20%	NA	NA	NA	
Seguridad vial	75%	75%	75%	100%	56%	89%	
Cambio climático	NA	NA	NA	75%	100%	100%	
Otros incentivos	NA	NA	NA	100%	50%	50%	
Total	43%	34%	49%	63%	67%	67%	

Fuente: Elaboración propia a partir de las ediciones del Ranking Ciclociudades 2013, 2014, 2015, 2018, 2019 y 2020.

En la Tabla 5 se puede apreciar que, en promedio, la ciudad ha tenido 53.8 puntos de cien, más de la mitad del máximo posible. Sin embargo, se ha ido superando con los años, pasando de estar por debajo de los 50 hasta mantenerse en 67. Seis de los ejes han tenido sus puntos máximos en el 2019 y 2020, cuatro en el 2018 y solo uno en 2015, mostrando una importante constante tendencia al alza. Destaca el eje de Seguridad Vial que en un año perdió la mitad de sus puntos, para recuperar la mayoría al siguiente, mostrando una importante inestabilidad en esta área.

Según el informe, en “Ciudad de México existen distintos esfuerzos que benefician el uso de la bicicleta, sin embargo, en los municipios del Estado de México e Hidalgo aún hay muchas áreas de oportunidad para tener un mejor desempeño de sus políticas de movilidad en bicicleta. En la ZMVM actualmente no hay acciones metropolitanas que beneficien los traslados de las personas que la transitan en bicicleta” (Medina Cardona, 2019, p. 42). Se puede concluir también que, aunque los esfuerzos por incrementar el uso de la bicicleta son aceptables en Ciudad de México, no son correspondidos en el resto de la Zona Metropolitana, pues hay una clara falta de coordinación por parte de las entidades y los municipios que la conforman.

CAPÍTULO 2.

EL TRABAJO DE LAS ORGANIZACIONES CICLISTAS

MOVIMIENTOS SOCIALES COMO FORMAS DE CAMBIO

Las políticas públicas de movilidad no están aisladas de los fenómenos sociales. Forman parte de los cambios políticos, económicos, culturales y hasta ambientales, y por lo mismo son susceptibles a ser impulsados por la sociedad misma, a través de grupos de personas organizadas que provocan la aceleración del cambio.

Esto lleva a hacer primero una reflexión sobre las personas organizadas, conceptualizadas como el actor-sujeto, que se ha llegado a definir como “la base material o cultural a los que apelan los principios de estructuración, conservación o cambio de la sociedad, que tienen una cierta densidad histórica, que se definen en términos de identidad, alteridad y contexto, que se involucran en los proyectos y contraproyectos, y en los que hay una tensión nunca resuelta entre el sujeto o principio constitutivo y trascendente de una determinada acción histórica y la particularidad y materialidad del actor que lo invoca” (Garretón Merino, 2001, p. 13). Sin embargo, no siempre los sujetos son actores, pues estos últimos son aquellos que figuran dentro de un determinado contexto histórico que los lleva a ejercer un rol esperado por la sociedad. Los actores interactúan entre sí en un sistema social e institucional cuyas acciones se producen y reproducen, los sujetos no tienen este papel activo en la sociedad (Garretón Merino, 2001, p. 13). También se debe diferenciar a los actores que se movilizan, aún estando colectivizados, de los movimientos sociales, pues en ellos es donde se expresa la acción colectiva (María Luisa Tarrés, 2014, p. 737). Entonces, las personas que se interesan por promover el uso de la bicicleta de forma segura pueden considerarse como actores, debido a que tienen una función activa al promover que suceda un cambio a través de la movilización.

Revisado lo anterior, se puede estudiar el concepto de cambio social, que la sociología ha definido a partir de escalas macro como “el paso de un tipo de sociedad a otra”, considerándolo una etapa global determinada y genéricamente estructural, ya sea el cambio de una sociedad tradicional a una moderna o del sistema feudalista al capitalista. Para su análisis se precisa identificar a los actores sociales determinantes ya sean las clases económicas o las estructuras estatales. El cambio de políticas públicas determinadas no entra en este concepto de cambio social, pero esta visión sistémica no es única debido a la enorme diversidad de esferas existentes en la sociedad que están propensas a cambios de menor escala, por ejemplo, a través de los niveles organizacionales o de los ámbitos de acción social. El

determinismo estructural y universal parte de una visión esencialista y abstracta que poco sirve para la descripción y análisis de fenómenos sociales de pequeña escala (Garretón Merino, 2001, pp. 9–12).

Otra propuesta para el análisis del cambio social es hacerlo desde el sistema mismo, cuyo cambio es la respuesta a las tensiones y contradicciones mismas del sistema. Esta visión es la defendida por la Escuela de Chicago, para la que la acción colectiva es parte integral del funcionamiento de la sociedad, pues los cambios generan nuevas normas y valores a través de la respuesta de las estructuras establecidas que procesan las manifestaciones (María Luisa Tarrés, 2014, pp. 739–741), es decir, la tesis-contradicción-antítesis, en la que la movilización se enfrenta al control social generando un nuevo tipo de norma. Para este caso, el cambio de las políticas públicas puede considerarse una respuesta legislativa de las nuevas normas y valores sociales.

Hay otras visiones desde las que se puede analizar el cambio social, como la reasignación de recursos. En ella el cambio no finaliza con la transformación del sistema social, sino que se concentra en el desplazamiento de los recursos, como la solución de injusticias dentro del sistema a través de reformas con lógica utilitaria, en el que se resuelven demandas conservando intereses particulares (María Luisa Tarrés, 2014, pp. 743–745). También para esta propuesta, los movimientos que buscan nuevas políticas públicas es la búsqueda de cambios sociales a través de la redistribución de recursos públicos para un fin concreto.

Una tercera perspectiva de análisis del cambio social es a partir de los movimientos sociales, en la que la estructura del sistema es el cambio social mismo, es decir, son las movilizaciones las que proveen el desarrollo, procurando la democratización social a través de la participación activa. Para Touraine, las sociedades actúan sobre sí mismas, donde “el trabajo, el conocimiento, la inversión, no solo están orientados a transformar la naturaleza o la economía, sino que también se constituyen en un campo de creación simbólica y cultural” (María Luisa Tarrés, 2014, p. 751). Es en esta perspectiva donde la acción colectiva no es precisamente la respuesta a una situación social específica, sino que es una forma más compleja en que se refleja el movimiento social, la autora cita a Touraine: “es ‘un conjunto de interacciones orientadas normativamente entre adversarios que poseen interpretaciones opuestas y conflictivas sobre las reorientaciones de un modelo de sociedad pero que al mismo tiempo comparten un campo cultural’” (María Luisa Tarrés, 2014, p. 752).

Esta última perspectiva hace necesaria la distinción entre el cambio y el movimiento social, ya que no toda acción colectiva es un movimiento social que lleva al cambio. Son diferentes

formas en que la sociedad enfrenta sus contradicciones y se reforma para perpetuarse. Siendo la acción colectiva “la repuesta a un desequilibrio estructural y termina con un retorno a la integración, gracias a la redefinición de alguno de los componentes de la acción” (María Luisa Tarrés, 2014, p. 743). Es por ello que no todo cambio social representa una acción colectiva o movimiento social, pues estos últimos son la búsqueda activa del cambio, es el performance que lo provoca (Daniel Cefaï, 2011, p. 141).

Las organizaciones que buscan el cambio social a través de la modificación de las políticas públicas a través de la acción también entran en esta visión, pues tratan de resolver las contradicciones del entorno por medio de la manifestación y movilización, es decir, la acción colectiva.

Para Bordieu la acción colectiva tiene dos puntos de análisis importantes. La primera es que la clase dominante tiene un monopolio social, representado en la producción de las políticas públicas. La segunda, que hay una relación de oferta y demanda entre las clases sociales referente a las fuerzas, materiales y simbólicas (Daniel Cefaï, 2011, p. 143).

Hay que distinguir también los diferentes tipos y motivos de acciones colectivas existentes. En Latinoamérica fueron comunes aquellas que se iniciaron desde las instituciones del Estado, muy ligadas a los regímenes políticos sin importar si es autoritario o democrático. A partir de ahí surgieron muchos movimientos de escala nacional que respaldaron el modelo estatal de desarrollo, casi siempre apoyado desde sectores sociales particulares como el obrero o el minero. En contraparte están los movimientos urbanos, que se apoyaron por sectores sociales menos grandes, como los estudiantiles o médicos (Garretón Merino, 2001, p. 16). Esta particularidad provocó que, en la mayoría de los casos, el Estado sea una parte muy activa de los movimientos.

Otra categorización de las movilizaciones sociales se hace a partir de cómo impacta la participación política. Un tipo de movimiento da lugar a la formación de asociaciones, partidos o sindicatos institucionalizados, otro modifica las reglas u redistribuye los poderes institucionales y un tercer tipo son los que incentivan la democratización de las mismas, donde se redefinen los derechos y deberes comunes, en esta podrían categorizarse las movilizaciones estudiadas aquí. Lo que tienen en común las tres categorías es que siempre se altera el sistema político a partir de la interacción entre el Estado y la sociedad (Daniel Cefaï, 2011, pp. 145–146).

Otro tipo de movimientos sociales que surgieron son aquellos en los que sus objetivos se centran en el consumo, la información y la comunicación. Pueden dividirse entre los que no

tienen una densidad organizacional estable, como los sectores afectados de forma temporal por un fenómeno; los que se formalizan en organizaciones civiles del tercer sector, los grupos que comparten una identidad sin llegar a reunirse como colectivos artísticos, estudiantiles o deportivos y aquellos que se mantienen al margen de las demandas políticas, como clubs recreativos (Garretón Merino, 2001, pp. 20–21). Entonces los diferentes sectores sociales pueden organizarse con un sinnúmero de objetivos, algunos lo hacen para buscar cambios sociales a través de la acción colectiva.

LAS ORGANIZACIONES CICLISTAS COMO SOCIEDAD CIVIL

Para hacer un análisis, es necesario ubicar socialmente a las organizaciones de ciclistas como parte del Tercer Sector. Éste está integrado por aquellas “instituciones organizadas que actúan de forma privada pero que inciden públicamente” (Legorreta Navarro, 2017, p. 37). El primer sector lo conforman las instituciones gubernamentales y políticas y el *segundo* las instituciones privadas con fines de lucro. Las del *tercer sector* son aquellas que no pertenecen a los dos primeros, prácticamente cualquier organización con un interés social.

Para el análisis a mayor profundidad de la gran diversidad de organizaciones pertenecientes al tercer sector, es necesaria su clasificación, ya sea por el grupo social a intervenir, las funciones del Estado con la que intentan trabajar, o como la expuesta por Salomón y Anheier, donde proponen doce grupos según el objetivo de sus actividades (Legorreta Navarro, 2017, p. 41):

- Grupo 1. Cultura y recreación;
- Grupo 2. Educación e investigación;
- Grupo 3. Salud;
- Grupo 4. Servicios sociales;
- Grupo 5. Ambiente;
- Grupo 6. Desarrollo y vivienda;
- Grupo 7. Derechos, incidencia y políticas públicas;
- Grupo 8. Intermediarios filantrópicos y promoción del voluntariado;
- Grupo 9. Actividades internacionales.
- Grupo 10. Religión;
- Grupo 11. Asociaciones y uniones de negocios profesionales;
- Grupo 12. Sin clasificación.

Las organizaciones que promueven el uso de la bicicleta como modo de transporte entran en tres de estos grupos: en el de *cultura y recreación*”, debido a que el uso de la bicicleta representa tiempo de ocio; en el de *ambiente*, porque promueve un modo de transporte sustentable; y en el grupo de *derechos, incidencia y políticas públicas*, ya que algunas

organizaciones tienen específicamente ese objetivo. Entonces, el promover el uso de la bicicleta como modo de transporte puede considerarse una actividad perteneciente al tercer sector.

Dentro del tercer sector se encuentran las organizaciones de la sociedad civil. Algunos autores se refieren a éstas como la forma en que el Estado encarna a la sociedad; siendo el ojo independiente de la sociedad civil que lo vigila, y que está compuesta por “una pluralidad de individuos que interactuaban y un grupo de asociaciones civiles atentas y autoorganizadas, cuyas funciones consistían en educar e inculcar en los ciudadanos atributos tales como la tolerancia, la moderación y el deseo de compromiso” (Somuano, 2014). Un término equivalente para muchas personas es el de *organizaciones no gubernamentales*, que son aquellas cuyo interés es colaborar con las actividades del Estado sin ser propiamente parte del gobierno o sus agencias.

Y así como muchos conceptos utilizados en las ciencias sociales, la definición de sociedad civil es propia de cada teoría o tendencia, Fernanda Somuano (2014) retoma los siguientes: Hegel ve a la sociedad civil como el producto de una larga transformación histórica mediante la cual una naciente burguesía estableció una esfera de relaciones de mercado reguladas por la ley civil. Para Marx, es el producto histórico de la evolución de las relaciones de propiedad bajo el sistema capitalista, una mera superestructura política y jurídica que ve al Estado como un subordinado de relaciones con la sociedad civil y sus actos condicionados por los intereses de la clase dominante. Gramsci pensaba que hay dos grandes superestructuras: la sociedad política o el Estado, que gobierna mediante instrumentos jurídicos y coercitivos de dominación; y la sociedad civil, que promueve valores éticos entre las masas ejerciendo su hegemonía ideológica y cultural. Havel asegura que los actores civiles tienen la clave de la supervivencia o la derrota de los regímenes políticos totalitarios. Lo que tienen en común la mayoría de las propuestas es que la sociedad civil es aquel sector de la sociedad que está estrechamente relacionado con las estructuras del Estado y su funcionamiento, pero que no forma parte de éste, sino que es una relación crítica o de cooperación.

La literatura mexicana, que comenzó su análisis a partir de los sismos de 1985, indica que hay dos partes a considerar respecto a la sociedad civil: primero está aquella que “busca la asistencia social de forma paralela a la lógica del mercado” y al sistema partidista–electoral, y segundo, donde se ubican los movimientos sociales que “plantean constantemente nuevas dinámicas, valores y demandas sociales” (Legorreta Navarro, 2017, p. 42). Otros autores consideran que la sociedad civil está compuesta por “organizaciones conformadas por

personas que se nuclean en grupos estructurados con base a normas, intereses, objetivos y fines particulares, que tienden a dar respuestas a las necesidades sociales, grupales o colectivas” (Accoto Laura, 2003, citada en Gardenia, S/F, p. 26). Esta definición destaca que todas las organizaciones de la de la sociedad civil tienen fines y objetivos específicos, particularidad que cumplen las organizaciones ciclistas, impulsar el uso de la bicicleta, diferenciándose entre sí por sus estrategias y herramientas.

Entonces se considera que la sociedad civil es aquel sector de la sociedad que se ha organizado para promocionar un fin, de forma paralela o en colaboración con el Estado, sin tener fines mercantilistas o estatistas y que propone demandas y valores sociales. Por lo tanto, las organizaciones ciclistas forman parte de la sociedad civil, ya que buscan ejercer una función que consideran que el Estado debería hacer, ya sea sustituyéndolo en la acción, o al hacer sus propias propuestas y valores, además que en numerosas ocasiones las personas salen en su bicicleta de forma espontánea para organizarse y asistir a la población en situaciones que lo requieran².

Para Panfichi y Tussie (2002) la sociedad civil es “una esfera autónoma de interacción social estabilizada por un sistema de derechos fundamentales y compuesta por una multiplicidad de asociaciones civiles, movimientos sociales y públicos, organizados de forma independiente y voluntaria. La reproducción de toda sociedad civil descansa, en primer lugar, en la existencia de una plataforma institucional que establezca a la sociedad civil como una esfera de interacción autónoma tanto frente al Estado como ante el mercado” (Panfichi y Tussie, 2002, p.79). Las organizaciones que impulsan la bicicleta como transporte también entran en esta definición de sociedad civil, pues están formadas por personas que se unieron a ellas de forma voluntaria e independiente, y no obtienen mas que los beneficios colectivos resultados del trabajo organizado.

Otra forma de categorizar a las organizaciones de la sociedad civil es por sus actividades o características organizativas, como proponen Anheier y Salamon (1998, citados en Somuano, 2014), que establecen que deben ser jurídicamente distintas al gobierno, estar constituidas formalmente, no ser lucrativas, tener autonomía de decisión, especialmente frente al gobierno y a la iglesia y una extra, que exista trabajo voluntario (Somuano, 2014). Nuevamente, estos

² Ejemplos de esto son las brigadas ciclistas organizadas en el sismo de septiembre de 2017 en Ciudad de México, para apoyar la logística de repartición de víveres y herramientas; o la iniciativa #yotecuido que en 2019 apoyó a personas que quisieran transportarse en bicicleta durante el desabasto de gasolina provocado por la lucha contra el *huachicol*.

puntos los cumplen las organizaciones que impulsan el uso de la bicicleta, con excepción en muchos de los casos, de la constitución formal.

La Ley Federal de Fomento a las Actividades Realizadas por las Organizaciones de la Sociedad Civil³ no tiene una definición clara de dichas organizaciones, pero indica que son beneficiarias de la ley “todas las agrupaciones u organizaciones mexicanas que, estando legalmente constituidas, realicen alguna o algunas de las actividades que se refieren en el artículo 5 (...) y no persigan fines de lucro ni de proselitismo partidista, político–electoral o religioso” (Ley Federal de Fomento a las Actividades Realizadas por organizaciones de la sociedad civil, 2018). Dichas actividades son:

- I. Asistencia social;
- II. Apoyo a la alimentación popular;
- III. Cívicas, enfocadas a promover la participación ciudadana en asuntos de interés público;
- IV. Asistencia jurídica;
- V. Apoyo para el desarrollo de los pueblos y comunidades indígenas;
- VI. Promoción de la equidad de género;
- VII. Aportación de servicios para la atención a grupos sociales con discapacidad;
- VIII. Cooperación para el desarrollo comunitario en el entorno urbano o rural;
- IX. Apoyo en la defensa y promoción de los derechos humanos;
- X. Promoción del deporte;
- XI. Promoción y aportación de servicios para la atención de la salud y cuestiones sanitarias;
- XII. Apoyo en el aprovechamiento de los recursos naturales, la protección del ambiente, la flora y la fauna, la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como la promoción del desarrollo sustentable a nivel regional y comunitario, de las zonas urbanas y rurales;
- XIII. Promoción y fomento educativo, cultural, artístico, científico y tecnológico;
- XIV. Fomento de acciones para mejorar la economía popular;
- XV. Participación en acciones de protección civil;
- XVI. Prestación de servicios de apoyo a la creación y fortalecimiento de organizaciones que realicen actividades objeto de fomento por esta ley;
- XVII. Promoción y defensa de los derechos de los consumidores;
- XVIII. Acciones que promuevan el fortalecimiento del tejido social y la seguridad ciudadana, y
- XIX. Las que determinen otras leyes.

³ La publicación de esta ley, en 2004, es considerada uno de los mayores logros de las organizaciones de la sociedad civil, pues permite que las organizaciones tengan un sustento y respaldo legal para realizar sus actividades.

Si bien es cierto que esta ley busca fomentar actividades de las organizaciones de la sociedad civil que estén legalmente constituidas, puede proveer una idea de lo que hacen las organizaciones en general, incluidos los grupos que promueven el uso de la bicicleta como modo de transporte, cuyos casos se pueden ejemplificar con las siguientes:

- Asistencia jurídica: asesorías a ciclistas sobre cómo proceder con las aseguradoras, los policías o el Ministerio Público, ante hechos viales, robo de bicicletas o agresiones en general.
- Promoción de la equidad de género: impulso del uso de la bicicleta entre las mujeres como una forma de empoderamiento y autonomía.
- Cooperación para el desarrollo comunitario en el entorno urbano o rural: difusión del uso de la bicicleta entre los habitantes de un entorno en específico para que se involucren con su comunidad.
- Promoción del deporte: fomento de la bicicleta como una herramienta para la activación física y evitar el sedentarismo.
- Apoyo en el aprovechamiento de los recursos naturales, la protección del ambiente, la flora y la fauna, la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como la promoción del desarrollo sustentable a nivel regional y comunitario, de las zonas urbanas y rurales: promoción de la movilidad sustentable, el uso racional de los hidrocarburos y la reducción de emisiones contaminantes a través del uso de la bicicleta.
- Fomento de acciones para mejorar la economía popular: incentivar entre los comercios facilidades para que la llegada segura de sus clientes en bicicleta.
- Participación en acciones para la protección civil: apoyo en el traslado de víveres, herramientas o información en casos de emergencia.
- Acciones que promuevan el fortalecimiento del tejido social y la seguridad ciudadana: Promoción de proyectos urbanos a escala humana, haciendo los espacios más seguros y agradables.

Entonces, las organizaciones que impulsan el uso de la bicicleta como modo de transporte responden a las características de las organizaciones de la sociedad civil (OSC), agregado a otras características antes mencionadas como la acción colectiva, la no usurpación y la civilidad (Somuano, 2014).

Las asociaciones civiles constituyen redes entre sí y con el Estado, aunque algunos autores las consideran parte del mismo estado democrático. También hay otras propuestas teóricas que no pueden desligar el concepto de organización civil al de ciudadanía y al de gobernanza, cuyos actores tienen relaciones cambiantes. Cecilia Bobes, de quien se retoman las acotaciones anteriores, dice que además debe prestarse especial atención al caso latinoamericano, pues la región ha tenido un proceso de democratización particular lleno de símbolos en la relación entre el Estado y la sociedad, que le da a la sociedad civil organizada

el impulso de transformar la relación de la gente con el Estado, “redefinir los criterios simbólicos de inclusión y los valores de la sociedad civil, ampliar y transformar el espacio público y finalmente, proponer una nueva comprensión de la ciudadanía democrática” (Bobes, 2010, p. 39). El hecho de que algunas organizaciones ciclistas no se consideran como parte de la sociedad civil organizada, según las entrevistas realizadas en esta investigación, hace pensar que probablemente algunas tampoco tienen claro el papel que pueden jugar respecto al Estado, la gobernanza o a la participación ciudadana. Es posible que sus estrategias estén desconectadas del aparato Estatal o del contexto latinoamericano, o eso consideran de sí mismas. Es una rama interesante de investigar para entender el funcionamiento de dichas organizaciones.

Formas de incidencia de las organizaciones de la sociedad civil en las políticas públicas

Las organizaciones de la sociedad civil son un subconjunto de la sociedad civil como tal, y pueden ser una expresión de los movimientos sociales. Cuando un movimiento social logra persistir, por lo general fue porque se lograron crear estructuras organizativas duraderas que mantienen activa la acción colectiva. Si un movimiento tiene como fin lograr un cambio, debe seleccionar objetivos y prioridades para lograr tener una mayor influencia y lograr el cambio que buscan. “Si una protesta dura lo suficiente como para convertirse en movimiento social, tanto organizaciones ya existentes como las recién creadas pasarán a formar el esqueleto que transforme una masa amorfa y difusa en un cuerpo sólido y fuerte. (...) lograr un objetivo lo suficientemente apremiante como para generar un sentido de identidad colectiva junto con todos los individuos dentro y fuera de las organizaciones, que también se identifican con el propósito común. Por ende, el movimiento social es más que la mera coalición de OSC y menos que la sociedad como un todo” (Somuano, 2014). Entonces, los diversos grupos o colectivos que impulsan el uso de la bicicleta forman en conjunto un movimiento social, o más bien, el movimiento social ha persistido y logrado formar diferentes grupos con objetivos específicos. Para algunos de ellos, esos objetivos incluyen el influir, o incidir, en las políticas de gobierno para impulsar el uso de la bicicleta.

Según el Manual de Incidencia en Políticas Públicas (Tapia Álvarez et al., 2010), “incidir en políticas públicas es participar organizadamente en la persuasión de otros actores de la esfera pública para transformar sus percepciones, ideas, decisiones o acciones”. Cuando se dirige a las políticas públicas se refiere a “actividades confrontativas y cooperativas que implican interactuar con el gobierno y otras instituciones públicas. Las organizaciones de la sociedad civil (...) pueden proveer información, ejercer presión, buscar persuadir al público y a los

tomadores de decisiones para influir activamente en la orientación, representación y efectividad de las políticas públicas”. Según OXFAM, es “influir en quienes toman decisiones para diseñar, adoptar o cambiar prácticas y políticas (...) acercar a los pobres los tomadores de decisiones”; y según la organización Visión Mundial, es el “proceso de utilizar nuestra influencia (...) para generar beneficios a los pobres que sean sostenibles a largo plazo”.

Entonces, la incidencia se refiere a que un grupo de personas persuadan a otras a cambiar algo. Hacerlo dirigido a las políticas públicas se refiere a influir en las personas tomadoras de decisiones para cambiar, diseñar o adoptar una política pública en específico (o prácticas de esta). Es acercar a la gente al gobierno, diseñando, adoptando y cambiando prácticas en beneficio de la mayoría de la población.

Una de las áreas donde los grupos ciclistas pueden intentar incidir es en las agendas de las políticas públicas, de las que hay dos: la pública, que es aquella que retoma los asuntos importantes en una comunidad, es básicamente la opinión pública señalando una problemática específica. La agenda de gobierno se conforma de los temas en los que el Estado se plantean tomar acción y les dedican recursos, por lo general retoma la agenda pública, aunque muchas veces también obedece a intereses económicos o electorales. Puede ser que los grupos activistas levanten la voz y su demanda se integre primero a la agenda pública para después escalar a la de gobierno, o noten que el problema que detecten esté en la agenda pública y es cuando comienzan a tomar acciones.

Otra de las formas de estudiar la incidencia de las organizaciones civiles en las políticas públicas esa partir del ciclo de las políticas públicas, revisada en el capítulo anterior, en cuyos pasos las organizaciones influyen de diversas formas como se puede ver en el siguiente cuadro cuyas acciones son propuestas por Andrade y Arancibia (citados en Valencia Agudelo, 2012, p. 10). Es pertinente recordar que el ciclo de las políticas públicas es una propuesta para el análisis de estas, por lo que los pasos identificados por cada autor no siempre coinciden, en el caso de la Tabla 6, se han adaptado las etapas propuestas para que sean congruentes con las revisadas.

Las formas o actividades que realiza la sociedad civil cambian de acuerdo con el momento en que se encuentra la política pública en la que se quiere incidir. Mientras que en la etapa de identificación sus actividades se enfocan en la comprensión de las necesidades, en la etapa de diseño se dedican a la generación de posibles soluciones y en priorizar las necesidades; la etapa de implementación es menos teórica y mas bien colaboran en servicios y acciones para gestionar y ejecutar la política en cuestión en la última etapa, de evaluación, se enfocan en

verificar la correcta ejecución de la política, su cumplimiento de objetivos y la forma en que se ha gestionado.

Tabla 6. Formas de participación de la sociedad civil en el ciclo de las políticas públicas

Etapa del ciclo	Formas de participación de la sociedad civil
Identificación	<ul style="list-style-type: none"> • Identificación de las necesidades básicas en el ámbito de la política.
Diseño	<ul style="list-style-type: none"> • Generación de posibles soluciones a las demandas de la sociedad. • Priorización de las necesidades y los déficits en el ámbito de la política.
Implementación	<ul style="list-style-type: none"> • Aporte de servicios, actividades y recursos para la gestión de la política. • Ejecución de la política.
Evaluación	<ul style="list-style-type: none"> • Control de la eficiencia, eficacia y transparencia en el uso de los recursos. • Opinión crítica acerca de los resultados.

Fuente: Elaboración propia a partir de la bibliografía revisada.

Los colectivos pueden trabajar respecto a la etapa de identificación, con actividades como la formulación de la problemática, o en la etapa de diseño haciendo acompañamientos, responsabilizando instituciones, dando asesoramiento, participando en diagnósticos, etcétera. También pueden incidir en la etapa de la implementación, supervisando acciones, solicitando información pública, denunciando desvíos, etc. Una cuarta etapa en la que pueden trabajar es en la evaluación de las políticas, dando su opinión respecto a los resultados obtenidos, demandando correcciones, calificando el impacto que hubo, etcétera.

A la par, se debe considerar en el análisis los ámbitos y áreas en las que trabajan los colectivos, ya que pueden incidir en un nivel de gobierno, municipal, estatal o federal y en poderes estatales distintos.

Una de las principales diferencias entre las organizaciones, es la estrategia que adoptan para llegar a sus objetivos. Una estrategia es “el planteamiento de una serie de pautas a seguir en las fases de un proceso de incidencia, para el logro de una meta o un fin propuesto; tiene una secuencia lógica. (...) Se eligen con base en su efectividad para lograr la meta de incidencia y en las capacidades y oportunidades que la organización tiene para llevarlas a cabo” (Tapia Álvarez et al., 2010, p. 77). Se debe considerar el contexto y la coyuntura que se presenta, también la etapa en la que se encuentra la política, los actores involucrados y su voluntad de escuchar, los recursos que tiene la organización y un sinnúmero de variables. Se identifican diez diferentes estrategias, que van del diálogo con los actores a la confrontación, como se puede

ver en la Tabla 7. Los autores afirman que se puede lograr una mayor incidencia al combinar las diferentes estrategias entre sí.

Tabla 7. Estrategias de trabajo para la incidencia

Investigación y elaboración de recomendaciones de políticas públicas
<ul style="list-style-type: none">• Debe estar respaldada por una investigación que la legitime, ser imparcial, práctica, de utilidad social.• La investigación puede ser académica o periodística.
Cabildeo con tomadores de decisiones
<ul style="list-style-type: none">• Es importante tener buena información para establecer un diálogo de calidad.• Debe ser transparente, tener legalidad y certidumbre.
Producción de material educativo y capacitación ciudadana
<ul style="list-style-type: none">• Esto ayuda a sensibilizar a la población con respecto a un tema.
Construcción de alianzas y coaliciones
<ul style="list-style-type: none">• Puede ser con actores clave o con otras organizaciones, temporales, coyunturales o permanentes.
Simbolización y adhesión de líderes a la causa
<ul style="list-style-type: none">• Se apela a los símbolos, acciones o personajes conocidos.• Da fuerza al movimiento causando presión mediática.
Comunicación, medios y mensajes
<ul style="list-style-type: none">• Transmitir información, datos, ideas y señales para persuadir al público para después hacer llamados a la acción.
Construcción de apoyo y movilización de ciudadanos
<ul style="list-style-type: none">• Se refiere al trabajo con las personas que apoyen la causa, formando una base social capacitada. debe ser muy constante.
Contraloría, monitoreo y exigir cuentas
<ul style="list-style-type: none">• Verifica el uso adecuado de recursos públicos, hace efectivos los principios de transparencia y de rendición de cuentas.
Demostraciones públicas
<ul style="list-style-type: none">• Manifestaciones y protestas en espacios públicos, huelgas de hambre, boicots, plantones, etcétera.
Responsabilización y acción legal
<ul style="list-style-type: none">• Se trata de hacer que quienes causan el problema asuman las consecuencias y se hagan cargo.• Denuncia las contradicciones del gobierno y muchas veces conlleva a una acción legal.

Fuente: Elaboración propia a partir del Manual de Incidencia en Políticas Públicas (Tapia Álvarez et al., 2010)

Las organizaciones ciclistas adoptan sus estrategias de acuerdo con los recursos a los que tienen acceso, los propósitos particulares y de la agenda y la etapa de la política pública en la que tratan de influenciar.

Para llevar a cabo las estrategias de trabajo se hace uso de herramientas de acción, que son los procedimientos y pasos que seguir. La combinación de herramientas depende de las estrategias que las organizaciones diseñen. Las herramientas más comunes que utilizan las organizaciones de la sociedad civil son:

Tabla 8. Herramientas para la incidencia

<p>Análisis político</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seguimiento, recopilación, selección, organización e interpretación de la información disponible de un fenómeno político, para explicar sus causas y predecir su comportamiento. • Seguimiento a medios, análisis del discurso, boletines y reportes oficiales, etcétera.
<p>Análisis de la coyuntura</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identifica los momentos favorables y desfavorables para tener acciones. • Ciclos de atención, días simbólicos, sucesos trascendentes, emisión de informes, etc.
<p>Mapeo de actores y análisis de poder</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analiza a quienes intervienen en un proceso en particular y su papel en la política pública. • Se puede hacer un perfil de cada actor para saber si es aliado o no.
<p>Reuniones de diálogo, seminarios, conferencias y debates</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hacen pública la actuación y postura de quien intenta incidir y la de quienes se intenta convencer.
<p>Solicitudes de acceso a información pública</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es ejercer el derecho a conocer los procesos y resultados del Estado.
<p>Cartas públicas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Denuncia cuando el diálogo no funciona o no se cumplen los compromisos acordados. • Pueden acompañarse de firmas para hacer presión.
<p>Carta al representante</p> <ul style="list-style-type: none"> • Son peticiones dirigidas personalmente a las personas elegidas a cargos públicos.
<p>Uso y consulta de información</p> <ul style="list-style-type: none"> • Depende de la calidad de las fuentes de información.
<p>Premios y reconocimientos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es un estímulo para que los actores se comporten de cierta forma o para denunciar malas prácticas.

Fuente: Elaboración propia a partir del Manual de Incidencia en Políticas Públicas (Tapia Álvarez et al., 2010)

Estas herramientas también son muy utilizadas por los grupos activistas, unas más que otras. Será interesante conocer por qué eligen determinadas herramientas y cómo lo hacen, sobre todo en qué etapa del ciclo de las políticas públicas buscan incidir.

Actores que intervienen en la incidencia de la política pública

En la política pública, los actores son individuos, grupos de individuos, personas jurídicas o grupos sociales, con valores e intereses comunes. No siempre intervienen de forma activa y

visible en la ejecución de proyectos ya que su participación depende de los recursos con los que disponen, ya sean económicos, organizacionales, temporales u otras.

Los actores se pueden clasificar de acuerdo con el rol que tienen en la implementación de la política pública y sus objetivos, organizándose en las tres aristas de un triángulo. En la primera, se encuentran los actores públicos, que son las autoridades político-administrativas, el ciclo de las políticas públicas se centra en ellos, pues son quienes diseñan, implementan y evalúan las políticas; se rigen por los procesos políticos. En la segunda arista se encuentran los grupos objetivo, que son en los que se centran las causas, directas o indirectas, de la problemática que se pretende corregir y a los que se les imponen nuevas obligaciones o derechos, esperando un cambio de comportamiento. En la tercera arista están los actores beneficiarios, que son aquellos actores más afectados por la problemática y que se verán favorecidos por la implementación de los programas. Es muy común que los actores privados, es decir los grupos objetivo y los beneficiarios, tengan conflictos entre sí, debido a que son los puntos contrarios de la problemática a resolver. Hay un cuarto tipo de actores que no están dentro del triángulo, los terceros beneficiados, que son aquellos que afectados indirectamente de las políticas públicas que se proponen (Subirats et al., 2008, pp. 55-64).

Para un correcto análisis de actores, es necesario tener clara la política pública que se analiza, pues dependiendo de las problemáticas a resolver los grupos sociales se involucran de diferente forma. Si las políticas públicas de movilidad de la Zona Metropolitana del Valle de México buscan la seguridad para todas las personas que transitan en el espacio urbano, y beneficiar sistemas de transporte más activos y eficientes, se puede proponer el siguiente triángulo de actores:

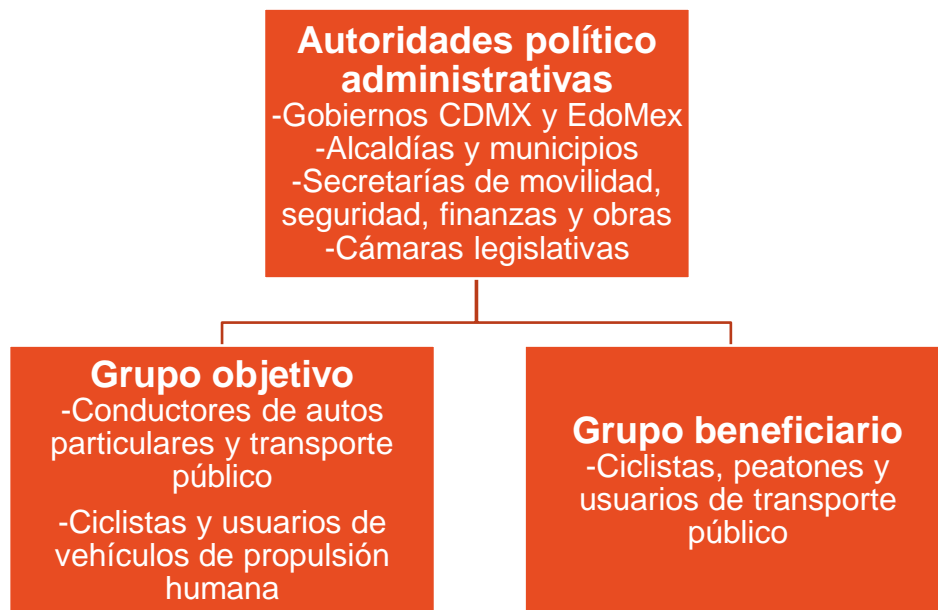
Las autoridades político-administrativas son aquellas organizaciones gubernamentales que tienen injerencia directa en la política de movilidad en cualquiera de sus momentos, como son los gobiernos centrales, las alcaldías y municipios, secretarías con temas referentes a la movilidad, seguridad, transporte, construcción de obra pública, comunicación social, etcétera. También se incluyen las instituciones legislativas que diseñan y ejecutan las leyes referentes a la movilidad y sus reglamentos.

Los grupos objetivo, son aquellas personas a las que se les impondría nuevas obligaciones y a las que se les invita a un comportamiento diferente para mejorar las condiciones de violencia vial, principalmente los conductores de vehículos motorizados y en menor medida conductores de vehículos de propulsión humana.

Los grupos beneficiarios son todas las personas que se trasladan en el espacio público, es decir toda la población, aunque en mayor medida las personas más vulnerables como peatones y ciclistas, pues el riesgo en los traslados se reduciría con la aplicación de los programas de las nuevas políticas públicas.

Tener claro el papel de cada sector social en la política pública permite hacer un mejor análisis de ésta, ya que se sabe cuál es el rol de cada grupo social y se evalúa si lo está ejerciendo como se espera o no; en la tabla 9 se puede observar la constitución de cada arista del triángulo de actores.

Tabla 9. Triángulo de actores de la política pública de movilidad



Fuente: Elaboración propia

Otra propuesta de análisis de actores que buscan incidencia en la política pública de movilidad es a través del estudio de los actores multi-posicionados, diseñada por Hélène Combes, a partir de la que se puede examinar la complejidad de las trayectorias militantes de dirigentes de determinados movimientos, que en numerosas ocasiones están comprometidos de forma transversal con diversas causas; “la importancia de los dirigentes multi-posicionados nos obligará a reflexionar sobre la manera en que conviene aprehender las diversas modalidades y el carácter múltiple de la actividad militante” (Combes, 2013, p. 185).

Este análisis arrojaría interesantes resultados debido a que muchas de las dirigencias del llamado movimiento ciclista han luchado desde diferentes frentes, cambiando su posición en el mismo, pasando de ser activistas de calle a ser funcionarios de alto nivel en el gobierno, empresarios con influencia en las políticas públicas o comunicadores en medios de

importancia regional. Se podría observar cómo es la dinámica entre estos personajes y con el resto del movimiento, la forma en que se han movido dentro del movimiento y cómo han incidido a lo largo de su vida política. Sin embargo, el análisis propuesto por Hélène es complejo para esta investigación, ya que requiere de entrevistas a gran profundidad enfocadas en la historia de vida de las personas, no en la incidencia en las políticas públicas como se hizo en esta ocasión.

BREVE HISTORIA DEL MOVIMIENTO CICLISTA EN LA ZMVM

Para analizar el movimiento ciclista como parte de la sociedad civil organizada es necesario recapitular sus actividades y cómo ha sido el desarrollo de los grupos a la par de la política pública de movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México. A continuación, se presenta una breve descripción del desarrollo de los programas impulsados por los gobiernos que hacen referencia a la movilidad en bicicleta; y sobre la organización y progreso del llamado “movimiento ciclista”. Se describen especialmente los eventos que sucedieron entre 2005 y 2018, que cubren los últimos dos sexenios terminados en el Estado de México y Ciudad de México. Todos los acontecimientos mencionados están correctamente referenciados en el Anexo 1 para su consulta detallada, con excepción de los citados en el cuerpo del documento.

Las primeras movilizaciones de ciclistas para exigir mejores condiciones para circular en la ciudad sucedieron durante el porfiriato, cuya organización se hacía por parte del grupo Union Bike. Sin embargo, hay un consenso entre los colectivos entrevistados sobre que el Movimiento Bicyclero de la Ciudad de México, que es el antecedente de las organizaciones actuales, pues en 1986 se agruparon para abrirle espacio a la bicicleta en la ciudad (Vázquez, 2017). Impulsaron una ciclo vía dominical alrededor del Parque Hundido y plantearon que las rejas de las coladeras sean perpendiculares a las calles para evitar que las llantas de las bicicletas se atoraran, entre otras propuestas que hicieron con el apoyo de periodistas y otras organizaciones. Incluso fueron quienes tuvieron su primer acercamiento a Marcelo Ebrard, cuando trabajaba con el entonces regente Manuel Camacho Solís, entregándole folletos y propuestas sobre la bicicleta. El Movimiento Bicyclero de la Ciudad de México dejó sus actividades relacionadas con la política pública en 1989 (Ballesteros y Dworak, 2015, cap. Ciclistas haciendo camino (y ciudad) al rodar), pero construyeron los cimientos en los que se construiría el movimiento ciclista actual.

A finales de la década de los noventa el tema de la bicicleta entró con mayor fuerza a la agenda pública y se formó el colectivo Bicitekas. Empezó organizando paseos, primero los fines de semana y después nocturnos, y editando la revista “Velo, la Revista de Ciclismo

Urbano” (Dicorsario, 1998), pero lo más importante de esa etapa es que formaron una comunidad ciclista, como dijo Areli Carreón: éramos “un grupo de cuates, (...) éramos muchachos, (...) personas muy diversas, muy distintas entre sí y que lo único que teníamos en común era que nos encantaba andar en bici”. Poco a poco comenzaron a buscar un diálogo con las autoridades delegacionales para sugerir la construcción de ciclovías e infraestructura ciclista.

Es hasta 2003, después de una campaña de firmas y exigencias a las autoridades, como al entonces jefe de gobierno López Obrador, lograron la construcción de la primera ciclovía en la ciudad en lo que eran las vías del ferrocarril México-Cuernavaca como medida de compensación por el segundo piso del Periférico.

A partir de ese momento empiezan a surgir mas organizaciones, además de Bicitekas, que hacen una gran diversidad de eventos. Uno de los más visibles de ese periodo y que aún se organiza, es la Rodada al Desnudo, un paseo nudista que busca evidenciar la vulnerabilidad del ciclista ante el tráfico automotor, se organiza en diferentes ciudades del mundo; en Ciudad de México desde 2006 y lleva 14 ediciones.

También en ese año, 2006, Marcelo Ebrard tomó el cargo de Jefe de Gobierno del Distrito Federal. Para algunas personas ese sexenio fue cuando se dio un mayor impulso al uso de la bicicleta, un impulso que, dicen, continúa. Sus acciones comenzaron en 2007, recibiendo por parte de Bicitekas diferentes documentos con recomendaciones de políticas públicas, como el “Decálogo para Planear Ciudades más Humanas y Promoción del uso de la bicicleta en la Ciudad de México: propuesta para el GDF 2007-2012” y “Propuesta de Red Ciclista para la Ciudad de México” (Bicitekas A.C., 2012). Dichos documentos buscaban cambiar los principios del diseño de la movilidad en la ciudad. Ese mismo año, el Gobierno del Distrito Federal publicó el Plan Verde, proyecto que pretendió encaminar a la ciudad hacia la sustentabilidad urbana.

El Plan Verde incluyó, por primera vez, la bicicleta como asunto de la administración pública, en su presentación, el jefe de gobierno comentó, dice Areli, "es que los Bicitekas tienen razón", reconociendo a la organización que llevaba más de diez años tratando de incluir la bicicleta en la agenda gubernamental. Del Plan Verde se derivan diferentes programas, como Muévete en Bici, la primera ciclovía recreativa en México con la que se comenzaron a liberar calles y avenidas de automóviles los domingos por la mañana para su uso recreativo por la población, en ese momento inició con 10 km y hasta antes de su cierre por la pandemia de Covid-19 recorría 55 km.

Es importante señalar que durante la administración de Marcelo Ebrard el tema de la bicicleta estuvo dentro de la Secretaría de Medio Ambiente, y no de la de Transportes y Vialidad. Esto fue debido a que la directora de SEDEMA en ese entonces, Martha Delgado, fue quien *levantó la mano* para hacerse cargo, poniendo a Dhyana Quintanar como responsable del área de la bicicleta. Estos sucesos fueron clave para la incidencia de los grupos ciclistas, pues había buena relación con ambas funcionarias, por lo que se abrieron al diálogo y a gran diversidad de propuestas.

Ese mismo año, 2007, debido al atropellamiento de una mujer y su hijo por parte de un autobús de transporte público, comienzan a darse las primeras movilizaciones ciclistas en el Estado de México, en Chimalhuacán.

En 2008 el crecimiento de los grupos que promueven el uso de la bicicleta en el país llegó a tal número que fue posible organizar el Primer Congreso Nacional de Ciclismo Urbano, durante el cual se construyó la Red Nacional de Ciclismo Urbano, BICIREN, una unión de organizaciones y colectivos ciudadanos que promueven la movilidad en bicicleta en las ciudades del país. Han organizado hasta 2020, once congresos nacionales y una gran diversidad de acciones, tanto nacionales como regionales.

2009 fue otro año importante para el movimiento ciclista de la Ciudad de México, pues comenzaron a colocarse bicicletas blancas en aquellos lugares donde algún ciclista falleció por un incidente de tráfico. La primera fue la de Liliana Castillo, en los límites de la alcaldía Benito Juárez, y desde ese entonces se han instalado por lo menos 36 en toda la Zona Metropolitana. No hay un colectivo específico que se haya especializado en esta tarea como en otros países, sino que lo hacen las personas que se enteran del suceso y por iniciativa propia organizan la instalación de la bicicleta, por lo mismo es difícil hacer un registro exacto de cuántas bicis blancas hay en la región.

A partir del siguiente año, en 2010, las actividades gubernamentales en pro de la movilidad en bici se incrementan, ya que se reforma el Reglamento de Tránsito Metropolitano que, entre otras cosas, reconoce por primera vez la bicicleta como vehículo. También ese año comenzó a funcionar Ecobici, el sistema de préstamo de bicicletas de la Ciudad de México que actualmente tiene 480 biciestaciones y más de 6 mil bicicletas. También se comienzan a hacer ciclovías recreativas nocturnas en Ciudad de México y los domingos en la mañana en Cuautitlán Izcalli. Finalmente se comienza la construcción de la que después se conoció como la Ciclovía Modelo, en Paseo de la Reforma.

Para las organizaciones ciclistas también fue un año importante, se formó Biciverde, uno de los grupos referencia en el Estado de México, celebrando el Día Mundial de la Bici en Cuautitlán Izcalli. También se organizó el Paseo de Todos, una rodada nocturna que pretende reunir a todos los grupos de la ciudad para convivir. Se formó la asociación Paseo a Ciegas, que busca la inclusión y sensibilización social de las personas con discapacidad visual a través de, entre otras actividades, recorridos en bicicletas dobles en el paseo dominical. Ese año se impulsó la primera campaña para conseguir la asignación de presupuesto federal para el impulso de la bicicleta, se llamó “Urge \$ para la Bici”, en la que participaron grupos de 28 estados de la república y fue asesorada por el Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP). También se publicó el Manifiesto BiciCentenario.

En 2011, gracias a la cooperación de los colectivos ciclistas y el gobierno del Distrito Federal se publicó el Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México, el primero en su tipo de Latinoamérica. A los pocos meses comenzó a transmitirse el programa Bicitlán, por parte del Instituto Mexicano de la Radio, gracias al cual la comunicación de los colectivos mejoró, debido a la difusión de sus actividades y eventos.

Ese año el movimiento ciclista ya era lo suficientemente grande como para que surjan protestas espontáneas, como cuando Ángel Verdugo, conductor de radio, emitió al aire discursos de odio contra los ciclistas. En pocas horas ya había un numeroso grupo de personas afuera de Grupo Imagen entregando una carta pública en contra de la reproducción y promoción de la violencia en las calles. También en 2011 comienza a crecer una rama del movimiento ciclista que se enfoca en promover el uso de la bicicleta por mujeres, organizándose la primer Rodada de Altura, evento que se ha repetido diez veces desde entonces.

Al inicio del 2012 la Bicired lanzó la campaña “Hazla de Tos por el Aire Limpio”, para hacer consciencia sobre los riesgos a la salud que trae la contaminación provocada por el uso desmedido del auto particular. A mediados de ese año se lanza la campaña “5% para la Bicicleta”, también asesorada por el ITDP, con la que promueven que se destine ese porcentaje del presupuesto de transporte al ciclismo urbano. Ese año se organizó el primer desafío modal, que es una competencia entre modos de transporte cuyo ganador es el más eficiente en la ciudad, este ejercicio se ha realizado seis veces en la ZMVM. De igual forma se organizaron dos festivales de cine sobre la bicicleta: el Bicycle Film Festival, una muestra de cine de obras referentes a todo tipo de ciclismo y el Bike Smut, una exhibición de cortometrajes

eróticos cuya inspiración es la libertad que da la bicicleta, de ambos festivales se hicieron tres ediciones.

En el área gubernamental, en 2012 se inauguró el primer biciestacionamiento masivo de la Zona Metropolitana, en la estación del Tren Suburbano Cuautitlán Izcalli. Se anunció la ciclovía de División del Norte, por la que locatarios y vecinos protestaron y detuvieron el proyecto, también comenzaron a funcionar las fases II y III de Ecobici.

2013 inicia con el cambio de gobierno en el Distrito Federal, subiendo a la jefatura Miguel Ángel Mancera. Comenzó su periodo cambiando parte de la estructura institucional, la Secretaría de Transportes y Vialidad pasó a ser la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), cambiando el paradigma de la administración y poniendo en el centro de la movilidad a las personas. Este cambio permitió que la Dirección de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista, que estaba en la SEDEMA pasara a la SEMOVI, dándole a la bicicleta mayor respaldo como vehículo.

Por parte de la sociedad civil, continuaron los esfuerzos por conseguir presupuesto federal para la movilidad ciclista, esta vez con la campaña “Lana para la Ciudad Humana”.

El siguiente año, 2014, se publicó la Ley de Movilidad del Distrito Federal, que aporta una visión social a la administración de los viajes urbanos, legitimando el derecho de las personas a elegir libremente su forma de traslado y jerarquizando la distribución de recursos presupuestales de acuerdo con la pirámide de movilidad. También ese año se inauguró el biciestacionamiento masivo en Pantitlán, el primero en el Distrito Federal y con una función metropolitana, pues está en la frontera con el Estado de México, después de ese se inauguraron siete biciestacionamientos más, haciendo un total de nueve en la Zona Metropolitana.

Para los colectivos ciclistas fue un año de movilizaciones, pues se firmó el manifiesto Quiero Confiar y se realizó el Primer Foro Ciclista, ambos como respuesta al atropellamiento y muerte de Cástulo Arien por parte de oficiales de tránsito. También se hicieron manifestaciones por la muerte de Gerardo Pedroza, que fue atropellado mientras utilizaba una bicicleta de Ecobici, el primer caso dentro del sistema de bicis públicas.

Por lo anterior 2015 comienza de forma agitada. Como en pocas semanas se dieron varios casos de muertes de ciclistas impactantes para la comunidad, se hicieron diversas manifestaciones muy numerosas, una de las mas grandes coincide con la inauguración de la

exposición La Vuelta a la Bici, en el Museo Franz Mayer, donde hacía presencia el jefe de gobierno.

A finales de año se publica la Ley de Movilidad del Estado de México y el nuevo Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. Ambas legislaciones reconocen los derechos de peatones y ciclistas a la movilidad segura. También ese año se adoptó en Ciudad de México la política de Visión Cero, cuyo objetivo era reducir el número de accidentes de tránsito graves, con ella se iniciaron capacitaciones de seguridad vial para choferes de transporte público y la campaña gubernamental Ojo con el Ciclista. Estas políticas fueron diseñadas con gran participación de la comunidad ciclista.

Los siguientes años fueron mucho más calmados que los anteriores. En 2016 se continuaron los esfuerzos por conseguir el etiquetado de presupuesto federal para la bicicleta, esta vez con la semana de Rueda y Lucha, organizada por la Bicired. También se organizó la *antipremiación* del Dinosaurio de Oro, donde se evidenciaron las peores políticas de movilidad en el país.

En 2017 se hace la campaña Tú Constituyente, para que la nueva Constitución de la Ciudad de México estuviera impulsada por una agenda ciudadana, causa que se logró pues se incluyó en el documento, entre otras garantías, el derecho a la movilidad. También ese año se organizó en México el Foro Mundial de la Bici, evento anual donde se reúnen organizaciones de todo el mundo para intercambiar experiencias y diseñar propuestas referentes a la movilidad en bicicleta, en las entrevistas dijeron que ese fue el *pináculo* del movimiento ciclista.

También en 2017 se dieron importantes esfuerzos por la seguridad vial a nivel federal, ya que se comenzó la campaña La Velocidad Mata, en la que los colectivos ciclistas denunciaron las fallas en la legislación y diseño de las ciudades mexicanas. Meses después se presentó a la Cámara de Diputados la iniciativa de Ley de Seguridad Vial, en búsqueda de estandarizar los procedimientos que garanticen el tránsito seguro de las personas en las calles.

El siguiente año se publicó un nuevo manual para ciclistas, basado en el Reglamento de Tránsito recién publicado, la “Guía Ciclista de la CDMX, Sí Puedo Rodar”, este manual no tuvo la colaboración de las organizaciones civiles, como en el anterior. También en 2018 entraron al mercado las bicicletas de préstamo sin anclaje, a cargo de diversas empresas privadas que empezaron dando servicio sin una regulación clara, por lo que hubo diversos conflictos respecto al uso del espacio público.

Otro conflicto importante que hubo ese año fue con la televisora TV Azteca, pues uno de sus conductores, Daniel Bisogno, emitió en vivo comentarios despectivos y violentos hacia los ciclistas de la ciudad. Los colectivos se organizaron para ingresar cerca de 980 denuncias ante la Comisión para Prevenir la Discriminación.

A mediados de año fue elegida próxima jefa de gobierno de la Ciudad de México Claudia Sheinbaum, por lo que en diciembre tomó posesión del cargo.

CAPÍTULO 3.

INCIDENCIA DE LAS ORGANIZACIONES CICLISTAS EN LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD EN LA ZMVM

Para la elaboración de este apartado se llevaron a cabo una serie de entrevistas a diversas personas que han participado en la incidencia de las políticas públicas de la movilidad desde diferentes frentes. Esto con el fin de obtener de primera mano información sobre cómo se organiza la comunidad ciclista, su relación con el gobierno, sus objetivos, la forma en que deciden sus estrategias de acción y cualquier dato que pueda ser de utilidad para conocer la incidencia del movimiento ciclista.

Las entrevistas fueron semiestructuradas, es decir, se aplicaron una serie de preguntas abiertas para guiar la conversación con las personas, permitiendo el paso a temas no considerados previamente que puedan aportar información. Se diseñaron dos versiones del guión (Anexo 2), uno para quienes inciden desde las organizaciones civiles y otro para miembros de instituciones gubernamentales. Ambas versiones tienen las mismas temáticas: datos generales de la persona, su relación con el ciclismo urbano, con los colectivos y su pertenencia a alguna organización; datos sobre las organizaciones ciclistas, las actividades que realizan, cómo se organizan y la relación entre grupos; otra parte de las entrevistas fue sobre las dinámicas del movimiento ciclista con el gobierno y otro tipo de actores; el último apartado trata la incidencia en las políticas públicas, si ha sido efectiva, cuáles son las mejores formas de conseguirla y si cree que se ha logrado.

Debido a la pandemia de Covid-19, dichas entrevistas se realizaron de manera virtual entre septiembre y octubre de 2020 a través de la plataforma Zoom, y fueron transcritas de forma mecánica para su mejor análisis.

La elección de las personas a entrevistar se hizo con base al trabajo previo y los contactos que se tenían; se entrevistaron en total a 15 personas pertenecientes a 11 institutos u organizaciones diferentes:

- Laura Endoqui (LE). Se transporta en bicicleta desde hace 12 años. Perteneció a varios colectivos ciclistas de mujeres, actualmente participa en Clitoral Mass y Bicichintololos. Ha trabajado temas de movilidad y su cultura, actualmente trabaja en la alcaldía Azcapotzalco como directora de deporte.

- Fernando García (FG). Tiene experiencia con la bicicleta de más de 18 años. Sus actividades se concentran en acciones para tener una mejor ciudad, es fundador de la iniciativa Tú en Bici, que se enfoca en hacer clínicas y talleres para desarrollar habilidades ciclistas desde hace cuatro años.
- Fernanda Rivera (FR). Se trasporta en bici desde hace nueve años, de los que ocho ha trabajado para el gobierno capitalino. Es directora general de seguridad vial en sistemas de movilidad urbana sustentable en la SEMOVI, área que se encarga de temas como Ecobici, biciestacionamientos masivos, el paseo dominical, biciescuelas, etcétera. Por un breve periodo de tiempo perteneció al colectivo Camina Haz Ciudad.
- Agustín Martínez (AM). Toda su vida ha andado en bicicleta de la que se considera activista desde 1998. Es diseñador gráfico y miembro de Bicitekas, donde se ha mantenido activo desde hace más de 22 años.
- Ari Santillán (AS). Usa la bicicleta como transporte desde hace siete años. Sus actividades dependen del contexto y causas específicas, por lo que no pertenece a ningún colectivo en particular, pero ha cooperado con varios con influencia estatal y federal.
- Xavier Treviño (XT). Se transporta preferentemente en bicicleta y desde 1998 hace activismo por ella, cuando se acercó a Bicitekas. Tiene una maestría en Desarrollo Urbano y ha trabajado con diferentes organizaciones como ITDP. Actualmente es consultor en Céntrico, donde intentan implementar mejores políticas a favor de la movilidad en bicicleta.
- Iván Forcada (IF). Es uno de los fundadores del colectivo Biciverde. Hace diez años, cuando iniciaron la propuesta, se compró una bicicleta para usarla en las actividades del grupo.
- Javier Hidalgo (JH). Toda su vida se ha interesado por los temas ambientales, siempre ha andado en bici y tiene más de diez años que vendió su automóvil. Mucho tiempo participó en actividades de promoción de la bicicleta, hasta que logró entrar a trabajar para el gobierno en 2012. Actualmente se ha desconectado del movimiento ciclista ya que se enfoca en sus funciones como Diputado Federal.
- Elesbaán Campos (EC). Se transporta en bicicleta desde hace más de ocho años. Es el único entrevistado que no pertenece a la Zona Metropolitana del Valle de México, pero su experiencia es de utilidad para conocer otras realidades. Forma parte del colectivo Rueda Metepec, grupo con influencia en la Zona Metropolitana de Toluca.
- Wilma Parra (WP). Se unió a Biciverde al terminar la universidad en 2008, cuando empezó a andar en bici para mejorar su salud. No se transporta en bicicleta pues trabaja lejos de casa, pero procura usar el auto de forma eficiente o su motocicleta. Actualmente es la representante de medios del grupo.

- Sonia López (SL). Usa la bici desde hace muchos años, como toda su familia, al principio solo era para estar dentro del pueblo, pero poco a poco ha ido yendo más lejos. Conoció a lo miembros de Bicimixtles cuando buscaba impulsar mejoras peatonales en el municipio donde vive, todos estaban haciendo proyectos similares por lo que organizar el grupo se dio de forma natural.
- Iván Morales (IvM). Está terminando de estudiar arquitectura, lleva más de cinco años transportándose en bicicleta y quiere dedicarse a la planeación urbana y políticas públicas. Antes de pertenecer a Bicimixtles formó el colectivo Soy Movilidad.
- Carlos (C). Lleva más de diez años transportándose en bici, organizaba carreras de fixies (bicicletas de piñón fijo) de nivel internacional, es decir, impulsaba el ciclismo deportivo en la ciudad. Creía que las ciclovías eran innecesarias, aunque poco a poco fue cambiando su visión para impulsar la movilidad en bicicleta y la seguridad vial. Forma parte de Bikenepantla, considera que Bicimixtles es la unión de muchos grupos.
- Esteban Hernández (EH). Tiene 18 años y se transporta en bicicleta desde hace dos, es la persona más joven que se entrevistó. Fundó NezaCívico al ver que había un vacío de grupos que hicieran activismo y gestionaran proyectos por el ciclismo en el municipio de Nezahualcóyotl.
- Areli Carreón (AC). Siempre se ha preocupado por los temas ambientales, anda en bici desde los noventas. Es activista de la bici desde hace más de 23 años, cuando fundó el Movimiento Ciclista de Cuernavaca, luego se incorporó a Bicitekas que estaba recién formado. Desde 2017 funge como Alcaldesa de la Bicicleta y es una de las personas más reconocidas en el medio ciclista.

Las personas entrevistadas tienen perfiles diversos. Su edad varía entre 18 y 50 años, poseen diferentes grados de estudios, desde preparatoria a posgrados especializados en temas urbanos. Seis tienen como principal actividad la promoción del uso de la bicicleta u ocupaciones afines a ella, la mitad en instituciones gubernamentales y las otras tres en organizaciones civiles, el resto lo hace como actividad secundaria.

Las personas que llevan entre uno y ocho años promocionando la bicicleta, buscan incidir a nivel gubernamental municipal, mientras que quienes llevan más de diez años haciéndolo intentan hacerlo en niveles estatales y federales. Con la excepción de una persona independiente que, con poca experiencia, ha trabajado con instituciones federales.

Todas están comprometidas con sus organizaciones, y en conjunto suman casi 160 años de experiencia en la promoción de la bicicleta. Quienes tienen más tiempo han trabajado con

diferentes formas de organización, ya sea dentro de un colectivo que cambia con el tiempo, o cambiado de colectivos. Esto hace que las experiencias y aprendizajes sean diversos.

Estas entrevistas reúnen experiencias múltiples que permiten un acercamiento a las diferentes formas en las que la sociedad civil ha intentado incidir en las políticas de movilidad en los últimos años. Las citas textuales a las mismas son escasas y de pocas personas que lograron describir con exactitud el fenómeno que se estudia, sin embargo, el análisis de todas las transcripciones ha dado lugar a los resultados que se presentan en la investigación.

COLECTIVOS CICLISTAS CON DINÁMICAS DIVERSAS Y OBJETIVOS COMUNES

En los últimos años ha incrementado la existencia de grupos de ciclistas que recorren la ciudad con fines deportivos, culturales o de ocio. Cuatro de los colectivos que se entrevistaron iniciaron de esta forma, y con el paso del tiempo se dieron cuenta de las necesidades que tienen los usuarios de la bicicleta en su uso cotidiano, comenzaron a tener preocupación sobre el papel de movilidad activa y algunos de sus miembros pasaron a usarla como su principal modo de transporte. Posteriormente estos grupos buscaron incidir en las políticas públicas de movilidad para generar un cambio social.

Los otros dos colectivos tuvieron el recorrido inverso: se organizaron con la intención de generar un cambio y con el tiempo empezaron a hacer paseos en bicicleta, difundieron la problemática ciclista e intentaron influir en más personas, para que el tema se incluyera en la agenda pública.

La simple forma en que los grupos empezaron sus actividades demuestra cómo forman parte de las organizaciones de la sociedad civil organizada, ya que iniciaron con la finalidad de poner en las agendas, pública o del gobierno, el uso de la bicicleta en la ciudad, y lo hicieron de forma voluntaria e independiente a las actividades del Estado.

Esta dinámica de los grupos recuerda a lo que dicen Fernanda Somuano y Cecilia Bobes (2010 y 2014) sobre las asociaciones civiles, pues no buscan la usurpación del Estado, sino la acción colectiva a través de la formación de redes entre sí y con las personas que representan al Estado. Promueven una ciudadanía y gobernanza activas por parte de la gente, cambiando la forma en que se relacionan con el espacio urbano y, en consecuencia, con el gobierno.

Es interesante que todas las personas entrevistadas reconocen una gran diversidad de pensamiento y acción dentro de los grupos que impulsan el uso de la bicicleta. Al que en común llaman *el movimiento ciclista* lo ven como una red descentralizada y territorial que se

extiende, en la que algunos nodos influyen en el discurso general (agenda pública) y otros directamente en la toma de decisiones y en los procesos de diseño de leyes, reglas y planes. El movimiento está constituido por un gran espectro de pensamiento, acción y de expresión, algunos se consideran a sí mismos voceros, unos pocos creen que es necesario trabajar con quienes toman las decisiones y también hay quienes participan solo de forma esporádica. Sin embargo, las organizaciones creen que cualquier persona que utiliza la bicicleta ejerce su ciudadanía y por eso es parte del movimiento.

Los grupos objetivos claros, casi todos expresaron su deseo de hacer que más gente se transporte en bicicleta de forma segura y de reducir el uso del automóvil particular para que las ciudades sean más amables para todas las personas, pero pocos fueron aquellos que dijeron querer influenciar en la política pública.

Cabe destacar que el hecho de que los grupos tengan un objetivo común sin que lo hayan acordado, genera, como dijo Somuano (2014), un sentido de identidad colectiva a través de un propósito común. Es decir, sin importar que los grupos no coinciden en métodos o estrategias, al coincidir en su finalidad los hace parte de un mismo movimiento social, el llamado *movimiento ciclista* que les brinda una identidad colectiva.

Sus acciones se van adaptando a las circunstancias y contexto en el que se encuentren. Esto llega a provocar contradicciones entre sus acciones y objetivos, como se evidenció cuando hablaron de las actividades de otros grupos, pues dijeron que muchas campañas se enfocan tanto en ganar adeptos, que llegan a ir en contra del impulso al transporte público masivo o de otras movilidades activas, como caminar o patinar. Los colectivos tienen una visión clara de lo que quieren lograr, pero no tienen una adecuada planeación de sus actividades y dependen del contexto.

Las opiniones de los miembros del movimiento no siempre coinciden. Existen conflictos entre los grupos originados por, según ellos, el deseo de querer ejercer protagonismo, lo que provoca desencuentros y actitudes contrarias a los objetivos que buscan. Se refieren, por lo general, a los colectivos y las personas que tienen una mayor trayectoria dentro del movimiento, que por lo general pertenecen a grupos constituidos legalmente como Asociaciones Civiles, y la observación la hacen casi siempre grupos nuevos con una estructura interna poco organizada. Sin embargo, este es un conflicto que sería interesante analizar a profundidad en futuras investigaciones.

Otro conflicto que hay entre los grupos del movimiento ciclista es provocado por las diferentes posturas que cada uno tiene respecto a cuestiones específicas, como el ambulante en

bicicleta y los llamados *bicifoficios*⁴ en los que hay posturas por su regulación y por su prohibición, como se puede observar en el video “Debate: ¿Fue clasista y discriminatorio retirar los 140 triciclos de comida en Polanco?” (Hernán Gómez, 2020). Dicen que es necesario posicionarse como movimiento en conjunto, pues las acciones y discursos contradictorios pueden ser contraproducentes.

ESTRATEGIAS DE TRABAJO Y HERRAMIENTAS DE ACCIÓN PARA LA INCIDENCIA EN LA POLÍTICA PÚBLICA. VARIEDAD DE ACCIÓN CON DIFERENTES RESULTADOS

Las organizaciones de la sociedad civil tienen una gran diversidad de formas de realizar sus actividades, pero cuando tienen como objetivo influir en las políticas, el abanico de opciones se reduce, pues el proceso de la política pública tiene pasos específicos que seguir.

Para ello es necesario que las organizaciones diseñen diferentes estrategias, las pautas que seguir durante el proceso de incidencia, de acuerdo con los objetivos y recursos de los que disponen. Las estrategias son llevadas a la práctica mediante el uso de herramientas de acción, que son la forma en que las agrupaciones ejecutan sus actividades (Tapia Álvarez et al., 2010, p. 77-79 y 110). Estas son descritas a profundidad en el Capítulo 2.

Para diseñar las estrategias, las organizaciones civiles deben considerar el momento en el que se encuentra la política que se quiere incidir. Para este análisis se utiliza el ciclo de las políticas públicas descrito en el Capítulo 1.

A partir de lo anterior, se identifican las diferentes estrategias y herramientas que usa el movimiento ciclista a través de sus organizaciones para incidir en diferentes momentos del ciclo de las políticas públicas de movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México entre el 2005 y el 2018.

Etapa de Identificación. Los peligros de la movilidad en bicicleta como problema a resolver

La etapa de identificación es, como su nombre lo indica, la etapa de la política pública en la que se define y da a conocer una problemática social que se puede resolver o disminuir por medio de políticas públicas. Consiste en dos etapas, la primera en la que se identifica y define el problema, ya sea por investigaciones académicas o por la experiencia de la ciudadanía; la

⁴ Oficios que utilizan la bicicleta como herramienta esencial de trabajo, como afiladores, vendedores de pan y tacos de canasta, carteros, repartidores y mensajeros, bicitaxis, policías, etcétera

segunda etapa es cuando la problemática se da a conocer tanto a la población en general como a las autoridades gubernamentales.

Una problemática que se distingue desde la experiencia personal

Identificar una situación indeseable en el lugar en el que se vive es algo que se hace día a día, y aunque puede ser una problemática general, el tomar conciencia muchas veces es un proceso individual difícil de rastrear o sistematizar. Es especialmente complicado en el caso del uso de la bicicleta debido a que las personas se acercan a la bicicleta por diferentes motivos, por ejemplo, el uso frecuente de la bicicleta llega a reducir los costos de transporte para las personas y las ciudades, a la vez que ayuda a mejorar la calidad de vida de los usuarios, hay quienes se acercan a estas políticas con la motivación de aumentar la seguridad vial en las calles mientras que otros buscan disminuir sus emisiones contaminantes.

Aunque los motivos son variados, las personas que se entrevistaron coinciden en que la mayoría de quienes impulsan el uso de la bici, comenzaron usándola de forma recreativa para después notar las necesidades de políticas públicas que aseguren su uso seguro. También coinciden en que la problemática está presente en México desde hace mucho tiempo, pero que primero se identificó en lo que era el Distrito Federal en los ochentas, con la organización del Movimiento Ciclista, que fue el pionero en plantear la problemática en la agenda.

Entonces, el problema que el movimiento ciclista quiere resolver no es nuevo ni está delimitado territorialmente, sino que es un problema presente en la mayoría de las grandes ciudades mexicanas, en las que se ha promovido el uso del transporte particular y se ha dejado de lado la movilidad activa y el transporte público, a pesar de que las consecuencias de dicha tendencia han sido negativas para la ciudad, la economía y la población en general.

Cabe destacar que en esta etapa el movimiento ciclista no ejerce estrategia alguna, debido a que las personas se acercan a los grupos ciclistas buscando seguridad para andar en bici, casi siempre para el ocio y la recreación. Es decir, que la mayoría de las personas identifican la problemática desde su experiencia personal y es después cuando buscan integrarse a un colectivo. La mayoría de los grupos no pasan a otro nivel de acción, sino que dan la protección y asesoría necesaria para que las personas se sientan seguras utilizando la bicicleta, pero una minoría de grupos buscan incidir en la política pública para que el uso generalizado de la bicicleta sea más agradable y seguro.

Dar a conocer la problemática ciclista

Con la problemática ya identificada se comienza a hacer difusión, para que la población en general y las personas tomadoras de decisiones se concienticen de la situación. Esta etapa es identificada desde la academia como la inclusión del problema en las agendas, en la pública primero y en la de gobierno después (Subirats et al., 2008; Tapia Álvarez et al., 2010). Sin embargo, las personas entrevistadas no identifican ambas etapas e intentan incidir en ambas al mismo tiempo, para lo que aplican diferentes estrategias y herramientas.

Entre las estrategias más usadas para incluir el tema de la bicicleta en la agenda gubernamental está una versión que se puede considerar ligera, del *cabildeo*, que es un espacio en el cual “los representantes de los grupos de interés actúan como intermediarios, hacen del conocimiento de los legisladores o los tomadores de decisiones los deseos de su grupo” (Bobbio y Matteuchi, 1984, citados en Tapia Álvarez et al., 2010, pp. 82-83). Se dice muy ligera debido a que, en esta etapa de la política pública, los grupos rara vez tienen fundamento o investigación en sus demandas; prácticamente es su primer acercamiento a las políticas públicas, y buscan a los gobiernos municipales o a las secretarías de movilidad para pedir simplemente mayor impulso a la bicicleta.

Cabe destacar que los colectivos con menos experiencia consideran que el trabajo de *cabildeo* en esta etapa arroja buenos resultados, dicen que meter oficios, ir a reuniones y buscar a funcionarios es como “picar piedra” y que a la larga se verán los resultados, así lo describió Sonia López en la entrevista a Bicimixtles. Caso contrario a las organizaciones y personas veteranas, como Ari Santillán, Iván Forcada de Biciverde y Agustín Martínez de Bicitekas que dicen: siempre terminan “tomándoles la medida”, “dándoles largas”, “trayéndolos de aquí para allá” y, en el peor de los casos, utilizándolos como “botín político”. Es muy probable que esta diferencia en la perspectiva se deba a la falta de experiencia y desconocimiento por parte de los colectivos nuevos sobre la política pública y el funcionamiento de las instituciones implicadas en la movilidad, Xavier Treviño lo entiende: “es lo primero que uno hace cuando tiene una organización de base, ir con el gobierno local, conforme se va especializando y entendiendo el marco legal y regulatorio, pues se va uno enfocando a las instituciones que le tocan”.

Otra estrategia muy utilizada por el movimiento ciclista en esta etapa, se da la *construcción de alianzas y coaliciones*, que se hacen para compartir información, experiencias, asesorías para alcanzar una victoria política (Tapia Álvarez et al., 2010, pp. 90-91). Por ejemplo, la Bicired, formada en 2008, que organiza congresos, conferencias y talleres entre los colectivos y con la

sociedad en general; o la Red Mexiquense por la Movilidad Sostenible, del 2019, que exige ciclovías intermunicipales y acciones en favor de la seguridad vial, o la construcción de redes de asistencia en caso de accidente y de asesoría legal. Se organizan para dar capacitación a sí mismos y demandar en conjunto mejoras para el uso de la bicicleta en sus respectivos territorios. También es común que se hagan alianzas con organizaciones que impulsen otros temas, por ejemplo: grupos ecologistas, de consumidores responsables y movilidad no motorizada como son Greenpeace, El Poder del Consumidor y la Liga Peatonal. Con las coaliciones se visibiliza la problemática y se intercambia información, su formación tiene un fuerte impacto para influir en las agendas, pues sin ellas se harían acciones aisladas, Esteban Hernández lo deja claro: “nosotros realizamos acciones solos sin el apoyo de ningún grupo o sin la colaboración de ningún grupo y nos dimos cuenta que son esfuerzos tirados a la basura porque no se logra un cambio trascendental, y lo que queremos en Neza Cívico es generar un cambio trascendental que no se sienta en un grupo reducido de personas, sino que llegue a la población en general...”.

Una tercera estrategia a la que han recurrido las personas entrevistadas es la *construcción de apoyo y movilización ciudadana*, que consiste en reclutar, capacitar, inspirar y trabajar con ciudadanía voluntaria que quiera apoyar la causa sin que se involucre de forma permanente, convirtiéndose en la base social de las organizaciones que ayudarán a difundir el mensaje (Tapia Álvarez et al., 2010, pp. 101-102). En la práctica, son actividades puntuales que sirven para sensibilizar a la sociedad respecto de la problemática, casi siempre con paseos ciclistas o rodadas. Se comentó que si no son bien ejecutados llegan a ser contraproducentes, pues las personas pueden llegar a ver en la bici solo una herramienta de ocio, o dejan de tener los efectos esperados, Elesbaán Campos lo explicó: “en realidad no hay como gran cosa y se pierde el objetivo, porque mucha gente lo ve como que ‘voy a pasear, me ejercito, voy con mi familia, voy seguro’ y se acabó, a diferencia de tener acciones más escandalosas”; incluso algunos gobiernos llevan a cabo estos eventos desde la visión del deporte y no en la política de movilidad.

De este tipo de eventos hay muchos ejemplos, la Rodada al Desnudo, cuyo tema es mostrar la vulnerabilidad del ciclista y ha tenido 14 ediciones; la Rodada de Altura, que intenta romper los prejuicios de género en el uso de la bicicleta y se ha hecho 10 veces; los Desafío Modales, que son carreras entre diferentes modos de transporte en los que, por lo general, la bicicleta resulta ganadora, se ha hecho en seis ocasiones; también rodadas por el día de la bicicleta, festivales de cine como el Bicycle Film Festival, bazares de consumo local para ciclistas,

bicicletas monumentales, etcétera. Una de las movilizaciones más recurrentes y simbólicas del movimiento ciclista es la colocación de bicicletas blancas, que consisten en bicis inutilizadas y pintadas de blanco que se cuelgan cerca del lugar donde murió un ciclista por un accidente de tránsito, son recordatorios de las consecuencias de la violencia vial y de la necesidad de reducirla. Hasta finales de 2020 se habían colocado por lo menos 34 en la Zona Metropolitana del Valle de México (ver Anexo 1).

La estrategia de las *demonstraciones públicas*, que también es utilizada en esta etapa, es similar a la anterior, con la diferencia de que su finalidad es visibilizar, difundir el tema y llamar la atención, no integrar a más personas a la causa. La mayoría de las acciones en esta estrategia son las manifestaciones y protestas, huelgas de hambre, boicots, plantones, etcétera (Tapia Álvarez et al., 2010, p. 105). El movimiento ciclista por lo regular hace rodadas-manifestaciones en lugares donde hubo accidentes graves, muchas veces se coloca una bicicleta blanca, y se movilizan para ir a las instituciones responsables de dar seguimiento al accidente. También se hacen manifestaciones en contra de la construcción de infraestructura perjudicial a la movilidad sustentable, como cuando se inauguró el segundo piso del Periférico en 2005; también se dieron cambios reglamentarios perjudiciales para la comunidad ciclista o peatonal, como cuando se anunció que por tiempo indefinido no se harían exámenes para tramitar la licencia de manejo, aunque la ley así lo estipula, en 2018; o cuando personajes públicos emiten mensajes de odio hacia la bicicleta en medios de comunicación o redes sociales, esto pasó en 2011 con Ángel Verdugo, comentarista de Reporte 98.5 y en 2018 con Daniel Bisogno, presentador de Televisa (ver Anexo 1).

Una particularidad de las manifestaciones es que la mayoría de las veces se organizan de forma orgánica, las convocatorias se publican en redes sociales y grupos de chat sin que haya un líder, lo que hace que no siempre se tenga un pliego petitorio conciso e incluso sea complicado redactar uno⁵. Incluso llegan a haber conflictos durante las manifestaciones, por ejemplo, cerrar o no los carriles de transporte público, realizar pintas en el piso o paredes, quemar cosas, ninguna demostración pública del movimiento ciclista es igual aunque las peticiones sean las mismas.

Cabe mencionar que, algunos de los colectivos entrevistados tienen sus reservas con esta estrategia, pues dicen que no tiene sentido afectar a la población que también utiliza el espacio

⁵ Una excepción a esto surgió el 20 del noviembre de 2020, donde el grupo Ni Un Repartidor Menos, en alianza con Justicia para Todxs, convocaron al primer Viernes de Furia, en el que todos los viernes salen para evidenciar las faltas al reglamento de tránsito, colocar bicicletas blancas y exigir mejores condiciones laborales para quienes trabajan en las apps de reparto como Uber o Rappi.

y que si no se hace un buen plan de acción puede tener un efecto contrario al esperado, ya que en el caso de que las autoridades convoquen a una reunión no se tendrá una propuesta preparada y no habrá servido de nada.

Otra estrategia es la *responsabilización y acción legal*, que consiste en hacer que las personas asuman las consecuencias de una política pública y se tomen cartas en el asunto (Tapia Álvarez et al., 2010, pp. 106-107), por lo general se hace a través de campañas exigiendo políticas de seguridad vial, ante casos particularmente violentos o cuando hay tendencias de crecimiento de accidentes de ciclistas pronunciadas, también es común que se pida la renuncia de las personas responsables ante la falta de resultados de su administración.

En mayor medida para incluir el tema de la bicicleta en las agendas se utiliza la estrategia de la *producción de material educativo y capacitación ciudadana*, con la que el movimiento busca sensibilizar a sus integrantes y a la población en general. Se han publicado varios libros por parte de las organizaciones, por ejemplo, Por mi Ciudad en Bicicleta (Pérez López, 2011), el Manual del Ciclismo Urbano de la Ciudad de México (Carreón García et al., 2011), Bicieconomía (Blue, 2013), La Revolución de las Mariposas (Patsí, 2018), ¡Arriba la Bici! (Argüelles Bentata et al., 2017); otros tantos de escritores independientes: Biciosos (Bravo, 2015), Zen del Ciclista Urbano (Cohen, 2014), Las Bicicletas y sus Dueños (Garza y Sandoval, 2008) y En el Reino del Manubrio (Fons y Temok, 2018). También es común que los grupos divulguen materiales hechos por organismos internacionales y los utilicen para formación interna, como los manuales del Banco Interamericano de Desarrollo (Rodríguez et al., 2017), del Instituto de Políticas de Transporte y el Desarrollo (Medina Ramírez y Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo México, 2012) (Pérez Herrera, 2011) y El Poder del Consumidor (Zamudio y Alvarado, 2014), además de que difunden literatura sobre bicis editados en otros países como Diarios de Bicicleta (Byrne et al., 2011), Bicizen (Kreimer y Bacardí, 2016), Manual de Ciclismo Urbano del Gato Peráltez (Juanítez, 2016), etcétera. También hay proyectos de producción cinematográfica, como los cortos Muévete por tu Ciudad, o radiofónica, como Bike Radio o Bicitlán, cuyo su objetivo es introducir la temática ciclista a la agenda pública.

La última herramienta que se utiliza es la de *comunicación, medios y mensajes*, que básicamente consiste en que toda actividad que se lleve a cabo debe darse a conocer a la prensa para que la población se entere, y para que quede un registro neutral de la acción. Para ello es importante tener: un objetivo y mensaje claros, saber la audiencia a la que se quiere llegar y sobre todo acceder a un medio de comunicación acorde.

Los colectivos ciclistas han ido adaptándose a las nuevas tecnologías y tendencias en la comunicación. En un principio utilizaron los periódicos, en los que tenían aliados que hacían crónicas, como Enrique Calderón Alzati de La Jornada, y después se abrieron a más prensa escrita, la televisión y el radio, logrando que se diera seguimiento a sus actividades. Aprendieron a aprovechar las “mañanas del periodismo en México” y les dieron notas que generan mucho ruido para que las autoridades tuvieran que reaccionar, incluso un grupo dijo que aprovechaban el golpeteo político para tener aún más visibilidad, saliendo en todos los periódicos con varios regidores y políticos.

Con el tiempo también comenzaron a diseñar sus propias páginas de Internet y cuentas en las redes sociales digitales como Facebook y Twitter, desde las cuáles lanzan sus mensajes de forma autónoma⁶, a la par surgieron cuentas cuyo único objetivo de divulgar la problemática y el estilo de vida de la bici, aunque en las entrevistas se hizo la crítica de que muchas veces el mensaje termina diluyéndose entre fotos, memes y videos publicados para ganar mayor popularidad. También han utilizado las redes sociales para difundir mensajes con las llamadas tormentas de tuits, que son mensajes preprogramados dirigidos a tomadores de decisiones que se mandan con un *click* desde las cuentas personales de las personas simpatizantes.

Para poder echar a andar cualquiera de las estrategias mencionadas, las organizaciones civiles necesitan hacer uso de diferentes herramientas de acción que les den sustento y tengan un mayor impacto. Las que se mencionan a continuación son utilizadas en esta etapa del ciclo de la política pública.

La primera es el *análisis de la coyuntura*, que consiste en identificar el momento adecuado en el contexto para actuar y lograr incluir el tema de la bicicleta en las agendas. Por ejemplo, las *demonstraciones públicas* tienen mayor impacto cuando se hacen en el contexto de un accidente en el que lamentablemente falleció un ciclista, pues llaman la atención, se sensibiliza a más personas que pueden convertirse en simpatizantes activos y en muchas ocasiones funciona como un desfogue de la comunidad ante los atropellos y muertes. Muchas de las *demonstraciones públicas* no analizan la problemática ni el contexto, lo que provoca que muchas actividades no tengan el impacto esperado.

Una cuestión importante que las personas entrevistadas mencionaron respecto al *análisis de la coyuntura*, es que el movimiento puede ser aprovechado en campañas políticas o

⁶ Algunas de las cuentas que más visibilizan el movimiento son: @ITDPmx, @TuEnBici, @niunamuertevial @BicitlánRadio, @Bicitekas, @mujeresenbici, @paseodetodos, @ciclociudades, @Biciverde, entre otras

partidistas, pues al querer golpear a los contrarios en una lucha electoral suele utilizarse el trabajo de las organizaciones civiles sin que haya un genuino interés de resolver una problemática. Respecto a esto los colectivos están divididos, pues unos dicen que siempre y cuando se visibilice el problema no importa si es aprovechado por la política, mientras que otros grupos expresan su desprecio ante tales acciones y prefieren no trabajar con ningún tipo de campaña política, sino con personas que tengan un puesto en el gobierno.

Otras herramientas que utilizan para reforzar las estrategias son las *cartas públicas* y *cartas a representantes*, una herramienta de comunicación y presión que se utiliza, principalmente, cuando el *cabildeo* no funciona. Muchas son firmadas por los diferentes colectivos, por simpatizantes de forma individual o ambas. Se utilizan en asuntos muy puntuales y van de la mano con las *demonstraciones públicas*, generalmente en momentos coyunturales.

Otras herramientas que utilizan los colectivos, en menor medida, son la entrega de *premios* y *reconocimientos* a las autoridades más eficientes en la política pública de movilidad y reuniones de diálogo conferencias y debates entre los colectivos y la sociedad en general.

Etapa de diseño. Introducir la visión ciclista a la planeación de las políticas

El diseño es la segunda etapa del ciclo de las políticas públicas, es en el que se analizan a profundidad las problemáticas detectadas, y se planean las alternativas que le darán solución. Por lo general su responsabilidad es de las instituciones gubernamentales responsables, pero dentro de un proceso de gobernanza y democracia, cada vez es más común que organizaciones de la sociedad civil intervengan, en especial cuando el tema entró a la agenda gubernamental gracias al trabajo de éstas.

Consiste en dos pasos: el diagnóstico, en el que se identifican las particularidades del problema, sus orígenes, consecuencias, actores que intervienen, contexto, características particulares, etcétera, es un análisis de cada una de las partes de la situación que se quiere cambiar. El segundo paso es la elaboración de alternativas y la planeación, en el cual se construyen diferentes programas que conformen la política pública, dependerán totalmente de la evaluación hecha, pero también de los recursos que disponga la institución responsable, como la cantidad de presupuesto, el periodo de tiempo, personal disponible, o cualquier circunstancia que pueda afectar o beneficiar la implementación.

Diagnóstico a partir de la investigación colaborativa

En esta etapa, los colectivos aplican estrategias similares a la anterior, pero hay una que es clave para todo el diseño de la política pública, la *investigación y elaboración de*

recomendaciones de políticas públicas. Es un proceso de producción, recuperación y rectificación del conocimiento que puede respaldar una propuesta ante la autoridad al aportar elementos objetivos y útiles que permiten una correcta toma de decisiones (Tapia Álvarez et al., 2010, pp. 80-82). Es común que las investigaciones se hagan en conjunto con la academia y organizaciones internacionales, y se acompañe de la publicación y divulgación de estas.

Es una estrategia significativa, pues las personas comienzan a percibir la problemática con metodología y desde lo colectivo, por lo que se involucran con mayor ímpetu y empiezan a estudiarla formalmente. Implica un esfuerzo personal con dinámicas que no se utilizan en la vida cotidiana de la mayoría de la gente, según explica Ari Santillán, “es leer, leer y leer, preguntar, acercarse con personas expertas y entender y cuestionar”. Es complicada al principio, pero tiene grandes resultados, como dice Areli Carreón, “a la gente le da flojera (...) son procesos tan largos, tan difíciles, que es raro, es complicado mantener la atención síndica siempre sobre esos problemas, y sin embargo hemos logrado que muchas personas se activen”. En este punto, los colectivos entienden el funcionamiento de las políticas públicas, cómo se organiza el gobierno y diseñan los planes de trabajo, qué dicen los reglamentos y cuáles instancias son responsables de cada asunto.

El nuevo conocimiento permite a los grupos diseñar planes de acción concretos para incidir en la política pública. Se dan cuenta de que al reunirse con los responsables de las instituciones deben llevar propuestas concisas y no solo peticiones, es decir, proyectos armados por completo, pues en caso de que las autoridades tengan la disposición de recibir a los grupos, y no llevan nada concreto, es poco probable que los vuelvan a recibir, se deben de aprovechar al máximo esas oportunidades. Así lo ejemplifica Xavier Treviño: “en el escenario *cero corrupción*, tú le presentas una propuesta y el alcalde dice ‘va, me gusta ¿lo puedes hacer?’ si tu le contestas ‘no, yo no lo hago, yo estoy haciendo la propuesta’ pues dice ‘ay no, ayúdame, no me hagas más problemas, me pones todo un proyecto que yo no tenía en la cabeza’ (...) ponte en el lugar del político, tiene 20 cosas que hacer y le pones una tarea 21 pues no, no funciona. (...) Cuando te hagan caso vas a tener problemas porque si lo que estabas haciendo es chorear nada más, vas a mostrar el lado flaco, que eras puro choro, eso como que te ayuda a bajar tus expectativas, te ayuda a bajarle a tus demandas”.

A lo largo de los años se han realizado cuantiosas investigaciones y propuestas, muchas de ellas se han implementado y otras no. Lamentablemente pocas son publicadas y difundidas, por lo que se pierden con el paso del tiempo. Hay diversos intentos de los mismos colectivos de recuperarlas en diferentes colecciones físicas como la Bibliocleta, o en sitios de Internet

como *labicikleta.com*, *ciclociudades.mx*, *Bicired.org*, *cletofilia.com*, *ciclosfera.com* y *bicitekas.org*, entre muchos otros, en este último sitio ha recuperado publicaciones externas a las propias para que exista un acervo público.

La estrategia anterior da paso a la de *responsabilización y acción legal*, que consiste en hacer que las autoridades responsables de una problemática asuman las consecuencias de las omisiones, evidenciando las contradicciones de las políticas públicas y las instituciones. Para ello se comparan discursos, conferencias y publicaciones, con las acciones impulsadas. La acción legal, en cambio, es usar recursos como amparos y demandas colectivas para dar validez a las exigencias que se hacen, es común buscar la colaboración de bufetes de abogados solidarios a la causa (Tapia Álvarez et al., 2010, p. 106).

El movimiento ciclista usa esta estrategia en gran medida con los temas de seguridad vial, pues ha demostrado un sinnúmero de contradicciones de las autoridades respecto a la publicación de leyes de movilidad y reglamentos que se basan en la protección de peatones y ciclistas, que en la práctica no se ejecuta adecuadamente, incluso dicen, han aumentado los casos de accidentes graves. El estudio de los estatutos ayuda a que las manifestaciones tengan mayor sustento, así lo explica Areli Carreón: “ese ir aprendiendo cómo funciona la ley, qué dice, cómo (son) los mecanismos para ejercer nuestros derechos y entender mejor y realmente cómo los políticos actúan (e) intentan evadir sus responsabilidades (...) se vuelve mucho más difícil evadir la responsabilidad”. Un caso importante es el del atropellamiento y muerte de Cástulo Ariel por elementos de la policía de tránsito del Distrito Federal en 2014, ante el cual los colectivos firmaron el manifiesto Quiero Confiar (en las autoridades) en el que evidenciaron las contradicciones de las políticas de seguridad vial y la capacitación del personal responsable de su aplicación (ver Anexo 1).

El diagnóstico de la problemática se apoya en dos herramientas en particular: el *uso y consulta de información*, que es la búsqueda de investigaciones previas en diversas fuentes; y las *solicitudes de acceso a información pública* con la que los grupos obtienen datos como el número de accidentes viales en los que hay bicicletas involucradas, presupuesto, responsabilidades concretas y demás datos que, si bien no siempre son exactos, permiten a las organizaciones tener una visión más clara de la situación (Tapia Álvarez et al., 2010, pp. 116-117).

Otra herramienta que se usa en esta etapa es la organización de *reuniones de diálogo, seminarios, conferencias y debates*, en los cuales los grupos intercambian información, llegan a acuerdos y redactan *cartas públicas* y proyectos para entregar a las autoridades. Muestra

de ello fue el Foro Mundial de la Bicicleta, once congresos nacionales de ciclismo urbano y una gran cantidad de reuniones intergrupales (ver Anexo 1). Sin embargo, tienen la problemática de que no todas las cuentan con la misma información o experiencia, por lo que es complicado llegar a conclusiones y diagnósticos, comentan que hay ocasiones en que es más conveniente no abrir mucho las convocatorias para que pueda haber un diálogo de mayor calidad.

Otras herramientas utilizadas en esta etapa son los *análisis políticos y de la coyuntura*, que dan contexto al diagnóstico que se hace. Por ejemplo, hay una fuerte relación del movimiento ciclista con otros, como la defensoría de usuarios de transporte público y peatones, el movimiento ecologista o el feminista. Son luchas que comparten causas y contextos, y con los que es importante formar alianzas para llegar a una solución integral de las problemáticas.

Propuesta de proyectos. Etapa clave para el movimiento ciclista

La mayoría de los colectivos que se entrevistaron tienen especial interés en incidir en esta etapa del ciclo de las políticas públicas, por lo que es donde más actividades y recursos destinan, casi todas las estrategias y herramientas detectadas están presentes. Este interés es de entenderse debido a que es donde las políticas públicas son diseñadas, desde sus objetivos hasta los programas, incluyendo indicadores y formas de evaluación. Si la finalidad del movimiento ciclista es incidir en la política pública de movilidad, esta etapa es clave en su agenda de trabajo.

La estrategia más utilizada para incidir es la *investigación y elaboración de recomendaciones de la política pública*. También fue usada en la etapa de diagnóstico, pero esta vez tiene el fin de emitir recomendaciones a las autoridades sobre la temática que deben tratar los programas que se diseñan.

Para ello los grupos tienen una gran diversidad de propuestas que se complementan entre sí y pueden resumirse en cuatro principales:

- Cambiar los principios de la planeación de la movilidad. En concreto proponen una “ciudad humana”, este concepto sugiere que la dimensión de los objetos y la infraestructura urbana deben percibirse en su totalidad con los sentidos del ser humano, ya sea el tamaño de los edificios, el ruido en las calles o la velocidad de los vehículos (Gehl, 2006).

Los colectivos lo proponen a través del impulso de la movilidad activa, decálogos de principios de la ciudad humana, campañas contra la emisión de gases contaminantes y diferentes acciones que beneficien el uso del espacio público por las personas a pie y no

en automóvil. Por ejemplo, el documento Promoción del uso de la bicicleta en la Ciudad de México 2007-2012 (Bicitekas A.C., 2012), las campañas Hazla de Tos, 5% para la Bicicleta, y otras observaciones sobre la modificación de calles en específico, entre otros (ver Anexo 1).

- La segunda propuesta más común que hace el movimiento ciclista es el referente al presupuesto. Se expresa de múltiples formas, ya sea para la movilidad sustentable, la promoción de la bicicleta, para la movilidad activa, o desincentivar el uso del automóvil particular. La propuesta muchas veces está acompañada de campañas, minidocumentales, investigaciones, rodadas o manifestaciones, semanas temáticas y un sinnúmero de formas. La más popular fue la campaña de 5% para la Bicicleta, de 2012 (ver Anexo 1), en la que se planteó que se destinara ese porcentaje del presupuesto de movilidad a la infraestructura de la bicicleta, fue acompañada de diversas herramientas como promocionales, carteles, rodadas, *cartas públicas*, y hasta artículos promocionales, como botones y estampas.
- Instalación de infraestructura ciclista, que parece ser la más común de todos los colectivos entrevistados, aunque con diferencias importantes. Algunos empiezan *pidiendo ciclovías* sin presentar una ruta o diseño en concreto. Otros grupos proponen redes ciclistas para regiones específicas elaboradas por consultorías especializadas, incluyendo estudios de impacto, presupuesto y demás especificaciones que, dicen, presionan más a las autoridades para ejecutar las obras.
- La cuarta recomendación es la modificación de leyes y reglamentos de movilidad en beneficio de la seguridad vial. Con ello plantean la necesidad de regular el uso del espacio público destinado a la movilidad, asegurando la seguridad de los actores más vulnerables de la vía. Para ello es destacable que algunas personas de los colectivos se han especializado en el tema para tener herramientas teóricas que sustenten las propuestas. En concreto el movimiento ciclista ha incidido en la publicación de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en 2014, en las modificaciones al Reglamento de Tránsito Metropolitano del 2010 y en la publicación del nuevo Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México en 2015, sobre todo en este último. A nivel federal algunos colectivos han logrado participar en la inclusión del derecho a la movilidad en la Constitución en los últimos meses de 2020 y han impulsado una ley de seguridad vial que se publicó en diciembre de 2021.

La *investigación y elaboración de propuestas* es, para gran parte del movimiento ciclista, la guía de la mayoría de sus actividades, ya que su objetivo es lograr que estas propuestas sean tomadas en cuenta.

Es importante mencionar que las sugerencias más elaboradas son hechas por los grupos que tienen tiempo trabajando y tienen personas especializadas que pertenecen a redes y coaliciones estables, por lo que sus propuestas tienen sustento teórico y legal. Las que hacen los grupos con menos experiencia son mucho más sencillas. Sin embargo, la gran mayoría de recomendaciones hechas por el movimiento ciclista, según los entrevistados, siempre entran en una de estas cuatro categorías.

Otra estrategia utilizada en la elaboración de la política pública es el *cabildeo con tomadores de decisiones* que, esta vez, se hace desde una posición informada y con la problemática estudiada, contrario a cuando se usa en la etapa de identificación. A través de él, los colectivos plantean propuestas concretas a las autoridades competentes.

Los grupos ejercen el *cabildeo* de dos posibles formas: como herramienta para agilizar los trámites burocráticos a través de los que se hacen las propuestas, o para complementar las funciones de las autoridades y asesorarlas en el diseño de programas. Cada una trae consigo diferentes formas de actuar por parte de los grupos con diversos resultados.

El agilizar los trámites burocráticos hace referencia a cuando los grupos buscan incidir en la política pública a través de procesos preestablecidos para la participación ciudadana, como escribir oficios o pedir audiencias. La mayoría de los grupos con poca experiencia lo realizan con buen ánimo e incluso sus actividades dependen de los tiempos burocráticos. Las propuestas se plantean en oficios que entregan a los gobiernos municipales o a las secretarías de movilidad, y esperan las respuestas mientras hacen difusión con mensajes a medios de comunicación, rodadas y demás actividades. Si no la obtienen, buscan otro tipo de acciones, pero siempre buscando atención y respuesta a sus peticiones formales. Estos grupos dicen que es “seguir el camino” o “estar fregando con oficios, y con mensajes, con solicitudes de transparencia”. Elesbaán Campos de Rueda Metepec lo explica mejor: “(es) ir escalando de poco a poquito, ingresamos un oficio, buscamos una audiencia con las autoridades, si no avanza ese tema empezamos a usar a los medios, como ruedas de prensa diciendo ‘ingresamos este documento a las autoridades para que se haga esto y seguimos en espera’ si no avanza buscamos otro tipo de acciones como el tema, no sé, distintos tipos de manifestaciones (...) y a partir de eso se abren diálogos. Pero es presión, es algo constante, (...) buscamos ir de menos a más para lograr avanzar”.

Varios grupos están satisfechos porque han recibido bien sus propuestas, aunque muchos de sus proyectos no se realizan pues les dicen que falta presupuesto.

Al contrario, algunas personas entrevistadas comentan que esta estrategia no siempre da buenos resultados, pues las respuestas de las instituciones dependen de qué organizaciones ingresan las propuestas: Fernando García dice que depende en gran medida si las autoridades conocen o no a los colectivos, "(la administración) escucha a la gente que tiene varios años ya trabajando con ellos o que ya tiene cierta relación de varios años en el pasado, y a los nuevos grupos los tiene en el limbo, no los rechaza, pero tampoco se abre completamente". Cuando obtienen una respuesta positiva, también suele pasar que "les toman la medida" y los proyectos no se aplican como lo propusieron, por lo que es necesario que al ejercer el *cabildeo* se haga desde una posición informada. Ari Santillán lo ejemplifica: "sí nos reciben, sí hablan con nosotras, sí nos dicen que sí, que tenemos razón, que van a hacer todo lo posible, que no se qué que no se cuánto, y luego (...) resulta en ciclovías como la de Dr. Erazo⁷, entonces eso pues dices '¡nos está viendo la cara!', y (...) creo que las autoridades ya nos han tomado la medida". Este tipo de *cabildeo* se realiza mucho junto con la estrategia de las *demonstraciones públicas*, que en esta ocasión se expresa con rodadas-manifestaciones que acompañan las peticiones, o el pintar de forma temporal los ciclocarriles que sugieren implementar (ver Anexo 1).

La otra forma del *cabildeo*, complementar o asesorar las funciones de las autoridades, la llevan a cabo los grupos con más preparación en la política pública. Areli Carreón explica que "trabajar muy de cerca con quien toma las decisiones y quien implementa los programas y las políticas públicas (les) ha funcionado muy bien para realmente cambiar la realidad". Ven esta estrategia como una forma de estar en contacto con el gobierno sin que sea una alianza, sino un ejercicio de demanda y vigilancia constante de las decisiones que se toman.

Este trabajo tiene diversas formas de incidencia, como planear y ejecutar proyectos con direcciones de gobierno específicas, proponer la creación de direcciones especializadas en la movilidad o integrarse a los trabajos de las existentes, formar parte de los comités de redacción de leyes o reglamentos, vigilar que se apliquen los programas, planes, leyes o principios en los nuevos proyectos de las instituciones, capacitación de servidores públicos responsables de las políticas públicas, etcétera. Las formas de llevar a cabo el *cabildeo* dependen del contexto y el nivel de gobierno con que se trabaje.

⁷ La ciclopista de Dr. Erazo se inauguró en 2020 y tiene un ancho de no más de 90 cm, mucho menos del propuesto por manuales de infraestructura ciclista y la comunidad. La han considerado una burla pues no garantiza la seguridad de sus usuarios.

Hay dos momentos clave para la incidencia del movimiento ciclista en la política de movilidad en los que el *cabildeo* fue un éxito. El primero de ellos fue cuando el tema de la bicicleta se integró al proyecto de Marcelo Ebrard, la asesoría de personajes clave pertenecientes a la SEDEMA permitió la colaboración en proyectos como la Ciclovía de Reforma o la creación de Ecobici, como relató Xavier Treviño: “se le decía a la persona de gobierno ‘tú presentas todas estas ideas como si fueran tuyas, pero nosotros somos tu equipo técnico, entonces nosotros armamos todas las propuestas, las escribimos, y tú las presentas (...) como si fueran tuyas’ (...) no estábamos ahí, no ves nuestras caras ni nuestras fotos, pero quien estuvo detrás de muchas de las decisiones técnicas pues fuimos nosotros”. Otro caso importante fue con la publicación de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en 2014 y de los reglamentos de tránsito de 2010 y de 2015, pues miembros del movimiento ciclista estuvieron presentes en la redacción de los tres documentos, para los que tenían una propuesta preparada y estudiada: Areli Carreón contó que “cuando llega el momento de discutir esta cosa (el Reglamento de Tránsito) nosotros ya la teníamos planchada, lista, perfectamente entendida, qué es lo que dice, qué no, para qué, con evidencia”. Ambas anécdotas dejan ver que la clave del *cabildeo* es lograr tumbar las barreras operacionales para implementar nuevos programas.

La tercera estrategia que utilizan los colectivos ciclistas para la elaboración y diseño de alternativas es la *construcción de apoyo y movilización ciudadana*, que también se usa en la etapa anterior, pero esta vez para hacer campañas en las que hay un proyecto específico que promover, y a través de la presión social que se puede conseguir.

Ejemplos prácticos son rodadas de convivencia para impulsar un proyecto que está en consideración por las autoridades o actividades variadas, como la Semana Rueda y Lucha, que en 2016 acompañó la propuesta de asignación de presupuesto para la creación del Programa de Impulso a la Movilidad Sustentable dentro de la Secretaría de Desarrollo Territorial. También campañas para la implementación de programas específicos, como La Velocidad Mata, para disminuir los límites de velocidad, de 2017; Hazla de Tos, para implementar regulaciones contra el uso desmedido de los hidrocarburos en el transporte o 5% para la Bicicleta, donde se pedía esa cantidad de presupuesto de movilidad para la bicicleta, estas últimas en 2012 (ver Anexo 1).

Tres de las estrategias descritas en esta etapa, *la investigación y elaboración de recomendaciones de política pública*, *el cabildeo con tomadores de decisiones* y *la construcción de apoyo y movilización ciudadana*, tienen una estrategia clave con la que su incidencia tiene mayores probabilidades de éxito, *la construcción de alianzas y coaliciones*,

donde la información, experiencias y las asesorías que se comparten entre los actores aseguran buenos resultados.

Las alianzas pueden ser de muchos niveles, desde grupos de chat en donde se integran todos los colectivos de algún municipio, hasta las alianzas nacionales e internacionales que tienen impactos regionales, también se hacen coaliciones con organizaciones de otros movimientos para impulsar un solo programa. Estas alianzas son importantes pues se respaldan y alimentan ideas que si se presentaran de forma individual no tendrían impacto alguno.

Las estrategias que el movimiento ciclista utiliza para incidir en la elaboración y el diseño de alternativas se respaldan en cinco herramientas, para que las propuestas y sugerencias estén fundamentadas y sea más fácil su aceptación.

La más importante es el *análisis político*, que también es utilizada en la etapa del diagnóstico de la problemática, pero en menor medida. Esta herramienta permite “conocer el mapa político del problema sobre el que están trabajando y la manera como se relaciona con otros temas y actores” a través de dar seguimiento a medios especializados y del análisis del discurso (Tapia Álvarez et al., 2010, p. 112).

Hacer uso de esta herramienta es de especial importancia pues permite conocer el contexto en el que se encuentra la política pública y ubicar los actores que pueden estar involucrados. Por ejemplo, saber cómo es la comunicación entre las diferentes secretarías que se involucran en movilidad y a qué personas se puede acercar el grupo para marcar la diferencia en la incidencia. Al contrario, es común que los colectivos no conozcan las funciones de cada dependencia en particular y a autoridades que no tienen injerencia en la problemática que piden resolver, como cuando exigen a la SEMOVI la aplicación del reglamento de tránsito, función que tiene directamente la Secretaría de Seguridad Ciudadana. Si no se conoce bien el momento político y las tareas de las instituciones, se puede presionar de más a funcionarios que no tienen injerencia en la problemática pero que tienen la disposición de ayudar. Es importante también saber si las instituciones planean emitir proyectos relacionados con la temática, si tienen un equipo enfocado en cuestiones similares, cuál es su visión respecto al problema, e incluso saber si hay casos de corrupción.

Una segunda herramienta, muy similar a la anterior, es el *mapeo de actores y análisis de poder*, que consiste en distinguir a los actores que desempeñan un papel en la política pública, saber si pueden ser aliados u opositores, plantear alianzas y posibles estrategias para trabajar con cada uno. Pueden ser actores que formen parte del gobierno, de la sociedad civil, partidos

políticos o cualquier persona que pueda incidir en una política pública (Tapia Álvarez et al., 2010, p. 111).

En la práctica, los grupos comentan que muchos de los avances que se hicieron en el periodo de Marcelo Ebrard fueron en gran parte por la buena relación que se tenía con actores importantes con los que formaron alianzas para impulsar los programas, como con el mismo jefe de gobierno, Dhyana Quintanar y Martha Delgado, ambas de la SEDEMA. También fue importante ubicar a actores que podían no estar de acuerdo con las propuestas pero se debieron hacer tratos con ellos, como con Héctor Serrano, que fue nombrado Secretario de Movilidad cuando se trabajó el Reglamento de Tránsito, al saber cuál era su postura los grupos pudieron prepararse para entrevistarse con él en las negociaciones, según contó Areli Carreón: “era muy hábil para tratar con las personas pero que no sabía nada de movilidad, ¡nombre pues le hemos dado una barrida! Realmente lo apabullamos con muchísimo (...) hemos podido, en ese ejercicio de ajedrez cívico, hacer una jugada maestra y para todo esto que aprendimos a hacer el reglamento.

Otra herramienta importante para el movimiento ciclista son las de *reuniones de diálogo, seminarios, conferencias y debates*, a través de las cuales intercambian información y diseñan las propuestas a realizar. Por ejemplo, las rutas de las ciclovías que sugieren por lo general se hacen a partir diálogos entre las personas: “entre todos diseñamos lo que espero se vaya a implementar”. Reunirse hace que sus propuestas tengan mayor sustento pues logran integrar diferentes visiones, aunque estos diálogos llegan a ser complicados pues quienes asisten deben ser empáticos a las problemáticas de los otros y accesibles a las propuestas. Sin embargo, funcionarias entrevistadas comentan que no se nota una comunicación entre los grupos cuando hacen peticiones.

Dos últimas herramientas que utilizan los grupos para la incidencia en la elaboración de alternativas y su diseño son las *solicitudes de acceso a información pública* y el *uso y consulta de información*, con ellas al igual que en la etapa de diagnóstico, dan fundamento a las propuestas con los datos reales de los programas ejecutados hasta el momento: Areli contó que es “hacer un ejercicio de a ver dónde está el dinero público, dónde está el programa, dónde está el plan de trabajo, qué dice la ley, qué dice la constitución, qué dice la ley de movilidad, qué dicen los reglamentos, y entonces de alguna manera ese enfoque doble de trabajar con y para los ciclistas desde los ciclistas”. Estas herramientas son utilizadas por lo general por grupos con mayor tiempo de trabajo, Laura Endoqui, siente, por ejemplo, que “los nuevos activistas a lo mejor todavía no llegan a ese punto de investigar, de buscar fuentes de

información, leo mucho esto de que no les gustan las ciclovías que están haciendo pero veo poca propuesta, en el sentido de que también les deberíamos dar chance a que pase el tiempo para ver a dónde van, pero sí creo que están muy mal informados en este momento”

Etapa de implementación. Acompañamiento y vigilancia a las autoridades

La tercera etapa del ciclo de las políticas públicas es la implementación, que es la ejecución de los programas y acciones que han sido aprobados, publicados y tienen recursos asignados. La responsabilidad de la etapa recae en las instituciones a cargo, por lo que las organizaciones de la sociedad civil se limitan a hacer acompañamiento y a supervisar los programas.

Es por lo mismo que la principal estrategia que utilizan los grupos es la *responsabilización y acción legal*, que como se mencionó anteriormente, consiste en hacer que las autoridades asuman las consecuencias de la política pública y se tomen cartas en el asunto. Al acompañar la implementación es fácil para las organizaciones detectar cuándo hay un desvío de acciones, recursos o de los mismos objetivos.

Por lo regular, el movimiento ciclista participa en esta etapa al vigilar y denunciar fallas en la implementación de herramientas legales como el reglamento de tránsito de la Ciudad de México, del que Areli Carreón comenta: “no lo supieron comunicar, ni preparar adecuadamente, ni defenderlo, entonces ahorita seguimos discutiendo por qué no se cumple ese reglamento que es tan bueno pero en la realidad no se aplica, no se respeta y no ha mejorado sustancialmente la calidad de vida en la ciudad”. Considera que la mejor forma de participar en la implementación es presionar a la vez que asesorar; siente que el movimiento tiene la responsabilidad de señalar los errores que detectan y no solo la de celebrar los avances que se logran, Areli complementa, “estamos aquí para empujar el tema hacia adelante, no para aplaudirle rabiosamente al que logró hacer lo que era difícilísimo y avanzó dos centímetros”, por lo que en ocasiones algunas autoridades los consideran malagradecidos.

Otra estrategia que se utiliza en la implementación de las políticas públicas es la *producción de material educativo y capacitación ciudadana*. En esta etapa, es cuando las organizaciones de la sociedad civil complementan las funciones de las instituciones gubernamentales respecto a la problemática que detectan. Los materiales y las capacitaciones que promueven se hacen en conjunto con las autoridades encargadas, aportando experiencia y dinamismo.

Ejemplos claros los son manuales de capacitación para ciclistas, como el Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México, que se realizó en 2011 conjunto a SEDEMA, y fue uno de los

primeros en Latinoamérica, o el Manual de Ciclismo Urbano de Metepec, de 2018; son programas que surgieron y diseñaron en gran parte las organizaciones civiles, con el presupuesto y la edición del gobierno. Otro caso son las biciescuelas, que son espacios donde se le enseña a las personas a utilizar la bicicleta como un vehículo en la ciudad, son iniciativas hechas por los colectivos que fueron retomados por los gobiernos de las ciudades. También hay publicaciones que se realizan impulsando políticas específicas, como la repartición de volantes o folletos informativos sobre los reglamentos de tránsito o los bandos, que se diseñan en conjunto con los municipios (ver Anexo 1).

Dos estrategias que se utilizan en esta etapa, pero en menor medida, son el *cabildeo* y la *investigación y elaboración de recomendaciones*. Se hacen cuando los grupos notan que hay un vacío o una falla en el diseño de la política pública y pueden aportar una posible solución, pues cuentan con la experiencia de los ciclistas y contacto con las autoridades gubernamentales, por lo que sus propuestas suelen ser concretas y eficaces, como dice Areli: “(los colectivos tenemos) esa dupla, ese combo de trabajar en la calle con los ciclistas y trabajar muy de cerca con quien toma las decisiones y quien implementa los programas y las políticas públicas, nos ha funcionado muy bien para realmente cambiar la realidad”. Esto se hizo evidente con el surgimiento de las bicicletas de renta sin anclaje, que comenzaron sus actividades sin tener regulación alguna; representantes del movimiento ciclista hicieron observaciones y propuestas puntuales para su adecuada inclusión (ver Anexo 1), aunque el proceso continúa por su complejidad.

La principal herramienta en la que se sustentan las estrategias de esta etapa es el *análisis político*, pues es necesario conocer el contexto en el que se están implementando los proyectos para saber si tendrán éxito. Los colectivos deben saber las funciones de las instituciones y vigilar su cumplimiento, no pueden solo prestar atención a las personas que conocen, ya que son esfuerzos mal utilizados. Xavier Treviño lo explica: “pasa que presionamos más al que más conocemos (...) el que lleva el tema y es el que sale en la prensa (...), ellos reciben diez veces más presiones que el funcionario de obras que nunca habla de este tema, porque le vale gorro, pero que tiene el 80% de las facultades y son ellos los que los activistas no presionan y (...) ni siquiera sabemos su nombre”. También el conocer bien el contexto político permite que los colectivos logren tumbar barreras operacionales en proyectos detenidos por esta causa, ayudando así a las autoridades correspondientes.

Etapa de evaluación. Dar a conocer los resultados

Es la última etapa del ciclo, y es en la que se califica la forma en que se han implementado las políticas públicas propuestas. Formalmente se hace a través de dos pasos, el monitoreo y la evaluación. El primero es a la par que se ejecutan los programas, es una comparación constante entre lo planeado y lo realizado. El segundo, la evaluación, es a partir de los resultados obtenidos, si se cumplió todo lo propuesto o no. Sin embargo, los colectivos no ven a la evaluación de esta forma, ya que el monitoreo lo hacen en la etapa de implementación, dando recomendaciones en el momento exacto en que encuentran la falla, sin hacer una evaluación completa del programa a partir de sus objetivos.

En esta etapa, los colectivos se enfocan en comunicar, tanto a autoridades como a la sociedad en general, las fallas que se detectan en la implementación. Las estrategias que utilizan son muy similares a las de la etapa de identificación, debido a que puede considerarse el inicio de un nuevo ciclo, ya que se detecta otro problema que resolver, la falla en la implementación de las políticas públicas.

Utilizan en mayor medida y casi siempre al mismo tiempo, la *comunicación, medios y mensajes*, la producción de material educativo y las *demonstraciones públicas*. Su objetivo es dar a conocer las fallas en la implementación de los programas, por ejemplo, evidenciar que el reglamento de tránsito no se aplica como es debido, la falta de cumplimiento en la construcción de ciclovías, una corta visión para la implementación de bicicletas de préstamo, etc. Un caso concreto es el documento Políticas públicas para el Ciclismo Urbano en la Ciudad de México. Balance y lecciones aprendidas 2007-2012 (Bicitekas A.C., 2012), que es un reporte con el que se evalúan todas las acciones en referencia al impulso del uso de la bicicleta del sexenio de Marcelo Ebrard, y se hacen una serie de propuestas para el siguiente periodo.

Estrategias y herramientas utilizadas durante todo el ciclo

Es debido recordar que el ciclo de las políticas públicas es una referencia útil para el análisis, pero en la realidad, no suele ser lineal o consecutivo. Las etapas suelen encimarse entre sí, complementarse, e incluso saltarse. Por ejemplo, la evaluación puede estar presente al final de cada etapa, el diseño a veces cambia durante la implementación o puede haber propuestas hechas antes de que el tema entre a la agenda.

Es de esperar entonces la utilización de herramientas sin importar la etapa del ciclo en el que se encuentra la política pública a la que quieren incidir. Sus planes responden a muchas más variables, no solo al momento del ciclo.

Entonces, la primera herramienta que utilizan los colectivos sin considerar el ciclo es el *análisis de la coyuntura*. Sus acciones siempre deben ser cambiantes, deben inventar cosas nuevas todo el tiempo, pero, sobre todo deben buscar el momento propicio para actuar, como lo explica Areli Carreón “no hay una receta infalible para todo y en todo momento. Siempre es como muy diverso, muy cambiante, depende del contexto que se está peleando, con quién, cual es la comprensión que hay del tema alrededor. (...) Tú no puedes estar siempre usando la misma herramienta porque tiene que haber una cosa innovadora que se adapte al contexto y al momento político en el que ocurren las cosas”.

Otra herramienta que utilizan, que no había sido mencionada hasta ahora es la *profesionalización* de los miembros de los colectivos. Sin importar en qué momento se encuentre la política pública, varias de las personas entrevistadas han tomado cursos o talleres con instituciones de gobierno, consultorías especializadas o con otros grupos con mayor experiencia, lo que ha permitido que sus propuestas cada vez tengan mayor sustento y aumente la probabilidad de que sean mejor recibidas por las autoridades.

Resumen de estrategias y herramientas utilizadas durante el ciclo

El movimiento ciclista para llevar a cabo sus actividades se vale de una serie de estrategias y herramientas que seleccionan de acuerdo con sus características y cada una tiene diferentes resultados dependiendo del contexto y la forma en que se llevaron a cabo. A continuación, se presenta la Tabla 10, con las características y particularidades de cada estrategia y herramienta que influye en cómo las usan los colectivos para incidir en las políticas públicas.

Tabla 10. Forma como utiliza el movimiento ciclista las estrategias y herramientas disponibles

ESTRATEGIAS DE TRABAJO PARA LA INCIDENCIA	
Investigación y elaboración de recomendaciones de políticas públicas	<ul style="list-style-type: none"> • Se utiliza en gran medida para la elaboración de propuestas y proyectos específicos • Si se utiliza sin un objetivo claro puede desviarse y gastar recursos de forma innecesaria • Es poco común que los resultados se compartan y conserven, por lo que se llegan a repetir las investigaciones • Ayuda para dar seguimiento a la implementación y encontrar errores • Puede servir de apoyo a cualquier otra estrategia
Cabildeo con tomadores de decisiones	<ul style="list-style-type: none"> • Puede utilizarse para agilizar los trámites burocráticos o para complementar las funciones administrativas • Si no se hace una investigación y una propuesta previa tendrá pobres resultados
Producción de material educativo y capacitación ciudadana	<ul style="list-style-type: none"> • Es un apoyo para la implementación de otros programas • Es buena para la capacitación de personal y la inclusión en la agenda pública de la problemática
Construcción de alianzas y coaliciones	<ul style="list-style-type: none"> • Es útil para compartir información entre los diferentes colectivos • Fortalece demandas y proyectos • No funcionan si no se tiene un objetivo más allá de la construcción de la alianza
Comunicación, medios y mensajes	<ul style="list-style-type: none"> • Debe elegirse el medio adecuado para emitir un mensaje, pues debe llegar a la audiencia o personas adecuadas • Puede aprovecharse la <i>virialidad</i> de un acontecimiento para llevar a cabo otras estrategias
Construcción de apoyo y movilización ciudadana	<ul style="list-style-type: none"> • Se utilizan para formar una base de apoyo en la sociedad en general • Si no están bien planteadas pueden llegar a ser contraproducentes o dar un mensaje confuso • Ayudan a impulsar proyectos específicos
Demostraciones públicas	<ul style="list-style-type: none"> • Visibiliza la problemática, adecuadas para la inclusión en la agenda • Su enorme diversidad de formas hace que los resultados no sean siempre los mismos • Por lo regular son un buen respaldo del cabildeo
Responsabilización y acción legal	<ul style="list-style-type: none"> • Se utiliza como una formalidad legal que respalda otras demandas • Casi siempre se utiliza para la temática de la seguridad vial • También se puede utilizar para evidenciar fallas en la implementación de políticas específicas
HERRAMIENTAS PARA LA INCIDENCIA	
Análisis político	<ul style="list-style-type: none"> • Sirve para dar contexto a las propuestas y a las acciones • Ayuda a tener una adecuada visión de la administración pública y conocer cómo para actuar
Análisis de la coyuntura	<ul style="list-style-type: none"> • Permite identificar el momento adecuado para realizar una acción y que tenga un mayor impacto • Ayuda a medir las posibles consecuencias políticas • Hay debates en el movimiento sobre si es adecuado intervenir en momentos sensibles de la política pública
Mapeo de actores y análisis de poder	<ul style="list-style-type: none"> • Se utiliza para identificar a las personas responsables de determinados temas de la administración pública • Sirve para hacer alianza con actores clave o, al contrario, para prepararse en caso de que se deba negociar con personas contrarias a las propuestas que se hacen

	<ul style="list-style-type: none"> • Se ubican grupos y personas aliadas
Reuniones de diálogo, seminarios, conferencias y debates	<ul style="list-style-type: none"> • Ayudan al diseño de propuestas más diversas y soluciones creativas • Si se hacen demasiado abiertas pueden llegar a tener pocos resultados concretos, pero también si se hacen muy cerrados puede que no tengan la representación adecuada
Solicitudes de acceso a información pública	<ul style="list-style-type: none"> • Son mas efectivas y comunes en Ciudad de México • Dan fundamento a las propuestas y a las críticas de la implementación
Cartas públicas	<ul style="list-style-type: none"> • Por sí solas no funcionan, deben ser complemento de otras herramientas
Carta al representante	<ul style="list-style-type: none"> • Pueden ser el primer acercamiento a autoridades con las que no se ha tenido contacto previo
Uso y consulta de información	<ul style="list-style-type: none"> • Permite tener una visión más amplia de la problemática • Da sustento a las investigaciones y al diseño de propuestas
Premios y reconocimientos	<ul style="list-style-type: none"> • Prácticamente no se utiliza, no arroja buenos resultados
Profesionalización	<ul style="list-style-type: none"> • Es resultado de los años de experiencia de muchas personas, aunque otras buscan especializarse para que las propuestas tengan mayor sustento y aceptación • Complementa el resto de las herramientas y alimenta todas las estrategias • Ha sido clave para la buena incidencia

Fuente: Elaboración propia a partir de la investigación

Como se puede ver, la forma en la que utilizan las estrategias y herramientas varían dependiendo de sus características. Su efectividad depende en gran parte de cómo se combinan entre sí, aunque por más que se esfuercen en impulsar un proyecto o un programa, puede ser que el contexto político no permita la incidencia en la política pública de movilidad.

Es por ello que las estrategias y herramientas se utilizan en momentos específicos del ciclo de las políticas públicas en la Tabla 11, se aprecia en qué etapa ha sido utilizada cada una.

Se puede ver que las estrategias más utilizadas son la *investigación y elaboración de recomendaciones de políticas públicas*, el *cabildeo con tomadores de decisiones*, la *producción de material educativo y capacitación ciudadana*, las *demonstraciones públicas* y la *responsabilización y acción legal*, y se utilizaron en tres momentos diferentes cada una, por lo que no hay una estrategia clave para los colectivos, sino que depende del contexto que las eligen.

La mayor diversidad de estrategias la tienen en dos momentos que parecen ser claves para la incidencia, la inclusión en las agendas, en las que utilizan siete diferentes estrategias, y en la elaboración de alternativas y diseño, donde utilizan cinco. Es a esos momentos a los que los grupos destinan más esfuerzos y recursos.

Tabla 11. Estrategias y herramientas utilizadas por el movimiento ciclista en el ciclo de las políticas públicas

		Identificación		Diseño		Implementación	Evaluación	Fuera de ciclo
		Definición del problema	Inclusión en las agendas	Diagnóstico del problema	Elaboración de alternativas y diseño	Implementación de la política pública	Monitoreo / Evaluación	
Estrategias de trabajo para la incidencia	Investigación y elaboración de recomendaciones de políticas públicas							
	Cabildeo con tomadores de decisiones							
	Producción de material educativo y capacitación ciudadana							
	Construcción de alianzas y coaliciones							
	Comunicación, medios y mensajes							
	Construcción de apoyo y movilización ciudadana							
	Demostraciones públicas							
	Responsabilización y acción legal							
Herramientas para la incidencia	Análisis político							
	Análisis de la coyuntura							
	Mapeo de actores y análisis de poder							
	Reuniones de diálogo, seminarios, conferencias y debates							
	Solicitudes de acceso a información pública							
	Cartas públicas							
	Carta al representante							
	Uso y consulta de información							
	Premios y reconocimientos							
Profesionalización								

Fuente: Elaboración propia a partir de la investigación.

Hay estrategias que son adecuadas para momentos específicos, aquellas que tienen el objetivo de visibilizar algo, como la de *comunicación, medios y mensajes* y la de *demostraciones públicas*, se utilizan casi exclusivamente en la inclusión del tema en las

agendas. Por otro lado, *la investigación y elaboración de recomendaciones* se usa en las etapas de diseño y de implementación.

Entonces, cada estrategia es utilizada cuando se cree que tiene un mayor impacto en la incidencia, dependiendo de sus características y los recursos de los colectivos. Aunque todas pueden ser aplicadas en cualquier etapa del ciclo.

Pasa lo contrario con el abanico de herramientas con las que cuentan los grupos para dar sustento a las estrategias, ya que éstas se concentran en las dos etapas en que hay más actividad, el diagnóstico y el diseño. Sin considerar aquellas de las que hacen uso todo el tiempo, el *análisis de la coyuntura* y la *profesionalización*.

PROBLEMAS DE INCIDENCIA POR EL FACTOR METROPOLITANO

La administración de la zona Metropolitana del Valle de México es complicada, especialmente respecto al tema de la movilidad, como se revisó en el Capítulo 1. Muchos de los grupos que intentan incidir no son conscientes de dicha complejidad, por lo que se pueden ver enredados en lo complicado de la administración.

Las fronteras administrativas no son evidentes físicamente, es fácil pasar de un municipio a otro sin darse cuenta, pero cobran importancia cuando se hacen trámites administrativos o en la política pública. Es por ello que los colectivos se concentran en incidir en la entidad federativa a la que pertenecen, y muchas de sus alianzas las hacen con grupos de su misma demarcación, aunque sean municipios diferentes y alejados, limitando la posibilidad de relacionarse con otros que se encuentran en condiciones similares y más cercanos pero de diferente estado, Xavier Treviño dice al respecto que: “Valle de Chalco tiene mucho más que ver con Xochimilco que con Naucalpan, o Neza tiene mucho más que ver con, o está mucho más cerca, del centro de la ciudad, Neza o Ecatepec que Milpa Alta... pero entonces es una cosa rara, y eso ha generado una barrera sistemática en todos los temas”. Esta división hace que las acciones de los grupos se vean limitados o divididos, reduciendo sus posibilidades de incidir. Otra problemática que enfrentan los colectivos del Estado de México es que deben acudir a las secretarías estatales, que por lo regular se localizan en Toluca, la capital, que se encuentra a una distancia de hasta 140 km. Ambas situaciones resultan en que tienen que organizarse para ir a una ciudad en la que no viven para demandar la mejora de condiciones de zonas que no están juntas.

Esta condición obliga a que muchos de los grupos del Estado de México dejen de intentar incidir en la política estatal y se concentren en presionar los gobiernos municipales, que

muchas veces no tienen direcciones de movilidad o sus alcances son limitados. Por lo que los proyectos que se logran proponer y atraviesan fronteras municipales y estatales, no se ejecuten, tarden mucho tiempo o se hagan mal. Debe lograrse una adecuada concurrencia intermunicipal.

Por otro lado, la mayoría de los grupos que trabajan en Ciudad de México concentran sus actividades en la zona central, relegando las periferias. Aunque no se hace de forma intencional, es notable la diferencia en el número de llamamientos que se hacen en cada área, Ari Santillán lo plantea así: “creo que el activismo sí está de repente muy acotado al Eje Roma Condesa o Benito Juárez, y de repente por ejemplo grupos justo como la banda de Xochimilco, la banda de Azcapotzalco, pues les cuesta el doble o triple de trabajo lograr convocatorias como las que se logran con la banda de aquí, de la zona central de la ciudad”. En las entrevistas no se encontró una explicación posible a esta situación, probablemente es similar a lo que sucede con los colectivos del Estado de México, en referencia a la distancia que deben recorrer para llegar a sus secretarías correspondientes complica los trámites, por lo que hacen acciones municipales de menor impacto.

Una posible solución a esta problemática, explicó Xavier Treviño, es “saltarse al gobernante local y tratar con gobierno federal, con empresas, con diputados, con la opinión pública, con medios, y como que cada vez tiene menos sentido esta frontera entre el Estado de México y la Ciudad de México”. Muchos grupos han comenzado a tratar de incidir en secretarías federales e intentado conseguir recursos para la administración metropolitana. Xavier continúa explicando que es importante que el activismo entienda que Cuautitlán, Benito Juárez, Milpa Alta es la misma ciudad, y dejar del lado las acciones divididas por entidad federativa. Pero no se ha logrado una buena incidencia a nivel federal hasta el momento.

Otro problema recurrente que se mencionó, son los diferentes tiempos en que se encuentra la política pública de la Zona Metropolitana, mientras en la Ciudad de México, especialmente en la zona central, la bicicleta se ve como una inversión pública, en algunos municipios metropolitanos aún se ve a la movilidad como un asunto del transporte. Fernanda Rivera dice que “las políticas públicas (de la Ciudad de México) ya adoptaron la bicicleta como medio de transporte, ya hay un presupuesto siempre para la bici. Ya no tienes que estar peleando (...), ya está bien entendido que la bicicleta es buena, que los estándares de x o y infraestructura, que la inversión pública, o que los fondos, o el rol de las alcaldías, las competencias gubernamentales”. Entonces, mientras que la capital ya cuenta con ciertos modelos, el Estado de México tiene otra visión, como lo aclara Laura Endoqui, “el Gobierno del Estado de México

está como 20 años atrasado en cuestiones de movilidad, es muchísimo el rezago, y bueno, ya ni hablemos de otras cosas, pero como que todavía no les cae el 20 de que movilidad no es transporte". El impulso del uso de la bicicleta no está en la misma etapa del ciclo de las políticas públicas en toda la metrópoli, simplemente en el Estado de México es muy escasa la comunicación del movimiento ciclista con las secretarías de movilidad o afines, que apenas comienzan a cambiar su visión respecto a la movilidad.

Otra diferencia importante entre ambas entidades es su política partidista y como impacta su política de movilidad, esto debido a que el gremio de los transportistas es una base política importante para el PRI, el partido tradicional del Estado de México, por lo que cualquier proyecto que afecte sus intereses puede perjudicar en gran medida las elecciones. También debe ser considerada la historia política de los municipios, debido a los compadrazgos comunes en la región, Ari Santillán dice al respecto: "seguramente el que está ahorita de presidente municipal es primo, sobrino, tío o algo de alguien más que está en otro lado, o sea ya sabes, y claramente la población civil como que dice 'no hay forma de extirpar esto, no hay forma de que nos hagan caso porque si no nos hacen caso igual van a ganar'. Deprime bastante y claramente eso desactiva mucho a la sociedad civil".

Los problemas que enfrentan los colectivos en cada una de las entidades, a pesar de que es la misma ciudad, son diferentes, por lo que deben saber en qué momento de la política pública se encuentran los proyectos de su entidad, Fernanda Rivera dice para ejemplificar, "allá (en otros estados) los problemas son si hay presupuesto o no, si el congreso tiene injerencia o no, qué va a hacer el Congreso para asignarlo, las partidas presupuestales, la asignación, las licitaciones, ahorita... por ejemplo pongo el caso de la Ciudad de México, ahorita está en el punto de repetir la licitación de Ecobici, ya ni siquiera es la discusión de si hay que poner bicis o no, es cómo vamos a renovar el sistema".

Por ello las estrategias que se eligen en el Estado y en Ciudad de México deben ser distintas por las diferentes legislaciones y formas de gobernar, ya que, según Iván Forcada, "en la Ciudad de México está ese derecho (de cerrar calles), en el Estado de México nada más tenemos algunas leyes, entonces si cierras ahí sí te puede ir mal... o haces paros... son más agresivos". La represión a las manifestaciones sociales es muy frecuente y sistemática en el Estado de México, por lo que las *demonstraciones públicas* que se hacen caen en la necesidad de ser más discretas y los colectivos deben estar a la defensiva, en caso de que haya un enfrentamiento.

INCIDENCIA POR LOS COMPONENTES DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD

En el Capítulo 1 se hace mención del Ranking Ciclociudades, una herramienta de las organizaciones de la sociedad civil para evaluar las políticas de movilidad no motorizada de diversas ciudades. Se explicó que consiste en doce ejes a los que se les asigna un valor numérico que depende de diferentes variables. Los ejes que se califican son: *cambio climático, capacidad institucional, educación y promoción, intermodalidad, inversión, monitoreo y evaluación, planeación urbana, red de movilidad en bicicleta, regulación, seguridad vial y otros incentivos*. El puntaje porcentual de cada eje correspondiente a la Zona Metropolitana del Valle de México se puede revisar a detalle en la Tabla 5 del Capítulo 1.

Estos ejes pueden ser utilizados para analizar la incidencia del movimiento ciclista, debido a que corresponden a las diferentes áreas que conforman las políticas públicas de movilidad. Así se puede saber si los esfuerzos de los grupos se han enfocado en las áreas que han tenido mayor crecimiento o, al contrario, si los esfuerzos no coinciden en las mejoras de las políticas públicas. Aunque es necesario aclarar que, si bien puede haber una relación entre las acciones del movimiento ciclista y el desarrollo de las políticas públicas, no hay forma de averiguar si hay una relación causal, pero sirve para entender con mayor claridad la forma en que pueden estar relacionadas.

Inversión

El análisis de este eje hace referencia a los cambios en la inversión que beneficia a la movilidad en bicicleta, es decir, el destinado a carriles para ciclistas, sistemas de bicicleta de préstamo, biciestacionamiento, proyectos, o para el desarrollo de planeación de la movilidad, sin importar si son recursos federales o locales (Medina Cardona, 2019, p. 19). Es un eje que ha sido inconstante en su crecimiento, pues ha pasado del 42% de los puntos en 2013 posibles en el ranking al 8% en 2014, 17% en 2015, 0% en 2018 y 50% en 2019.

El aumento al presupuesto es una de las propuestas más comunes del movimiento ciclista, se ha impulsado con grandes campañas como Lana para la Ciudad Humana y 5% para la Bicicleta, que han tenido resultados indirectos pero favorecedores. Sin embargo, también es una de las limitantes que tienen las autoridades para ejecutar proyectos, o eso dicen, ya que para Laura Endoqui, es “sobre todo el tema político, porque el tema financiero, cuanto estás en la repartición del pastel, te das cuenta de que sí hay dinero, pero se priorizan otras cosas”. La falta de presupuesto es una de las más grandes limitantes que ponen las autoridades para no ejecutar los proyectos.

Capacidad institucional

Una adecuada capacidad institucional dentro de las políticas públicas de movilidad hace referencia a que las personas responsables deben ser competentes y estar familiarizadas con el uso de la bicicleta como modo de transporte. El ranking evalúa, entre otras cosas, las áreas encargadas de la ejecución de los programas, la coordinación institucional y su paridad de género (Medina Cardona, 2019, p. 16). Este eje siempre ha tenido calificaciones positivas, sus dos mejores años fueron 2015 y 2019 con 83 y 75% respectivamente.

Los colectivos han incidido parcialmente este eje, pues algunas autoridades se han acercado a dialogar con el movimiento para conocer más del tema e implementar de mejor forma los programas de movilidad, pero no se han hecho capacitaciones formales desde la sociedad civil.

Los grupos se dan cuenta cuando el personal de las instituciones no es sensible a la bicicleta, y han aprendido a presionar si, por lo mismo, no hay buena disposición de atender las demandas. El trabajo de los colectivos también ha ayudado a reconocer la falta de capacidad institucional, como cuando un municipio o estado no cuenta con un área de movilidad adecuada, y han presionado para su creación, como el caso de la Dirección de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista en el periodo de Marcelo Ebrard.

Monitoreo y evaluación

Se refiere a cuando las ciudades vigilan el uso de la bicicleta y evalúan sus propias acciones implementadas para saber si han tenido éxito y permite conocer el estado actual del uso de la bicicleta como modo de transporte (Medina Cardona, 2019, p. 20). Este eje siempre ha tenido un puntaje bajo, aunque ha logrado duplicarse dos veces en las últimas ediciones del ejercicio. El movimiento ciclista no ha tenido incidencia en esta área, pero sí ha hecho evaluaciones externas a las políticas que aplican los gobiernos, incluidas recomendaciones concretas.

Promoción y educación

Son aquellos esfuerzos de educación a la población en general en torno al uso de la bicicleta, pueden ser capacitaciones, campañas de información, sensibilización y promoción, o cualquier programa que invite a mas personas a transportarse en bicicleta (Medina Cardona, 2019, p. 17). El puntaje de este eje se ha mantenido constante, entre el 75 y el 91%, siendo su mejor año el 2015.

En este tema los colectivos han logrado incidir, como se mencionó en el apartado de la etapa de implementación, con el diseño de manuales de ciclismo urbano y la realización de

biciescuelas, hechas con trabajo en conjunto con las diferentes autoridades. También han colaborado en gran parte con el impulso de las ciclovías recreativas en algunos municipios del Estado de México, aunque este trabajo ha dependido en gran medida de la disposición de los presidentes municipales y no han logrado hacerlas permanentes. Este es uno de los ejes a los que los grupos más han logrado influir, ya que hacen la función de consultores externos para la ejecución de programas, aunque depende en gran medida de otras actividades de incidencia, pues para llegar a promocionar y educar es necesario que las autoridades estén convencidas de las ventajas del uso de la bicicleta.

Regulación

Este eje verifica los instrumentos normativos de las ciudades, que deben reconocer la bicicleta como modo de transporte, garantizar el derecho de las personas a usarla de forma segura y otorgarles protección jurídica. Además, evalúa las legislaciones e instrumentos que pueden tener algún impacto en la movilidad (Medina Cardona, 2019, p. 25). Este es uno de los ejes que evalúa el Ranking con mejores calificaciones, además, su crecimiento siempre ha sido constante, teniendo en 2019 el 94% de los puntos totales.

La modificación de leyes y reglamentos también es una de las propuestas que más hace el movimiento ciclista, por lo que muchas de sus actividades, sobre todo las más complejas e informadas, se enfocan en impactar las regulaciones para mejorar la seguridad vial de las ciudades. En los últimos años los colectivos han impulsado la modificación de reglamentos de tránsito, leyes sectoriales, manuales de implementación, planes de trabajo, e incluso la constitución federal para que reconozca el derecho a la movilidad.

Planeación urbana

Vigila que la planeación que se realiza incluya la bicicleta en sus proyectos de forma adecuada, con base en datos y evidencias, y que beneficie a poblaciones en situación de vulnerabilidad. Analiza los lineamientos, planes, programas y estudios, la periodicidad con que se publican y su vigencia (Medina Cardona, 2019, p. 22). Este indicador ha tenido un crecimiento constante, llegando al 78% de los puntos en la última versión del ranking.

Cambiar los principios de la planeación es una de las propuestas que más hace el movimiento ciclista, como se revisó anteriormente. El hacer ciudades más humanas a través de los proyectos estudiados y sustentados en evidencia coincide en gran medida con las variables que revisa el eje del ranking. Los colectivos ciclistas han incidido en esta área con

recomendaciones de planes de manejo, haciendo observaciones a los mismos e incluso evidenciando su inexistencia, sin importar si son a nivel municipal, estatal o federal.

Intermodalidad

Se refiere a la integración de la bicicleta a los diferentes sistemas de transporte, complementándolos y reduciendo su saturación. Se logra de diferentes formas, como con la instalación de mobiliario urbano para el estacionamiento y resguardo seguro de las bicicletas en estaciones clave de los sistemas de transporte masivo y en centros de atracción de viajes, o a través de la implementación de sistemas de bicicletas compartidas (Medina Cardona, 2019, p. 18). El puntaje de este indicador había ido creciendo año con año, hasta la última edición en la que bajó nueve puntos respecto al anterior, sin embargo, su calificación siempre ha sido positiva alcanzando un máximo de 73% en 2018.

Este tema ha sido de interés especialmente para los grupos que se encuentran lejos de la centralidad metropolitana, pues las personas deben recorrer mayores distancias de forma insegura para llegar a sus destinos, en especial para la mayoría de las personas que empiezan a usar la bicicleta. Sus demandas se refieren a la creación de biciestacionamientos masivos e infraestructura que conecte, de forma segura, colonias populares con Centros de Transferencia Modal, por lo general son dirigidas a los gobiernos municipales. Sin embargo, sí se han hecho esfuerzos por promover la intermodalidad cuando las administraciones anuncian nuevos programas, pues se acercan a asesorar y demandar la ampliación de los programas, ya sea en su funcionamiento o área de actuación.

Red de movilidad en bicicleta

El eje revisa que las calles sean seguras para trasladarse en bicicleta de forma directa por medio de la implementación de medidas como la instalación de carriles compartidos o exclusivos, la implementación de zonas de baja velocidad, el diseño de intersecciones seguras o la disminución de barreras urbanas. Se califica a partir de cuatro criterios que dictaminan que las rutas ciclistas deben ser cómodas, directas, coherentes y seguras (Medina Cardona, 2019, p. 14). La calificación de este eje se ha incrementado en las últimas dos ediciones, pasando de tener solo 15% del puntaje entre 2013 y 2015, a 67 y 50% en 2018 y 2019.

Este es uno de los temas que más interesan al movimiento ciclista, pues una de sus propuestas recurrentes es la instalación de infraestructura para mejorar la seguridad de las personas ciclistas. Desde que se presionó para que la primera ciclovía se hiciera como medida de mitigación por los segundos pisos del Periférico, los colectivos no han parado de proponer

diversos tipos de medidas, como ciclovías segregadas, carriles compartidos, rutas de acceso, zonas de tráfico calmado, sistemas de bicicletas de préstamo, etcétera. También han hecho críticas, detenido proyectos y diseñado contrapropuestas de infraestructura que consideran inadecuada, como ciclovías elevadas, en camellones o contrarias a las legislaciones. Es uno de los temas en los más se han especializado, han tomado diferentes cursos e intercambian constantemente experiencias referentes al diseño y uso de la infraestructura ciclista.

Seguridad vial

Este punto evalúa el desarrollo de acciones dirigidas a mejorar la seguridad en las calles para las personas, en especial para aquellas en situación de vulnerabilidad. Las acciones se enfocan en construir índices de lesiones graves y muertes, analizar los hechos de tránsito y hacer recomendaciones a la política pública (Medina Cardona, 2019, p. 27). Este eje tenía muy buena tendencia de crecimiento hasta la última edición, donde tuvo su calificación más baja, pues pasó de haber logrado el 100% del puntaje, al 50%, lo que indica una grave tendencia a reducir los esfuerzos de mejorar la seguridad vial.

El movimiento ciclista tiene un fuerte interés en incidir en esta temática, pues si se analizan de forma reduccionista sus objetivos, lo que buscan es que más personas puedan utilizar la bicicleta de forma segura. Sin embargo, el movimiento que busca mejorar la seguridad vial de las personas es mucho más grande y diverso que el ciclista, pues en él participan organizaciones peatonales, por los derechos ciudadanos, de víctimas de la violencia vial, entre otros. Estos grupos desarrollan iniciativas que buscan la reducción de velocidad en las ciudades, la implementación de caminos seguros para las escuelas, campañas de cuidado al peatón, la promoción de normativas para la fabricación de automóviles más seguros, etcétera.

Muchas personas veteranas en el movimiento ciclista han dedicado enormes esfuerzos a esta temática, siendo sus iniciativas respaldadas por el resto de la comunidad, sin importar que la bicicleta no sea central en las peticiones. Ejemplos concretos de incidencia en esta rama son las campañas hechas en conjunto con los municipios para dar a conocer el reglamento de tránsito, iniciativas por la implementación de cruces seguros a nivel de calle en lugar puentes, la modificación de leyes de movilidad y sus reglamentos y la más importante para los colectivos, la implementación de los reglamentos, ya que consideran que la impunidad ante su incumplimiento es el mayor problema de seguridad vial en la región.

Cambio climático y otros incentivos

El eje del cambio climático se refiere a las acciones que impulsan la bicicleta con la intención de reducir la emisión de gases de efecto invernadero (Medina Cardona, 2019, p. 15). Este indicador solo se ha medido en dos ediciones del Ranking en los que pasó de tener el 75% del puntaje al 100%. Sin embargo, el movimiento ciclista no tiene grandes acciones que promuevan directamente el uso de la bicicleta contra el cambio climático, aunque en muchas de las propuestas queda implícito su impacto ecológico.

El eje de otros incentivos evalúa todas las acciones que traigan como consecuencia la gestión de la reducción y control del uso del automóvil, así como la promoción de transporte sustentable (Medina Cardona, 2019, p. 21). Este tipo de incentivos muchas veces trae como consecuencia indirecta el aumento en el uso de la bicicleta, sin embargo, pasa como con el indicador de la seguridad vial, en el que el movimiento ciclista es beneficiario de las acciones. La incidencia la intentan hacer de forma individual o muy pocos grupos, con el respaldo del resto de los colectivos, pero no es una demanda que propiamente haga el movimiento.

CONCLUSIONES

PRINCIPALES RESULTADOS

El desarrollo de las políticas públicas de movilidad en una zona metropolitana como la del Valle de México es complicado, pues se necesita la coordinación de 76 municipios, tres gobiernos estatales y del gobierno federal, lo que hace que los programas que cada entidad aplica sean en diferentes formas y tiempos. La concurrencia metropolitana en cuestiones de movilidad en bicicleta no se ha logrado de forma adecuada, teniendo sus primeros avances apenas en 2020.

Sin embargo, el desarrollo de las políticas de movilidad en la región, a nivel estatal, ha seguido una tendencia clara en la que se distinguen tres etapas: la primera de ellas es en la que el gobierno implementa algunas acciones aisladas de promoción de la bicicleta, como tramos de ciclovías o paseos dominicales. Después, ante los buenos resultados de esas iniciativas, se hacen proyectos más ambiciosos, ya sea infraestructura, programas de promoción del ciclismo y, en menor medida, se empiezan a establecer áreas gubernamentales especializadas en el tema, sin que se lleguen a formalizar. La tercera etapa detectada es en la que se emite una legislación formal en pro de la movilidad en bicicleta, se reforman o publican leyes y reglamentos, se formalizan los departamentos y unidades y se cataloga un presupuesto permanente para la bicicleta.

Estas etapas se observaron en Ciudad de México. La primera cuando en el sexenio de López Obrador se hicieron las primeras ciclovías como obras de compensación del segundo piso del Periférico. La segunda en el periodo de Marcelo Ebrard, en que se ejecutaron diversos proyectos que impulsaron la bicicleta, como ciclovías, paseos dominicales, sistemas de préstamo de bicis, entre otros, y en menor medida se hizo algo de legislación, como la reforma a reglamentos y la categorización de presupuesto. La última etapa se consolidó en la administración de Miguel Ángel Mancera, en el que se continuaron con los proyectos y se les dio seguridad jurídica y presupuestal para el uso e impulso de la bicicleta, por ejemplo, la publicación de la constitución local, que incluye el derecho a la movilidad, de la Ley de Movilidad y su Reglamento de Tránsito. Las mismas etapas se pueden observar en el Estado de México, pero con algunos años de retraso. Las políticas públicas de movilidad en toda la Zona Metropolitana tienen, en términos generales, la misma tendencia, aunque en diferentes ritmos y tiempos.

El desarrollo de tales políticas de movilidad ha sido impulsado en parte por el trabajo de grupos ciudadanos que promueven el uso de la bicicleta y exigen mejoras en las condiciones para

el ciclismo urbano. Dichos grupos, que en conjunto se autodenominan el movimiento ciclista, forman parte de la sociedad civil organizada, por lo que es común que utilicen las estrategias y herramientas de esta para la incidencia en las políticas públicas.

El movimiento ciclista está formado por una gran variedad de grupos y personas y tiene presencia en casi toda la Zona Metropolitana. Tienen una enorme diversidad de experiencias, propuestas, estrategias, métodos y condiciones, pero tienen un objetivo en común, impulsar la bicicleta como modo de transporte seguro, esto hace que tengan una identidad clara que les permite colaborar entre sí en momentos clave. Esta diversidad también llega a provocar desencuentros y conflictos entre los grupos y las personas. Otra particularidad del movimiento ciclista es que no hay un liderazgo evidente, sino que cambia dependiendo del contexto en el que se encuentren y, sobre todo, de la etapa del ciclo de las políticas públicas en que quiere incidir.

El ciclo de las políticas públicas es una herramienta de análisis útil para estudiar su desarrollo, consiste en cuatro etapas, generalmente consecutivas, que se complementan entre sí. La primera es la identificación, en la que se define el problema a resolver y se incluye en las agendas pública y de gobierno. La etapa de diseño es en la que se realiza el diagnóstico, se elaboran las alternativas y se diseña la política: La tercera etapa es la implementación, que como su nombre lo indica, es en la que se ejecutan los programas de la política diseñada. La última etapa es la evaluación en la que se hace el monitoreo y seguimiento de la ejecución y la evaluación de la política. Las etapas no son necesariamente lineales, pueden traslaparse, saltarse y modificarse en cualquier momento. En esta investigación, se utilizó el ciclo para conocer cómo es que los grupos buscan incidir en cada etapa de las políticas públicas de movilidad, teniendo como principales resultados los siguientes:

Etapa de identificación. En su primera fase, definición del problema, el movimiento ciclista tiene poca incidencia, debido a que la problemática de la movilidad en bicicleta es un fenómeno que se detecta a nivel personal, por lo menos entre quienes después buscan incidir en la política pública. La segunda parte de la etapa, en la que se busca que el tema entre a las agendas, se hace desde el desconocimiento y con poca experiencia, se logra incluir el tema en la agenda pública con facilidad, pues da a conocer la problemática a la sociedad, pero no tiene buenos resultados con la gubernamental. Esta etapa difiere muy poco de la participación ciudadana legislada.

Etapa de diseño. En su primera fase, el diagnóstico, el trabajo de los grupos es colaborativo, ya que consiste esencialmente en conocer a fondo las causas de la problemática, y se hace a

través del intercambio de experiencias e información. Sin embargo, este diálogo puede llegar a ser complicado si no se tiene una adecuada planeación. Otra problemática es que es común que los resultados de los diagnósticos generados por los colectivos no se publiquen ni se conservan adecuadamente, por lo que muchos esfuerzos se pierden con el tiempo, lo que provoca que el trabajo se hace en repetidas ocasiones.

La segunda fase de la etapa de diseño, la elaboración de alternativas es en la que el movimiento ciclista más trata de incidir. Las propuestas de los colectivos se pueden sintetizar en cuatro propuestas: el cambio de los paradigmas de la planeación en beneficio de las personas; aumentar el presupuesto a la movilidad activa y de la bicicleta; construcción e instalación de infraestructura ciclista; y mejorar la legislación para garantizar una movilidad segura, tanto de ciclistas como de todas las personas.

En esta fase lo más importante es la preparación de las propuestas, ya que entre más fundamentada y armada se entreguen es más probable que se acepten por las autoridades. Esto lo saben muy bien los grupos con mayor tiempo de trabajo y experiencia, pues los colectivos nuevos suelen proponer proyectos a las instituciones inadecuadas o inviables por el momento legislativo. En esta etapa el movimiento ciclista suele colectivizar las experiencias y los conocimientos a través de alianzas, especialmente en proyectos innovadores que se proponen por primera vez. Otra particularidad que impacta positivamente es tener una buena relación con las autoridades competentes, que permita una comunicación fácil y la colaboración en el diseño de las políticas, aunque en ocasiones es sumamente difícil ya que depende, en gran parte, de la personalidad y disposición de los representantes.

Etapa de implementación. El movimiento ciclista busca incidir dando un seguimiento cercano a la ejecución de las políticas y, en caso de ser necesario, emitir recomendaciones para la corrección de fallas o desvíos.

Etapa de evaluación. Se busca comunicar el funcionamiento y resultado de las políticas públicas, ya sea por sus beneficios o por sus fallos. Se puede considerar el eslabón para comenzar un nuevo ciclo, pues consiste en identificar una nueva problemática y darle difusión para el conocimiento de la gente y las autoridades.

El impacto en las etapas del ciclo de las políticas públicas es fuertemente determinado por el contexto en el que se desenvuelven los diferentes grupos ciclistas, especialmente por el hecho de encontrarse en una zona metropolitana con poca concurrencia. Uno de los principales problemas es que en el Estado de México las secretarías más importantes se encuentran fuera de la ZMVM, en Toluca, lo que hace que tengan que ir a otra ciudad para buscar un diálogo

con las autoridades estatales. Por eso muchos grupos buscan incidir a nivel municipal, ya que son, por lo menos físicamente, más accesibles. Sin embargo, los municipios pocas veces tienen áreas especializadas en movilidad, recursos suficientes o funciones adecuadas para implementar programas de seguridad vial o la construcción de infraestructura por ejemplo. Pasa lo contrario con los colectivos que buscan incidir en Ciudad de México, las secretarías del gobierno central se encuentran relativamente céntricas para toda la ciudad, por lo que la mayoría de las demandas y propuestas están dirigidas a estas secretarías y rara vez a las alcaldías.

Otra situación que provocan las fronteras estatales es la división de los colectivos por demarcación territorial, los grupos del Estado de México suelen hacer alianzas con otros de la misma entidad, aunque espacialmente tengan poco en común, y rara vez se hacen por regiones. Esto es por la poca coordinación metropolitana entre los estados sus municipios.

Una alternativa que ha visto el movimiento ciclista a la falta de concurrencia es tratar de incidir en el gobierno federal, sobre todo en el aspecto financiero y legislativo, pero hasta hace pocos meses (2019-2020) es que se han obtenido los primeros avances, aún sin tener resultados concretos.

Dos situaciones de importancia que el movimiento ciclista considera al intentar incidir son, las grandes diferencias entre el Estado de México y la Ciudad de México respecto a la libertad de manifestación; la particularidad forma de gobierno del Estado de México, cuyas bases políticas serían fuertemente afectadas por las reformas a las políticas de movilidad.

No existe una metodología que permita conocer con exactitud la incidencia de los grupos en la política pública de movilidad. Sin embargo, se puede tener una idea comparando la evolución de los once indicadores del Ranking Ciclociudades para evaluar la política, con los esfuerzos del movimiento ciclista de incidir en ellos, dando como resultado la Tabla 12.

Las cuatro propuestas principales que tiene el movimiento ciclista están presentes como indicadores de la política pública de movilidad. Sin embargo, los resultados al incidir en esas áreas aparentemente no son lo suficientes para que se vean reflejados en la evolución de dichos indicadores. Respecto a la planeación urbana, se hace mucho trabajo para incidir, pero no se ve un incremento significativo en el puntaje, pasa lo mismo con el presupuesto. El indicador de infraestructura sí ha incrementado en las últimas ediciones del Ranking, pero los esfuerzos de los grupos ciclistas se enfocan en la inclusión en la agenda y el diagnóstico, mientras que el indicador se mide por el número de obra construida, por lo que no se infiere una relación significativa. La cuarta propuesta de los colectivos, que coincide con el indicador

de regulación es la única que refleja los enormes esfuerzos de incidir, pues tiene un incremento constante que puede corresponder a los trabajos del movimiento.

Tabla 12. Evolución de indicadores y esfuerzos de incidencia de la política pública de movilidad

Indicador	Evolución	Incidencia
Presupuesto/inversión		Esfuerzos por incidir a nivel federal con pocos resultados
Capacidad institucional		Esfuerzos parciales y de forma indirecta, depende de las relaciones
Monitoreo y evaluación		Pocos esfuerzos de incidir con resultados muy específicos
Promoción y educación		Mucha incidencia con el gobierno
Regulación		Esfuerzos constantes y fuertes con buenos resultados
Planeación urbana		Buen papel en la participación de la planeación
Intermodalidad		Pocos esfuerzos de incidencia
Infraestructura/red de movilidad en bicicleta		Muchos esfuerzos por la inclusión en la agenda, poca en el diseño
Seguridad vial		Muchos esfuerzos en todo el ciclo
Cambio climático		No hay esfuerzos ni incidencia
Otros incentivos		No hay esfuerzos ni incidencia

Fuente: Elaboración propia a partir de la investigación

Otros dos indicadores que vale la pena destacar son el de promoción y educación, con el que cooperan muchos colectivos dando resultados positivos para invitar a más personas a utilizar la bicicleta, y el de seguridad vial, que es una demanda constante del movimiento ciclista que no ha sido atendido y, al contrario, tiene constantes crisis.

COMENTARIOS FINALES

La hipótesis de esta investigación es que las organizaciones ciclistas que luchan por el impulso del uso de la bicicleta como modo de transporte en la Zona Metropolitana del Valle de México

tienen mayor incidencia en las políticas públicas de movilidad, en la inclusión del problema en la agenda y el diseño, cuando se colabora directamente con las secretarías y dependencias gubernamentales responsables de tales políticas. Esta propuesta ha sido confirmada a lo largo del documento, pero no logra explicar el fenómeno y responder las interrogantes planteadas en un principio.

Si bien es cierto que la incidencia en las políticas públicas depende en gran parte de la colaboración con las autoridades gubernamentales, los factores que intervienen son muchos más. Conocer el momento en que se encuentra la política pública es básico, aunque se confirma que el movimiento ciclista busca influir, sobre todo en las primeras etapas del ciclo, también lo hace en otros momentos obteniendo buenos resultados.

También es de suma importancia considerar la zona de influencia que tienen los colectivos, ya que deben adoptar diferentes estrategias dependiendo de dónde se encuentren, ya que la administración de la Zona Metropolitana no ha logrado tener una adecuada concurrencia, por lo que los grupos buscan incidir a nivel municipal, impulsando proyectos de pequeña escala, pero con gran influencia.

La colaboración con las autoridades es importante para la incidencia, pero debe ser resultado de un trabajo previo de elaboración de propuestas, ya que la incidencia no se trata de respaldar las decisiones gubernamentales, sino de influir en ellas para encaminarlas hacia los objetivos que se tienen.

Uno de los tres objetivos específicos de esta investigación consistió en hacer un análisis histórico del activismo en pro del uso de la bicicleta como modo de transporte en la Zona Metropolitana del Valle de México, en el que se distingan los sucesos importantes respecto a la política de movilidad. Este objetivo se cumplió, dando como resultado una breve historia del movimiento ciclista en la ZMVM enfocada en los acontecimientos en los que se buscó incidir en las políticas públicas.

El segundo objetivo específico fue realizar un mapa de actores en el que se consideren las diferentes organizaciones, personas clave, escala territorial de trabajo, rama de influencia y análisis de poder, entre los actores. Por la complejidad del movimiento ciclista y el gran número de cambios en la administración de las políticas públicas de movilidad en la Zona Metropolitana, este objetivo se cumplió solo de forma parcial, con la elaboración de un triángulo de actores en el que se observa el rol de cada sector social dentro de las políticas de movilidad, mas no fue posible hacer un análisis de poder ni una escala territorial.

El último objetivo consistió en identificar y analizar las estrategias y herramientas que han utilizado los actores activistas en pro del uso de la bicicleta para influir en la política de movilidad local y nacional, y hacer una categorización por su nivel de incidencia. Este objetivo se cumplió dentro de lo posible, ya que es difícil saber qué tanto influyó el trabajo de las organizaciones ciclistas en las políticas públicas, pero se tiene el análisis de las estrategias y herramientas utilizadas, cuándo y cómo se utilizan y en qué áreas de la política han intentado incidir.

Finalmente, el objetivo general de la investigación, analizar las estrategias y herramientas de las organizaciones ciclistas en la Zona Metropolitana del Valle de México y su incidencia en la agenda y el diseño de las políticas de movilidad, fue cumplido y superado, ya que no solo se analizaron en las dos primeras etapas del ciclo, sino en el ciclo completo y considerando las diferentes circunstancias en que se usan.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- Aguirre Benítez KL, Leal Vallejo A. 2014. Ranking Ciclociudades 2014. México: ITDP.
- Argüelles Bentata MJ, Díaz Sánchez C, Tzuc Salinas E. 2017. ¡Arriba la Bici! Guía para el Activismo Ciclista. Disponible en: <http://www.bicired.org/wp-content/uploads/2017/04/Guia-Activismo-Ciclista.pdf>
- Ballesteros LI, Dworak F. 2015. Caminando hacia el futuro. Experiencia de movilidad en la Ciudad de México. Proyecto M2050. Disponible en: <https://books.google.com.mx/books?id=tSZKdWAAQBAJ&pg=PT67&ots=6kxsa9NMrX&dq=%22movimiento%20bicicleta%20de%20la%20ciudad%20de%20m%C3%A9xico%22%20marcelo%20ebrard&pg=PT67#v=onepage&q=%22movimiento%20bicicleta%20de%20la%20ciudad%20de%20m%C3%A9xico%22%20marcelo%20ebrard&f=false>
- Bicitekas A.C. 2012. Políticas públicas para el ciclismo urbano en la ciudad de México. Balance y lecciones aprendidas 2007-2012. Disponible en: https://bicitekas.org/sites/default/files/public/manuales/balance_biciteka_c.u._df_07-12_v4.pdf
- Blue E. 2013. Bicieconomía. México: Bicitekas A.C. y Camina Haz Ciudad.
- Bobes VC. 2010. De la revolución a la movilización. Confluencias de la sociedad civil y la democracia en América Latina. Nueva Sociedad | Democracia y política en América Latina [Internet] 227. Disponible en: <http://nuso.org/articulo/de-la-revolucion-a-la-movilizacion-confluencias-de-la-sociedad-civil-y-la-democracia-en-america-latina/>
- Bravo P. 2015. Biciosos: ¿por qué vamos en bici? y otras preguntas que te haces cuando vas a pedales. México: Debate.
- Byrne D, Viaplana M, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (México). 2011. Diarios de bicicleta. México: Sexto Piso: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Dirección de Publicaciones.
- Carreón García A, Martínez Monterrubio A, Treviño Theesz X. 2011. Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México. México: Secretaría de Medio Ambiente del Distrito Federal. Disponible en: http://data.sedema.cdmx.gob.mx/sedema/images/archivos/movilidad-sustentable/movilidad-en-bicicleta/02_presentacion.pdf
- Cefaí Daniel. (2011). Diez propuestas para el estudio de las movilizaciones colectivas. De la experiencia al compromiso. Revista Sociológica, 26, 137–166. <https://doi.org/10.5354/0719-529X.2011.27491>
- Cohen JL, Arato A, Reyes R. 2001. Sociedad civil y teoría política. México: Fondo de Cultura Económica.
- Cohen S. 2014. Zen del ciclista urbano. México: planeta.
- Combes, H. (2013). El PRD desde las interacciones con su entorno militante: El papel de los dirigentes multi-posicionados (1989-2000). En J. C. Roa & M. A. L. Leyva (Eds.), El PRD: orígenes, itinerario, retos (pp. 155–196). Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales: Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades: Ficticia. <http://www.scielo.org.mx/pdf/perlat/v21n42/v21n42a11.pdf>
- CONAPO ed. 2012. Catálogo: sistema urbano nacional 2012. México: Secretaría de Desarrollo Social: Consejo Nacional de Población.
- CONAPO ed. 2018. Catálogo: sistema urbano nacional 2018. México: Secretaría de Desarrollo Social: Consejo Nacional de Población.
- CONAPO. 2015. Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2015. Disponible en: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825006792.pdf

- Constitución Política de la Ciudad de México. 2017. Disponible en: http://www.infodf.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2021. Disponible en http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_280521.pdf.
- Daniel Enrique, Pérez Torres. 2013. Las zonas metropolitanas de México: estructuración urbana, gobierno y gobernanza. Primera edición. México, DF: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Dicorsario A ed. 1998. Velo. Boletín informativo de los Bicitekas. Disponible en: <https://bicitekas.org/sites/default/files/public/manuales/VELO%2B00.pdf>
- Fons J, Temok eds. 2018. En el Reino del Manubrio. Sabemos que la bicicleta tiene alas. México: Textual.
- Gaceta Oficial del Distrito Federal. 2010. Reglamento de Tránsito Metropolitano. Disponible en: http://www.paot.org.mx/centro/reglamentos/df/pdf/2015/RGTO_TRANSITO_METROP_19_08_2010.pdf
- Gardenia I. S/F. Las Organizaciones de la Sociedad Civil. Disponible en: https://www.academia.edu/12836890/Las_Organizaciones_de_la_Sociedad_Civil
- Garretón Merino, M. A. (2001). Cambios sociales, actores y acción colectiva en América Latina. Naciones Unidas, CEPAL, Div. de Desarrollo Social. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/6012>
- Garza R, Sandoval M. 2008. Las bicicletas y sus dueños.
- Gehl J. 2006. La Humanización del Espacio Urbano. España: Reverté.
- Gershenson A. 2020. Consulta verde - La Jornada. La Jornada [Internet]. Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2007/07/29/index.php?section=politica&article=022a2pol>
- Gobierno del Distrito Federal. 2006. Programa General de Desarrollo 2007-2012. Disponible en: http://www.sideso.cdmx.gob.mx/documentos/Programa_General_de_Desarrollo_DF_010607c.pdf
- Hernán Gómez. 2020. Debate: ¿Fue clasista y discriminatorio retirar los 140 triciclos de comida en Polanco? Canal de La Octava televisión en Youtube.com [Internet]. Disponible en: <https://youtu.be/aSHsuvCxVjA>
- Hernández Orozco F. 2016. Movilidad en la Ciudad de México: logros y pendientes. Obras Expansión [Internet]. Disponible en: <https://obras.expansion.mx/construccion/2016/02/22/movilidad-en-la-ciudad-de-mexico-logros-y-pendientes>
- INEGI, Instituto de Ingeniería UNAM, Secretaría de Seguridad Pública, Ciudad de México, Gobierno del Estado de México. 2017. Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf
- INEGI. 2020. Censo 2020. Presentación de Resultados. México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ccpv/2020/doc/Censo2020_Principales_resultados_ejecutiva_EUM.pdf
- ITDP, Embajada Británica en México. 2019. Invertir para Movernos. Diagnóstico de inversión en movilidad en las zonas metropolitanas de México 2011-2017. Disponible en: <http://invertirparamovernos.itdp.mx>
- Juanítez. 2016. Manual ilustrado del ciclismo urbano del gato Peráltez. Madrid: Estudio Birota.
- Kreimer JC, Bacardí JG. 2016. Bici zen: ciclismo urbano como meditación. España: Kairos.
- Leal Vallejo A, Treviño Theesz X, Lazalde H, González J. 2015. Ranking Ciclociudades 2015. México: ITDP.
- Legorreta Navarro GL. 2017. Cabildeo del Tercer Sector: Estrategia para su Práctica en el Poder Legislativo en México.

- Ley de Coordinación Metropolitana de la Ciudad de México, 2018a. Disponible en: <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/0749148b5bca0568a10df2aef8f4c9c957d38201.pdf>
- Ley de Movilidad del Distrito Federal. 2014. Disponible en: <http://aldf.gob.mx/archivo-ba20960fb6570ec7d4ee34c30ee2d733.pdf>
- Ley de Movilidad del Estado de México.. 2015. Disponible en: https://normas.cndh.org.mx/Documentos/Estado%20de%20M%C3%A9xico/Ley_MovE_EdoMex.pdf
- Ley Federal de Fomento a las Actividades Realizadas por Organizaciones de la Sociedad Civil. 2018b. Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/266_240418.pdf
- Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, 2020. Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU_010621.pdf
- López Cantú M. 2011. Política Pública de Movilidad en Ciudades de América Latina, una aproximación comparativa. Disponible en: <http://moiseslopezcantu.com/docs/MOVIDAD-EN-CIUDADES-DE-AMERICA-LATINA-APROXIMACION-DE-POLITICA-PUBLICA-COMPARADA.pdf>
- Medina Cardona SN ed. 2020. Ranking Ciclociudades 2020. México: ITDP.
- Medina Cardona SN. 2019. Ranking Ciclociudades 2019. México: ITDP.
- Medina Ramírez S, Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo México. 2012. Transformando la movilidad urbana en México: hacia ciudades accesibles con menor uso del automóvil. México: ITDP y Embajada Británica en México. Disponible en: <https://mexico.itdp.org/documentos/transformando-la-movilidad-urbana-en-mexico/>
- Panfichi A, Tussie D eds. 2002. Sociedad civil, esfera pública y democratización en América Latina: Andes y Cono Sur. Perú y México: Universidad Católica del Perú; Fondo de Cultura Económica.
- Patlán Velázquez M, Medina Cardona SN. 2018. Ranking Ciclociudades 2018. México: ITDP.
- Patsí Ó. 2018. La Revolución de las Mariposas. México: Ediciones de la Noche.
- Pérez Herrera MJ ed. 2011. Manual Ciclociudades. ITDP.
- Pérez López R. 2011. Por mi ciudad en bicicleta: experiencias de ciclistas en la Ciudad de México. México: Bicitekas A.C. Disponible en: <https://www.bicitekas.org/tienda/productos/por-mi-ciudad-en-bicicleta>
- Pérez Torres DE. 2013. Las zonas metropolitanas de México: estructuración urbana, gobierno y gobernanza. Primera edición. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Rivera Flores MF. 2019. La estrategia de movilidad en bicicleta de la Ciudad de México. El cambio institucional y los factores de éxito del transporte no motorizado.
- Rodríguez M, Pinto Ayala AM, Páez D, Ortiz MÁ, Buis J. 2017. Cómo impulsar el ciclismo urbano: Recomendaciones para las instituciones de América Latina y el Caribe. Disponible en: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/C%C3%B3mo-impulsar-el-ciclismo-urbano-Recomendaciones-para-las-instituciones-de-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe.pdf>
- Sommano MF. 2014. Sociedad Civil Organizada y Democracia en México. 1ª edición electrónica. Ciudad de México: El Colegio de México, Centro de Estudios Internacionales. Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/10.2307/j.ctt14jxr25>
- Subirats J, Knoepfel P, Larrue C, Varonne F. 2008. Análisis y gestión de políticas públicas. 1. ed. Barcelona: Ariel.
- Tapia Álvarez M, Campillo Carrete B, Cruickshank Soria S, Morales Sotomayor G. 2010. Manual de incidencia en políticas públicas. México: Alternativas y capacidades A.C. Disponible en: www.alternativasociales.org

- Tarrés María Luisa. (2014). Perspectivas analíticas en la Sociología de la acción colectiva. *Estudios Sociológico*, 10(30)(30), 735–757. <https://doi.org/10.2307/40420182>.
- Valdez G. D. 2013. Ranking Ciclociudades 2013. México: ITDP.
- Valdez I. 2016. Reactivan comisión metropolitana de transporte. *Milenio* [Internet]. Disponible en: <https://www.milenio.com/estados/reactivan-comision-metropolitana-de-transporte>
- Valencia Agudelo GD. 2012. Incidencia de la sociedad civil en el ciclo de las políticas públicas. *Papel Político* [Internet] 17:469-496. Disponible en: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0122-44092012000200004&lng=en&tlng=es
- Vázquez JA. 2017. Bicitekas: 18 años de pelear y pedalear calles mexicanas. *La Jornada* [Internet]. Disponible en: <https://www.milenio.com/cultura/bicitekas-18-anos-pelear-pedalear-calles-mexicanas>
- Zamudio D, Alvarado V. 2014. ZMVM: Hacia el colapso vial. Disponible en: https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2014/11/ColapsoVial_final.pdf

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1. CICLO DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS	18
TABLA 2. TRIÁNGULO DE ACTORES.....	19
TABLA 3. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DEL GASTO DESTINADO A MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE Y AUTO PARTICULAR EN LA ZMVM, 2011-2017	20
TABLA 4. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD EN CIUDAD DE MÉXICO.....	22
TABLA 5. EVALUACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN LOS RANKING CICLOCIUDADES.....	34
TABLA 6. FORMAS DE PARTICIPACIÓN DE LA SOCIEDAD CIVIL EN EL CICLO DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS	47
TABLA 7. ESTRATEGIAS DE TRABAJO PARA LA INCIDENCIA.....	48
TABLA 8. HERRAMIENTAS PARA LA INCIDENCIA.....	49
TABLA 9. TRIÁNGULO DE ACTORES DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD	51
TABLA 10. FORMA COMO UTILIZA LAS ESTRATEGIAS Y HERRAMIENTAS DISPONIBLES EL MOVIMIENTO CICLISTA	85
TABLA 11. ESTRATEGIAS Y HERRAMIENTAS UTILIZADAS POR EL MOVIMIENTO CICLISTA EN EL CICLO DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS	87
TABLA 12. EVOLUCIÓN DE INDICADORES Y ESFUERZOS DE INCIDENCIA DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD.....	101

ANEXO 1. LÍNEA DE TIEMPO DEL MOVIMIENTO CICLISTA EN LA ZMVM

Gobs CDMX	Gobs Edo Mex	Fecha	Evento	Fuente
Ramón Aguirre (1982-1988)	Alfredo Baranda (1984-1987)	06/04/1986	Nace el Movimiento Bicicletero de la Ciudad de México	(Bicitekas, 1986)
Óscar Espinosa Villarreal (1994-1997)	César Camacho Quiroz (1995-1999)	05/06/1997	Primer paseo nocturnos de Bicitekas	(Bicitekas, 1997)
Cuahtémoc Cárdenas Solórzano (1997-1999)		30/08/1998	Entrega del proyecto "Más ciclistas, menos contaminación" a la Delegación Cuahtémoc	(Bicitekas, 1998c)
		22/09/1998	1° Conmemoración Día Mundial Sin Coche	(Bicitekas, 1998b)
Andrés Manuel López Obrador (2001-2005)	Arturo Montiel Rojas (1999-2005)	15/11/1998	Paseo en conjunto con la Delegación Cuahtémoc para promover la construcción del circuito de ciclovías Roma-Condessa	(Bicitekas, 1998a)
		15/03/2001	Bicitekas se constituye como asociación civil sin fines de lucro	(Bicitekas, 2001)
		25/06/2003	Primera reunión del Consejo Biciteka y evaluación de la organización	(Bicitekas, 2003a)
		18/11/2003	Reunión de firmas y cartas para promover la ciclovía en las vías del antiguo ferrocarril a Cuernavaca	(Bicitekas, 2003b)
		20/07/2004	Inauguración de la primera ciclovía en la vieja ruta del tren México-Cuernavaca como medida de mitigación de la construcción del segundo piso del Periférico	(Bicitekas, 2004)
Alejandro Encinas (2005-2006)	Enrique D	05/08/2005	Protesta por la construcción de infraestructura ciclista en el contexto de la inauguración del segundo piso del Periférico	(Bicitekas, 2005)
		10/06/2006	Primera Rodada al Desnudo	(World Naked Bike Ride México, 2018a)

Marcelo Ebrard Casaubón
(2006-2012)

01/03/2007	Bicitekas entregan a Marcelo Ebrard el Decálogo para Planear Ciudades Más Humanas	(Bicitekas A.C., 2012)
04/2007	Bicitekas entrega al candidato a Jefe de Gobierno Marcelo Ebrard el documento Promoción del uso de la bicicleta en la Ciudad de México: propuesta para el GDF 2007-2012	(Bicitekas A.C., 2017)
13/05/2007	Comienza programa Muévete en bici (10 km)	(Muévete en bici, 2015a)
11/06/2007	2° Rodada al Desnudo	(Transita Seguro México, 2016)
30/08/2007	Se publica el Plan Verde	(Proceso, 2007)
18/10/2007	Chimeco atropella a madre e hijos que iban en Bicicleta, en Chimalhuacán	(La Jornada, 2007)
01/12/2007	Bicitekas entrega el documento Propuesta de Red Ciclista para la Ciudad de México, elaborada con el ITDP	(Sánchez, Jesús, y Xavier Treviño Theesz, 2017)
23/04/2008	Primera marcha ciclista conmemorativa en Chimalhuacán (precedida por madre e hijos atropellados por chimeco)	(Nuevo Chimalhuacán, 2018)
06/2008	1er. Congreso Nacional de Ciclismo Urbano, D.F. (4-8 de junio)	(Bicired, 2008)
04/06/2008	Se constituye la Bicired	(Bicired, 2008)
07/06/2008	3° Rodada al Desnudo	(World Naked Bike Ride México, 2008b)
05/2009	2° Congreso Nacional de Ciclismo Urbano, Jalisco (1-3 de mayo)	(Ciudad Ciclista, 2009)
22/05/2009	Colocación de bicicleta blanca de Liliana Castillo Reséndiz, Universidad y Mayorazgo Coyoacán	(Zig-zagueando, 2009)
13/06/2009	4° Rodada al Desnudo	(Vivir México, 2009)
18/06/2009	Colocación de bicicleta blanca de Ignacio Santiago Martínez, policleto, en el Parque México, Cuauhtémoc	(Vértigo Político, 2013)
19/06/2009	Colocación de bicicleta blanca de Esthela de la Luz Valles, Vindiola, Periférico entre primer y segunda sección, Miguel Hidalgo	(DFensor Político, 2009)
01/09/2009	Bicitekas entrega a Gobierno de la Ciudad Semáforo Biciteka, evaluación y seguimiento de propuestas	(Bicitekas A.C., 2012)
10/2009	Inauguración de la primera escuela de ciclismo urbano	(Múévete en bici, 2015c)

01/10/2009	Colocación de bicicleta blanca de Rubén Vázquez Marín, de 13 años, en Reforma y Julio Verne, Miguel Hidalgo	(Vértigo Político, 2013)
01/10/2009	Colocación de bicicleta blanca de Óscar Estévez, en Insurgentes y Sonora, Cuauhtémoc	(Vértigo Político, 2013)
01/01/2010	Surge Biciverde, grupo de Cuautitlán Izcalli	(Biciverde, 2011a)
21/01/2010	Surge paseo a ciegas	(Paseo a Ciegas, 2017)
16/02/2010	Se reforma el RTM y se da a la bicicleta la categoría de vehículo y se sanciona a los automovilistas que invadan las áreas ciclistas	("Reglamento de Tránsito Metropolitano", 2010)
16/02/2010	Comienza a funcionar Ecobici	(Ecobici, 2021)
01/05/2010	Primer paseo nocturno en bicicleta por parte de SEDEMA	(Muévete en bici, 2015b)
28/05/2010	Colocación de bicicleta blanca de Jaime Christian Mazas Cruz, en Calzada del Hueso y Hacienda Texmelucan, Coyoacán	(El Universal, 2010a)
04/06/2010	Bicizcalli, primera vía recreativa en Cuautitlán Izcalli, dura hasta diciembre de 2013	(Mizcalli, 2010)
12/06/2010	5° Rodada al Desnudo	(World Naked Bike Ride México, 2010)
07/2010	Colocación de bicicleta blanca de Jonathan Sánchez Garduño, de 11 años, en Av. Aztecas y Nezahualpilli, Coyoacán	(Vértigo Político, 2013)
29/07/2010	Primer Paseo de Todos, rodada nocturna multitudinaria que continúa hasta la fecha	(Paseo de Todos, 2010)
15/09/2010	Se publica el Manifiesto BiciCentenario	(Bicitekas, 2010)
22/09/2010	Conmemoran Día Mundial de la Bici en Cuautitlán Izcalli con un Parqueando	(Biciverde, 2010a)
09/2010	3° Congreso Nacional de Ciclismo Urbano, Puebla (23-25 de septiembre)	(Pueblo Ciclista, 2010)
03/11/2010	Inicia campaña "Urge \$ para la Bici"	(Biciverde, 2010b)
15/12/2010	Inician los trabajos de ciclovía en Reforma	(El Universal, 2010b)
01/01/2011	Se publica Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México	(Carreón García et al., 2011)
01/01/2011	Publicación del libro Por mi ciudad en bicicleta. Experiencias de ciclistas en la Ciudad de México	(Pérez López, 2011)

Eruviel Ávila Villegas (2011-2017)	01/02/2011	Primer Congreso Mexiquense de Ciclismo	(Biciverde, 2011a)
	05/03/2011	1° Rodada de Altura	(El Universal, 2011)
	06/06/2011	6° Rodada al Desnudo	(YouTube World Naked Bike Ride Mexico, 2006)
	06/06/2011	Comienza programa de radio Bicitlán	(Twitter Bicitlán Radio, 2013b)
	23/08/2011	Ángel verdugo declara en radio abierta discursos de odio contra ciclistas	(Bicitekas, 2011)
	30/08/2011	Manifestación a grupo imagen por comentarios de Ángel Verdugo, llevan carta pública	(Distintas Latitudes, 2011)
	22/09/2011	Un Día Sin Autos en Cuautitlán Izcalli	(Biciverde, 2011b)
	20/10/2011	Pintan ciclocarril alrededor de la Cámara de Diputados para pedir presupuesto	(Animal Político, 2011)
	02/11/2011	Colocación de bicicleta blanca de Máximo Mendieta "Max", en San Antonio y Alta Tensión, Álvaro Obregón	(Twitter Rot Wailer, 2011)
	11/2011	4° Congreso Nacional de Ciclismo Urbano, Monterrey (11-13 de noviembre)	(Pueblo Biciletero, 2011)
	08/12/2011	Bicitekas entrega carta a dirección del Metro solicitando mejores biciestacionamientos. No hubo respuesta	(Bicitekas A.C., 2012)
	04/01/2012	Comienza la campaña "Hazla de Tos por el Aire Limpio", por Bicired	(Facebook Hazla de Tos, 2012a)
	03/03/2012	2° Rodada de Altura	(Reseña Urbana, 2012)
	09/06/2012	7° Rodada al Desnudo	(World Naked Bike Ride México, 2012)
	15/07/2012	Inauguración biciestacionamiento masivo en estación Izcalli del Tren Suburbano	(SEDATU, 2012)
	21/07/2012	Inicia campaña "5% para la Bicicleta"	(ITDP México, 2011)
	12/09/2012	Comienza a funcionar Fase II de Ecobici	(Ecobici, 2021)
	09/2012	5° Congreso Nacional de Ciclismo Urbano, Oaxaca (28-30 de septiembre)	(Guadalajara en Bici, 2012)
	14/10/2012	Colocación de bicicleta blanca de Pedro Lanverde "Woody", en Moldeadores y Calle 24, Azcapotzalco	(El Universal, 2012a)
	11/2012	1° Bicycle Film Festival México (7-11 de noviembre)	(Diario en Bici, 2012)
31/10/2012	1° Desafío modal, en el marco de la campaña 5% para la Bicicleta	(ITDP México, 2012)	

	20/11/2012	Se entrega la carta con firmas a COFEPRIS y a Peña Nieto por Bicired	(Facebook Hazla de Tos, 2012b)
	23/11/2012	Protestan locatarios y vecinos contra ciclovía en División del Norte	(El Universal, 2012b)
	24/11/2012	1° Bike Smut México	(Bike Smut, 2012)
	26/11/2012	Comienza a funcionar Fase III de Ecobici	(Ecobici, 2021)
Miguel Ángel Mancera (2012-2018)	09/02/2013	Cambio de SETRAVI por SEMOVI	(El Universal, 2013a)
	09/02/2013	Colocación de bicicleta blanca de Ilse Mariel Alonso Leal, en Delfín Madrigal y Av. Aztecas, Coyoacán	(El Universal, 2013b)
	09/03/2013	3° Rodada de Altura	(Diario en Bici, 2013b)
	08/06/2013	8° Rodada al Desnudo	(World Naked Bike Ride México, 2013)
	22/06/2013	Colocación de bicicleta blanca de Luis Ponce Rivas, de 74 años, en Eje 2 Norte y Reforma, Cuauhtémoc	(Vértigo Político, 2013)
	15/07/2013	Biciescuela de verano en el Zócalo	(Atracción 360, 2013)
	02/07/2013	Comienza la campaña Lana para la Ciudad Humana	(Pueblo Biciletero, 2013)
	23/07/2013	Se llevan bicis de Madero al juzgado cívico	(Twitter denuncias, 2013)
	08/08/2013	Rodada a San Lázaro para pedir presupuesto para movilidad no motorizada	(Twitter Bicitlán Radio, 2013a)
	05/10/2013	Colocación de bicicleta blanca de Elideth Jénifer Martínez Mena, en Sonora y Nuevo León, Cuauhtémoc	(Milenio, 2013)
	10/2013	6° Congreso Nacional de Ciclismo Urbano, Michoacán (25-27 de octubre)	(Gobernanza Local, 2013)
	11/2013	2° Bicycle Film Festival México (6-10 de noviembre)	(Diario en Bici, 2013a)
	15/12/2013	Colocación de bicicleta blanca de Gabriel Vergara San Agustín, de 14 años, en Av. Tláhuac y Morelos, Tláhuac	(Facebook Evento, 2013)
	08/03/2014	4° Rodada de Altura	(Atracción 360, 2014)
	14/06/2014	9° Rodada al Desnudo	(World Naked Bike Ride México, 2014)
	01/07/2014	Manifiesto #QuieroConfiar, por el atropellamiento y muerte de Cástulo Arien en manos de oficiales de tránsito	(Bicitekas, 2014)

04/07/2014	Se publica la Ley de Movilidad del Distrito Federal, que sustituye a la Ley de Transporte y Vialidad	(Animal Político, 2014)
12/07/2014	Colocación de bicicleta blanca de Cástulo Ariel Morales, atropellado por policía de tránsito, en Fray Servando Teresa de Mier frente al Mercado de Sonora, Cuauhtémoc	(La Silla Rota, 2014)
09/08/2014	Primer Foro Ciclista (CDMX)	(Más por más, 2014)
19/08/2014	2° Desafío modal	(Ciclosfera, 2014)
30/09/2014	Inauguración de biciestacionamiento masivo en Pantitlán	(Excelsior, 2014a)
05/10/2014	Rodada contra el acoso a las mujeres ciclistas	(Excelsior, 2014b)
05/11/2014	Contingente ciclista por Ayotzinapa	(Facebook Cletofilia, 2014)
15/11/2014	Gerardo Pedroza Castañeda es el primer fallecido del sistema Ecobici	(La Crónica, 2014)
15/11/2014	7° Congreso Nacional de Ciclismo Urbano	(STCONAPRA, 2014)
29/11/2014	Rodada contra la violencia a las mujeres y feminicidios	(Twitter Mujeres en Tránsito, 2014)
02/12/2014	Comisión de Juventud y Deporte exhorta al Senado de la República llama a incentivar la bici como transporte	(Gaceta del Senado, 2014)
15/01/2015	2° Bike Smut México	(Exquisito Fiufiu, 2015)
17/01/2015	Luis Manuel Villa Cárdenas es el segundo fallecido del sistema Ecobici	(Excelsior, 2015)
17/01/2015	Recuerdan a funcionarios anotar y cumplir compromisos pendientes en movilidad sostenible	(Bicired, 2015a)
25/01/2015	Rafael Guerrero en el paseo El Gato, se hizo el primer juicio oral con este caso (Periférico y Vaqueritos)	(El Universal, 2015)
27/01/2015	Inauguración de exposición La Vuelta a la Bici en el Museo Franz Mayer	(La Vuelta a la Bici, 2015)
27/01/2015	Manifestación por Rafael Guerrero, persiguen a Mancera en la inauguración de Vuelta a la Bici, en el Franz Mayer	(Laboratorio para la Ciudad, 2018)
03/02/2015	Colocación de bicicleta blanca de Rafael Eduardo Gómez Pérez, Nezahualcóyotl	(El Vespertino, 2015) y (Twitter Araceli Ramírez, 2015)
07/02/2015	Manifestación por #nomasciclistasmuertos por el numero de atropellados muertos en el año	(Twitter Bicitlán Radio, 2015)

12/02/2015	Colocación de bicicleta blanca de Rafael Guerrero, Periférico cerca de Glorieta de Vaqueritos, Xochimilco	(Milenio, 2015a)
16/02/2015	Comienza a funcionar Fase IV de Ecobici	(Ecobici, 2021)
07/03/2015	5° Rodada de Altura	(Bicired, 2015b)
14/03/2015	Firma de la Carta Mexicana de los Derechos del Peatón	(Bicired, 2015c)
14/03/2015	Manifestación de ciclistas en todo México por un Alto a la Violencia Vial	(Bicired, 2015d)
16/03/2015	Lanzan concurso nacional "Muévete en corto" para promover la movilidad sostenible en ciudades mexicanas	(Bicired, 2015e)
04/2015	3° Bicycle film festival México (2-5 de abril)	(Gobierno de México, 2015)
23/05/2015	Colocación de bicicleta blanca de Víctor Alejandro López Valencia, en Marina Nacional y Lago Como, Miguel Hidalgo	(Facebook Evento, 2015)
13/06/2015	10° Rodada al Desnudo	(World Naked Bike Ride México, 2015)
03/08/2015	Choferes de transporte público toman cursos de seguridad vial	(Milenio, 2015b)
12/08/2015	Se publica la Ley del Movilidad del Estado de México	(Anón, 2015)
20/10/2015	3° Desafío modal	(Twitter Xavier Treviño, 2015)
10/2015	8° Congreso Nacional de Ciclismo Urbano, Guanajuato (30 de octubre a 1 de noviembre)	(Facebook Bicired, 2015)
22/11/2015	Colocación de bicicleta blanca de Monserrat Paredes Ávila, Reforma, frente a la puerta 8 de Chapultepec, Miguel Hidalgo	(Vértigo Político, 2015)
22/11/2015	Colocación de bicicleta blanca de Felipe Torres Muñoz, en Periférico y Canal de San Juan, Iztacalco	(La Razón, 2015)
15/12/2015	Publican nuevo Reglamento de Transito, se incluye la bicicleta como vehículo y la pirámide de movilidad	(Imagen radio, 2015)
15/12/2015	Inicia campaña gubernamental "Ojo con el Ciclista"	(La Silla Rota, 2015b)
22/12/2015	Se anuncia la Visión Cero como política de seguridad vial	(La Silla Rota, 2015a)

	2016	Colocación de bicicleta blanca de desconocido, en Periférico frente al Parque Ecológico Cuemanco	(El gráfico, 2015)
	05/03/2016	6° Rodada de Altura	(Más por más, 2016)
	10/04/2016	Bici monumental del Paseo de Todos, en el Zócalo	(Publimetro, 2016)
	07/05/2016	Rodada Vuelta Atenco, en apoyo de la lucha de los campesinos del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra	(MTV, 2016)
	11/06/2016	11° Rodada al Desnudo	(World Naked Bike Ride México, 2016)
	28/07/2016	Conductor se lleva una Ecobici bajo su auto en un carril compartido de trolebús. Se hace viral "Lord Audi"	(SDP Noticias, 2016)
	10/08/2016	Semana Rueda y Lucha, para exigir mayor presupuesto a la movilidad sustentable	(Biciverde, 2016)
	06/10/2016	4° Desafío modal	(Transita Seguro México, 2016)
	11/2016	9° Congreso Nacional de Ciclismo Urbano, Jalisco (18-20 de noviembre)	(Guadalajara en Bici, 2016)
	30/11/2016	Entrega de premios "Dinosaurio de Oro"	(Milenio, 2016)
	31/01/2017	Manifiesto #TúConstituyente, para impulsar una agenda ciudadana	(Bicitekas, 2017)
	05/02/2017	Se promulgó la constitución de la Ciudad de México, incorporó por primera vez el derecho a la movilidad	"Constitución Política de la Ciudad de México". 2017.
	11/03/2017	7° Rodada de Altura	(Milenio, 2017)
	04/2017	6° Foro mundial de la bicicleta, México (19-23 de abril)	(Twitter #FMB6, 2017)
	21/04/2017	3° Bike Smut México	(Bike Smut, 2017)
	24/04/2017	Sale programa Rueda Seguro, de asistencia al ciclista de la CDMX	(Excelsior, 2017)
	28/05/2017	Colocación de bicicleta blanca de Elodia Mendoza, en Isabel la Católica y Soria, Benito Juárez	(La Razón, 2017)
	30/05/2017	Se avala subir con bicicletas plegables al metro	(El Universal, 2017)
	11/06/2017	12° Rodada al Desnudo	(World Naked Bike Ride México, 2017)

José Ramón Amieva (2018)		16/07/2017	Colocación de bicicleta blanca de Enid Yoselin García Aguilar, en Av. Revolución y calle 10, Benito Juárez	(YouTube El ojo de las ciclovías, 2017)
		16/07/2017	Colocación de bicicleta blanca de Jonathan Israel Pérez Ruiz, en Eje 5 Norte y 5 de febrero, Gustavo A. Madero	(YouTube El ojo de las ciclovías, 2017)
		07/08/2017	Ciudadanos exigen mejores mecanismos para regular los excesos en las calles del país. Campaña La Velocidad Mata	(Bicired, 2017)
	Alfredo del Mazo Maza (2017-en el cargo)	27/09/2017	Presentan organizaciones la iniciativa de la Ley de Seguridad Vial	(Gaceta Diputados, 2017)
		25/10/2017	5° Desafío modal	(ITDP México, 2017)
		19/01/2018	Colocación de bicicleta blanca de Luis Edgar Verde Zaragoza, en Cuauhtémoc y División del Norte, Benito Juárez	(Milenio, 2018)
		01/02/2018	Se instalan las primeras bicicletas de préstamo sin anclaje	(Nexos, 2018)
		07/02/2018	Daniel Bisogno, presentador del programa de televisión Ventaneando, sugiere tener permiso para arrollar ciclistas	(Ciclosfera, 2018)
		23/02/2018	Manifestación por una ciclovía de calidad en Reforma	(Twitter En bici y en paz, 2018)
		10/03/2018	8° Rodada de Altura	(Twitter Mujeres en bici, 2018)
		02/04/2018	Publicación Guía Ciclista de la CDMX Sí Puedo Rodar	(Unión, 2018)
		09/06/2018	13° Rodada al Desnudo	(World Naked Bike Ride México, 2018b)
		20/09/2018	6° Desafío modal	(WWF, 2018)
		11/2018	10° Congreso Nacional de Ciclismo Urbano, Aguascalientes (17-18 de noviembre)	(LJA, 2018)
		23/11/2018	Se nombra a Andrés Lajuos como encargado de SEMOVI	(Centro Urbano, 2018)
24/11/2018	Demandan acciones urgentes al presidente electo Andrés Manuel López Obrador y autoridades responsables de la Seguridad Vial	(Bicired, 2018)		

	27/11/2018	Colocación de bicicleta blanca de José Manuel Matías Flores, en Periférico y San Antonio, Álvaro Obregón. Era repartidor por aplicación	(Milenio, 2020a)
	27/11/2018	La muerte de José Manuel Matías Flores en su primer día de trabajo da pie al movimiento Ni Un Repartidor Menos	(Nosotrxs, 2019a)
Claudia Sheinbaum (2018-en el cargo)	05/12/2018	Se anuncia que no habrá exámenes de manejo	(Animal Político, 2018)
	11/01/2019	Ante el desabasto de gasolina surge iniciativa #yotecuido, para promover el uso de la bicicleta	(Televisa News, 2019)
	09/03/2019	9° Rodada de Altura	(Facebook Evento, 2019)
	21/03/2019	Reclasifican algunas avenidas en la CDMX, aumentan su límite de velocidad	(El Sol de México, 2019)
	24/03/2019	Colocación de bicicleta blanca de David Alejandro Cervantes, en el Parque de los Lirios, en Cuautitlán Izcalli	(Heraldo México, 2019)
	22/04/2019	Modificación al RTM; Fotomultas cambian por fotocívicas	(Infobae, 2019)
	18/05/2019	Colocación de bicicleta blanca de Ximena Callejas García, en Lago Hielmar y Río San Joaquín, Miguel Hidalgo	(YouTube Milenio, 2019)
	08/06/2019	14° Rodada al Desnudo	(World Naked Bike Ride México, 2019)
	17/06/2019	Colocación de bicicleta blanca de Anselmo Rebollo Ramírez, Lago Espiridino y Golfo de Adén, Miguel Hidalgo	(Fundación Centro Histórico, 2019)
	01/07/2019	Regulación de bicicletas compartidas sin anclajes y patines. Cae el uso de estos transportes	(Imagen Radio, 2017) y (Publimetro, 2019a)
	27/08/2019	La ciclovía planeada para Canal Nacional se recorta por oposición vecinal	(Expansión, 2019)
	08/09/2019	Se realiza un #BiciRally para dar capacitación de cómo la bicicleta puede ayudar en siniestros, a raíz del sismo de 2019	(Bicitekas, 2019)
	29/09/2019	Colocación de bicicleta blanca de Pablo Olvera, en Calle 7 y Bordo de Xochiaca, Nezahualcóyotl	(Milenio, 2019)

21/10/2019	Permiten subir bicicletas al metro todos los días después de las 22 horas	(Publimetro, 2019b)
11/2019	11° Congreso Nacional de Ciclismo Urbano, Monterrey (15-17 de noviembre)	(Guadalajara en Bici, 2019)
17/11/2019	Colocación de bicicleta blanca de Merit Ramírez, en Rabaúl y Prolongación Nueces, Azcapotzalco	(La Crónica, 2019)
20/11/2019	Primera manifestación de Ni Un Repartidor Menos	(Nosotrxs, 2019b)
30/11/2019	Colocación de bicicleta blanca de María de los Ángeles Lugo, en Cuitláhuac y Calle 10, Azcapotzalco	(YouTube Todos somos Azcapotzalco, 2019)
19/12/2019	Alza de precio de transporte público en el Estado de México	(El Universal, 2019)
15/01/2020	Se hace carril trole-bici en Eje Central	(Expansión Política, 2020)
01/02/2020	Inauguración sendero en Reforma	(El Universal, 2020b)
29/02/2020	Colocación de bicicleta blanca de José Rubén, Eje 1 Norte y Santa María la Ribera, Cuauhtémoc	(Facebook Evento, 2020)
06/03/2020	Inaugura Ciclovía en Churubusco por Pantitlán	(Chilango, 2020)
27/05/2020	SEMOVI anuncia ciclovías emergentes por COVID-19	(La Jornada, 2020)
08/06/2020	Inicia consulta pública del Mapa Ciclista de la CDMX	(Plaza Pública, 2020)
21/06/2020	Colocación de bicicleta blanca de José Reyes, en Aquiles Serdán y Las Armas, Tlanepantla	(Sin Embargo, 2020a)
02/07/2020	Presentan Gobernación y SEDATU "Plan de Movilidad 4S" para una nueva normalidad en los municipios del país	(Gobierno de México, 2020)
05/07/2020	Ciclistas se movilizan para pedir infraestructura de movilidad en Atizapán de Zaragoza, Naucalpan, Tlanepantla y Cuautitlán Izcalli	(Milenio, 2020b)
26/07/2020	Realizan "Rodada Godina" para impulsar el ciclismo en Atizapán-Naucalpan	(El Universal, 2020c)
08/08/2020	Colocación de bicicleta blanca de Carolina Espinosa Caballero "cariñx", en Patriotismo y Puente La Morena, Benito Juárez	(Infobae, 2020)
27/08/2020	Primer Tricicleada, competencia de triciclos de carga para manifestarse en contra la criminalización del trabajo en vía pública	(El Herald, 2020)

		06/09/2020	Movilización para pedir ciclovía en Gustavo Baz, Tlanepantla	(El Universal, 2020a)
		11/10/2020	Colocación de bicicleta blanca de Alexia Fernanda Ordoñez Mejía y de Emilio Ordoñez Amador (hija y padre), en el km 19 de la carretera México - Pachuca, Ecatepec	(Sin Embargo, 2020b)
		20/11/2020	Comienzan los Viernes de Furia, manifestaciones organizadas por Ni Un Repartidor Menos	(Excelsior, 2020)
		12/12/2020	Colocación de bicicleta blanca de Martín Flores Parra, en Eje Central entre Dr. Arce y Dr. Balmis, Cuauhtémoc	(Somos el Medio, 2000)

BIBLIOGRAFÍA CITADA EN EL ANEXO 1

- Bicitekas A.C. 2012. "Políticas públicas para el ciclismo urbano en la ciudad de México. Balance y lecciones aprendidas 2007-2012".
- Carreón García, Areli, Agustín Martínez Monterrubio, y Xavier Treviño Theesz. 2011. Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México. México: Secretaría de Medio Ambiente del Distrito Federal. "Reglamento de Tránsito Metropolitano", 2010..
- Pérez López, Ruth. 2011. Por mi ciudad en bicicleta: experiencias de ciclistas en la Ciudad de México. México: Bicitekas A.C.
- Villegas, Eruviel Ávila. 2015. "Ley de Movilidad del Estado de México". (12):37.

HEMEROGRAFÍA CITADA EN EL ANEXO 1

- Animal Político. (2011). Obtenido de <https://www.animalpolitico.com/2011/10/pintan-wikicarril-alrededor-de-san-lazaro-exigen-promover-uso-de-bicicleta/>
- Animal Político. (2014). Obtenido de <https://www.animalpolitico.com/transeunte/para-entender-la-nueva-ley-de-movilidad-del-df/>
- Animal Político. (2018). Obtenido de <https://www.animalpolitico.com/2018/12/examen-licencia-manejo-cdmx/>
- Atracción 360. (2013). Obtenido de <https://www.atraccion360.com/biciescuela-de-verano-se-instala-en-el-zocalo-capitalino>
- Atracción 360. (2014). Obtenido de <https://www.atraccion360.com/mujeres-pedalean-con-tacones-en-el-df>
- Bicired. (2008). Obtenido de <http://www.bicired.org/1er-congreso-nacional-de-ciclismo-urbano-2008/>
- Bicired. (2015a). Obtenido de <http://www.bicired.org/2015/01/19/recuerdan-a-funcionarios-anotar-y-cumplir-compromisos-pendientes-en-movilidad-sostenible/>
- Bicired. (2015b). Obtenido de <https://www.milenio.com/estados/realizan-rodada-de-altura-en-el-marco-del-dia-de-la-mujer>

- Bicired. (2015c). Obtenido de <http://www.bicired.org/invitacion-a-la-firma-de-la-carta-mexicana-de-los-derechos-del-peaton/>
- Bicired. (2015d). Obtenido de <http://www.bicired.org/2015/03/14/gritan-ciclistas-de-todo-mexico-altoalaviolenciavial/>
- Bicired. (2015e). Obtenido de <http://www.bicired.org/2015/03/16/lanzan-concurso-nacional-muevete-en-corto-para-promover-la-movilidad-sostenible-en-las-ciudades-mexicanas/>
- Bicired. (2017). Obtenido de <http://www.bicired.org/la-velocidad-mata-ciudadanos-exigen-mejores-mecanismos-para-regular-los-excesos-en-las-calles-del-pais/>
- Bicired. (2018). Obtenido de <http://www.bicired.org/2018/11/24/nomas-muertesviales-demandamos-acciones-urgentes-al-presidente-electo-andres-manuel-lopez-obrador-y-autoridades-responsables-de-la-seguridad-vial-en-nuestro-pais/>
- Bicitekas. (1986). Obtenido de <https://www.bicitekas.org/node/167>
- Bicitekas. (1997). Obtenido de <https://www.bicitekas.org/node/148>
- Bicitekas. (1998a). Obtenido de <https://www.bicitekas.org/node/158>
- Bicitekas. (1998b). Obtenido de <https://www.bicitekas.org/node/153>
- Bicitekas. (1998c). Obtenido de <https://www.bicitekas.org/node/142>
- Bicitekas. (2001). Obtenido de <https://www.bicitekas.org/node/163>
- Bicitekas. (2003a). Obtenido de <https://www.bicitekas.org/node/209>
- Bicitekas. (2003b). Obtenido de <https://www.bicitekas.org/node/211>
- Bicitekas. (2004). Obtenido de <https://www.bicitekas.org/node/212>
- Bicitekas. (2005). Obtenido de <https://www.bicitekas.org/node/210>
- Bicitekas. (2010). Obtenido de <https://bicitekas.org/node/141>
- Bicitekas. (2011). Obtenido de <http://ow.ly/d/jt5#RoT>
- Bicitekas. (2014). Obtenido de <https://bicitekas.org/node/144>
- Bicitekas. (2017). Obtenido de <https://bicitekas.org/node/143>
- Bicitekas. (2019). Obtenido de <https://bicitekas.org/node/206>

- Biciverde. (2010a). Obtenido de <http://biciverde.com/novedades/noticias-y-acciones/119-dia-mundial-sin-auto-22-de-septiembre>
- Biciverde. (2010b). Obtenido de <https://www.biciverde.com/novedades/noticias-y-acciones/134-urge-para-la-bici>
- Biciverde. (2011a). Obtenido de <http://biciverde.com/nosotros/nuestro-trabajo>
- Biciverde. (2011b). Obtenido de <http://biciverde.com/novedades/noticias-y-acciones/147-parqueando-en-izcalli>
- Biciverde. (2016). Obtenido de <http://biciverde.com/novedades/noticias-y-acciones/203-rueda-y-lucha-rodada-nacional-edomex-zona-norte>
- Bike Smut. (2012). Obtenido de <http://www.bikesmut.com/primerosmut-de-mexico-2/>
- Bike Smut. (2017). Obtenido de <http://bikeporntour.blogspot.com/2017/04/el-final-feliz-comienza-ciencia-friccion.html>
- Centro Urbano. (2018). Obtenido de <https://centrourbano.com/2018/11/23/asi-sera-nuevo-gabinete-movilidad-sheinbaum/>
- Chilango. (2020). Obtenido de <https://www.chilango.com/noticias/parque-y-ciclovía-en-pantitlan/>
- Ciclosfera. (2014). Obtenido de <http://www.ciclosfera.com/desafiomodal-2014-la-bicicleta-se-impone-en-mas-de-la-mitad-de-las-ciudades-mexicanas/>
- Ciclosfera. (2018). Obtenido de <https://www.ciclosfera.com/ciclistas-mexicanos-presentador-tv/>
- Ciudad Ciclista. (2009). Obtenido de <https://ciudadciclista.wordpress.com/2009/04/20/segundo-congreso-nacional-de-ciclismo-urbano-de-mexico/>
- DFensor Político. (2009). Obtenido de <http://dfensor.blogspot.com/2009/11/bicis-fantasma-recorren-la-ciudad.html>
- Diario en Bici. (2012). Obtenido de <http://diarioenbici.com/bicycle-film-festival-debuta-en-mexico/>
- Diario en Bici. (2013a). Obtenido de <http://diarioenbici.com/esta-de-vuelta-el-bicycle-film-festival-en-el-df/>
- Diario en Bici. (2013b). Obtenido de <https://diarioenbici.com/rodada-de-altura/>
- Distintas Latitudes. (2011). Obtenido de <https://distintaslatitudes.net/archivo/rodada-yosoyciclista-todos-cabemos-en-las-calles>
- Ecobici. (2021). Obtenido de <https://www.ecobici.cdmx.gob.mx/es/informacion-del-servicio/que-es-ecobici>
- El Gráfico. (2015). Obtenido de <https://www.elgrafico.mx/la-roja/12-06-2015/ciclista-pierde-la-vida-al-ser-arrollado>
- El Herald. (2020). Obtenido de <https://heraldodemexico.com.mx/nacional/2020/8/27/convocan-tricicleteada-ruta-horario-fecha-todo-lo-que-debes-saber-202719.html>
- El Sol de México. (2019). Obtenido de <https://www.elsoldemexico.com.mx/metro-poli/cdmx/abundan-choques-en-avenidas-que-reclasificaron-velocidad-ciclistas-3212506.html>
- El Universal. (2010a). Obtenido de <https://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/101859.html>
- El Universal. (2010b). Obtenido de <https://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/101822.html>
- El Universal. (2011). Obtenido de <https://archivo.eluniversal.com.mx/notas/749529.html>
- El Universal. (2012a). Obtenido de <https://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/113784.html>
- El Universal. (2012b). Obtenido de <https://archivo.eluniversal.com.mx/notas/885178.html>
- El Universal. (2013a). Obtenido de <https://archivo.eluniversal.com.mx/notas/902053.html>
- El Universal. (2013b). Obtenido de <https://archivo.eluniversal.com.mx/notas/902034.html>
- El Universal. (2015). Obtenido de <https://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2015/impreso/arrollan-a-ciclistas-en-periferico-sur-muere-1-129621.html>
- El Universal. (2017). Obtenido de <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2017/05/30/tribunal-avala-viajar-diario-en-metro-con-bicis-plegables>
- El Universal. (2019). Obtenido de <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/edomex/acuerdan-aumento-de-tarifa-del-transporte-publico-en-edomex>
- El Universal. (2020a). Obtenido de <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli>

- /ante-covid-ciclistas-del-edomex-piden-habilita-ciclovia-emergente
- El Universal. (2020b). Obtenido de <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/inauguran-sendero-compartido-en-paseo-de-la-reforma>
- El Universal. (2020c). Obtenido de <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/edomex/con-rodada-ciclista-oficinistas-exigen-ruta-segura-del-edomex-la-cdmx>
- El Vespertino. (2015). Obtenido de https://issuu.com/milednoticias1/docs/vespertino_21_01_15
- Excelsior. (2014a). Obtenido de <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2014/09/30/984488>
- Excelsior. (2014b). Obtenido de <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2014/10/05/985236>
- Excelsior. (2015). Obtenido de <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/01/17/1003186>
- Excelsior. (2017). Obtenido de <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2017/04/26/1159977>
- Excelsior. (2020). Obtenido de <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/ciclistas-bloquean-cdmx-exigen-justicia-para-mario/1418023>
- Expansión. (2019). Obtenido de <https://politica.expansion.mx/cdmx/2019/08/27/la-oposicion-de-un-grupo-de-vecinos-recorta-la-ciclovia-en-canal-nacional>
- Expansión Política. (2020). Obtenido de <https://politica.expansion.mx/cdmx/2020/01/17/carril-trolebici-esta-listo-eje-central-trolebus-ciclistas>
- Exquisito Fiu. (2015). Obtenido de <https://exquisitofiufiu.com/sexo-bicicletas-y-cine-el-festival-bike-smut-regresa-a-mexico/>
- Facebook Bicired. (2015). Obtenido de <https://www.facebook.com/biciredmx/videos/8vo-congreso-nacional-de-ciclismo-urbano-le%C3%B3n-gto/996257923727973/>
- Facebook Cletofilia. (2014). Obtenido de <https://www.facebook.com/soycletofilia/videos/rodando-por-ayotzinapabasta-de-impunidad-en-m%C3%A9xico-ayotzinapanoseolvida-ayotzinap/793723567349956/>
- Facebook Evento. (2013). Obtenido de https://www.facebook.com/events/619874498078574/621246724608018/?notif_t=plan_mall_activity&ref=110
- Facebook Evento. (2015). Obtenido de <https://www.facebook.com/events/casa-biciteka/instalaci%C3%B3n-bicicleta-blanca-v%C3%ADctor-alejandrol%C3%B3pez-valencia/410431942462740/>
- Facebook Evento. (2019). Obtenido de <https://www.facebook.com/events/monumento-a-la-revoluci%C3%B3n/rodada-de-altura-2019/346721379514593/>
- Facebook Evento. (2020). Obtenido de <https://www.facebook.com/events/1357588867763311/>
- Facebook Hazla de Tos. (2012a). Obtenido de <https://n9.cl/6mt9o>
- Facebook Hazla de Tos. (2012b). Obtenido de <https://n9.cl/elkkc>
- Fundación Centro Histórico. (2019). Obtenido de <http://fundacioncentrohistorico.com.mx/una-bicicleta-blanca-en-honor-a-anselmo/>
- Gaceta del Senado. (2014). Obtenido de <https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/62/3/2014-12-09-1/assets/documentos/gaceta6.pdf>
- Gaceta Diputados. (2017). Obtenido de <http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/63/2017/sep/20170927-II.html#Iniciativa2>
- Gobernanza Local. (2013). Obtenido de <https://gobnanzalocal.wordpress.com/2013/06/11/6to-congreso-nacional-de-ciclismo-urbano-morelia/>
- Gobierno de México. (2015). Obtenido de <https://www.gob.mx/cultura/prensa/52873>
- Gobierno de México. (2020). Obtenido de <https://www.gob.mx/sedatu/prensa/presentan-gobernacion-y-sedatu-plan-de-movilidad-4s-para-una-nueva-normalidad-en-los-municipios-del-pais-247217>
- Guadalajara en Bici. (2012). Obtenido de <https://gdlenbici.org/2012/08/01/5o-congreso-nacional-de-ciclismo-urbano/>
- Guadalajara en Bici. (2016). Obtenido de <https://gdlenbici.org/2016/11/12/9-congreso-nacional-de-ciclismo-urbano-en-guadalajara-18-al-20-de-noviembre-programa/>
- Guadalajara en Bici. (2019). Obtenido de <https://gdlenbici.org/2019/10/14/celebraran-11vo-congreso-nacional-de-ciclismo-urbano/>
- Heraldo México. (2019). Obtenido de <https://heraldodemexico.com.mx/nacional>

- /2019/3/24/colocan-bicicleta-blanca-en-parque-para-recordar-joven-asesinado-tras-asalto-en-cuautitlan-izcalli-83898.html
- Imagen radio. (2015). Obtenido de <https://www.imagenradio.com.mx/guia-completa-nuevo-reglamento-transito>
- Imagen Radio. (2017). Obtenido de <https://www.imagenradio.com.mx/movo-desafia-al-gobierno-cdmx-seguira-operando-sin-permiso#.XUu3qCMFQmc.twitter>
- Infobae. (2019). Obtenido de <https://www.infobae.com/america/mexico/2019/04/22/como-funcionan-las-nuevas-fotocivicas-en-la-ciudad-de-mexico/>
- Infobae. (2020). Obtenido de <https://www.infobae.com/america/mexico/2020/08/18/nunca-pero-nunca-me-abandones-carinito-ciclistas-alzan-la-voz-por-carolina-arrollada-por-el-exceso-de-velocidad-el-alcohol-y-la-falta-de-cultura-vial/>
- ITDP México. (2011). Obtenido de <http://mexico.itdp.org/noticias/itdp-lanza-la-campana-5-para-la-bicicleta-en-conferencia-de-prensa/>
- ITDP México. (2012). Obtenido de <https://mexico.itdp.org/noticias/desafio-modal-por-el-5porciento-para-la-bici/>
- ITDP México. (2017). Obtenido de <http://mexico.itdp.org/download/19482/>
- La Crónica. (2014). Obtenido de <http://www.cronica.com.mx/notas/2014/868145.html>
- La Crónica. (2019). Obtenido de <https://www.cronica.com.mx/notas-muerte-de-mujer-ciclista-bajo-trailer-a-viva-protesta-vecinal-1136819-2019>
- La Jornada. (2007). Obtenido de <https://www.jornada.com.mx/2007/10/19/index.php?section=estados&article=037n1est>
- La Jornada. (2020). Obtenido de <https://www.jornada.com.mx/ultimas/capital/2020/05/27/semovi-creara-ciclovias-temporales-ante-reapertura-de-actividades-5497.html>
- La Razón. (2015). Obtenido de <https://www.razon.com.mx/ciudad/rinden-homenaje-a-montse-en-reforma/>
- La Razón. (2017). Obtenido de <https://www.razon.com.mx/ciudad/con-bici-fantasma-recuerdan-a-ciclista-muerta-en-la-alamos/>
- La Silla Rota. (2014). Obtenido de <https://lasillarota.com/metropoli/montan-bici-blanca-por-ciclista/55155>
- La Silla Rota. (2015a). Obtenido de <https://lasillarota.com/opinion/columnas/vision-cero-para-cdmx/98012>
- La Silla Rota. (2015b). Obtenido de <https://lasillarota.com/lanzan-campana-ojo-con-el-ciclista-en-la-cdmx/97255>
- La Vuelta a la Bici. (2015). Obtenido de <http://lavueltaalabici.com/sedes/>
- Laboratorio para la Ciudad. (2018). Obtenido de <https://labcd.mx/experimentos/redaccion-del-programa-integral-de-seguridad-vial-pisvi/>
- LJA. (2018). Obtenido de <https://www.lja.mx/2018/11/inauguran-trabajos-del-x-congreso-nacional-de-ciclismo-urbano/>
- Más por más. (2014). Obtenido de <https://www.maspormas.com/cdmx/realizan-primer-foro-ciclista/>
- Más por más. (2016). Obtenido de <https://www.maspormas.com/cdmx/fotogaleria-bici-en-tacones/>
- Milenio. (2013). Obtenido de https://web.archive.org/web/20170820115409/http://www.milenio.com/df/Ciclistas-exigen-justicia-asesinato-Jenny_0_166783496.html
- Milenio. (2015a). Obtenido de <https://noticieros.televisa.com/mexico-df/recorrido-nocturno-rinden-homenaje-ciclista-rafael-guerrero/>
- Milenio. (2015b). Obtenido de <https://www.milenio.com/estados/cursos-seguridad-vial-choferes-transporte-publico>
- Milenio. (2016). Obtenido de <https://www.milenio.com/estados/premian-con-dinosaurios-de-oro-a-lo-peor-en-movilidad>
- Milenio. (2017). Obtenido de <https://www.milenio.com/estados/rodada-del-altura-en-la-cdmx>
- Milenio. (2018). Obtenido de <https://www.milenio.com/estados/realizan-homenaje-al-primer-ciclista-que-murio-en-2018>
- Milenio. (2019). Obtenido de <https://www.milenio.com/politica/comunidad/colocan-puente-neza-bici-honrar-ciclista-caido>
- Milenio. (2020a). Obtenido de <https://www.milenio.com/opinion/hector->

- zamarron/el-manubrio/los-esenciales-repartidores-de-app.s
- Milenio. (2020b). Obtenido de <https://www.milenio.com/politica/comunidad/naucalpan-ciclistas-piden-infraestructura-de-movilidad>
- Mizcalli. (2010). Obtenido de <http://mizcalli.com/articulos-izcalli/ultimos-articulos/145-bicizcalli-primer-paseo-dominical>
- MTV. (2016). Obtenido de <https://mvt.com.mx/con-rodada-ciclista-apoyan-la-lucha-de-atenco-contra-nuevo-aeropuerto/>
- Muévete en bici. (2015a). Obtenido de http://data.sedema.cdmx.gob.mx/mueveteenbici/index.php?option=com_content&view=article&id=44&Itemid=34
- Muévete en bici. (2015b). Obtenido de http://data.sedema.cdmx.gob.mx/mueveteenbici/index.php?option=com_content&view=article&id=69&Itemid=74
- Muévete en bici. (2015c). Obtenido de http://data.sedema.cdmx.gob.mx/mueveteenbici/index.php?option=com_content&view=article&id=46&Itemid=55
- Nexos. (2018). Obtenido de <https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1728>
- Nosotrxs. (2019a). Obtenido de <https://nosotrxs.org/en-tu-pedido-va-mi-vida/>
- Nosotrxs. (2019b). Obtenido de <https://nosotrxs.org/repartidores-exigen-mejores-condiciones-laborales/>
- Nuevo Chimalhuacán. (2018). Obtenido de <https://chimalhuacan.gob.mx/boletines.php?id=1398>
- Paseo a Ciegas. (2017). Obtenido de <http://www.paseoaciegas.org/quienes-somos/>
- Paseo de Todos. (2010). Obtenido de <https://paseodetodosdf.wordpress.com/2010/08/>
- Plaza Pública. (2020). Obtenido de <https://plazapublica.cdmx.gob.mx/procesos/mapaciclistacdmx/steps>
- Proceso. (2007). Obtenido de <https://www.proceso.com.mx/nacional/cdmx/2007/8/31/presenta-ebrard-el-proyecto-plan-verde-para-el-df-36831.html>
- Publimetro. (2016). Obtenido de <https://www.publimetro.com.mx/mx/noticias/2016/04/10/crean-la-bicicleta-monumental-humana-mas-grande-del-mundo-en-el-zocalo.html>
- Publimetro. (2019a). Obtenido de <https://www.publimetro.com.mx/mx/noticias/2019/09/16/caen-viajes-bicicletas-11-tras-la-regulacion-semovi.html>
- Publimetro. (2019b). Obtenido de <https://www.publimetro.com.mx/mx/noticias/2019/10/20/tres-dias-habra-carriles-compartidos-bicicletas-transporte-publico.html>
- Pueblo Ciclero. (2010). Obtenido de <https://pueblobiclero.org/invitan-al-tercer-congreso-nacional-de-ciclismo-urbano-en-puebla/>
- Pueblo Ciclero. (2011). Obtenido de <https://pueblobiclero.org/4to-congreso-nacional-de-ciclismo-urbano-monterrey-111111/>
- Pueblo Ciclero. (2013). Obtenido de <https://pueblobiclero.org/pidenlanaparalaciudadhumana/>
- Reseña Urbana. (2012). Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/198/19824826009.pdf>
- SDP Noticias. (2016). Obtenido de <https://www.sdpnoticias.com/local/cdmx/ciclista-ciclovía-circula-golpea-agrede.html>
- SEDATU. (2012). Obtenido de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/505297/15_Biciestacionamiento_Masivo.pdf
- Sin Embargo. (2020a). Obtenido de <https://www.sinembargo.mx/21-06-2020/3809224>
- Sin Embargo. (2020b). Obtenido de <https://www.msn.com/es-mx/noticias/mexico/cientos-en-rodada-exigen-justicia-para-alexia-ciclista-de-la-unam-atropellada-junto-con-su-padre/AR-BB19V0CW>
- Somos el Medio. (2000). Obtenido de <https://www.somoselmedio.com/2020/12/12/instalan-bicicleta-blanca-en-memoria-de-martin-flores/>
- STCONAPRA. (2014). Obtenido de http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Eventos_Nov1514.html
- Televisa News. (2019). Obtenido de <https://noticieros.televisa.com/historia/ciclistas-te-acompanan-andar-bicicleta-cdmx/>
- Transita Seguro México. (2016). Obtenido de <http://www.transitaseguro.org/2016/09/de-safio-modal-2016-cdmx.html>
- Twitter #FMB6. (2017). Obtenido de <https://twitter.com/hashtag/FMB6>

- Twitter Araceli Ramírez. (2015). Obtenido de <https://twitter.com/aracelirmzsiete/status/562655085936005121>
- Twitter Bicitlán Radio. (2013a). Obtenido de <https://twitter.com/BicitlanRadio/status/365216750356279297>
- Twitter Bicitlán Radio. (2013b). Obtenido de <https://twitter.com/BicitlanRadio/status/355040951028289536>
- Twitter Bicitlán Radio. (2015). Obtenido de <https://twitter.com/BicitlanRadio/status/563934106434543616?s=20>
- Twitter denuncias. (2013). Obtenido de https://twitter.com/search?q=bicicletas%20madero%20until%3A2013-08-01%20since%3A2013-04-01&src=typed_query&f=live
- Twitter En bici y en paz. (2018). Obtenido de <https://twitter.com/olafdickinson/status/966729688029605888>
- Twitter Mujeres en bici. (2018). Obtenido de <https://twitter.com/mujeresenbici>
- Twitter Mujeres en Tránsito. (2014). Obtenido de <https://twitter.com/MujeresEnTransi/status/536978248530685952>
- Twitter Rot Wailer. (2011). Obtenido de https://twitter.com/rot_wailer/status/121627529604898816
- Twitter Xavier Treviño. (2015). Obtenido de <https://twitter.com/xtrevi/status/656481561831862272>
- Unión. (2018). Obtenido de <https://www.unioncdmx.mx/articulo/2018/04/02/transporte/guia-ciclista-de-la-cdmx-si-puedo-rodar>
- Vértigo Político. (2013). Obtenido de <https://www.vertigopolitico.com/politica/ciudadanos/bicis-blancas-homenajes-altar-que-desaparecen-en-el-d-f>
- Vértigo Político. (2015). Obtenido de <https://www.vertigopolitico.com/politica/ciudadanos/homenajean-a-ciclista-atropellada-en-paseo-de-la-reforma>
- Vivir México. (2009). Obtenido de <https://vivirmexico.com/2009/06/rodada-mundial-ciclista-al-desnudo-en-el-df>
- World Naked Bike Ride México. (2008a). Obtenido de <http://wnbrmexico.blogspot.com/2008/05/ciclonudistas-wnbr-mxico-2007-crnica-en.html>
- World Naked Bike Ride México. (2008b). Obtenido de <http://wnbrmexico.blogspot.com/2008/>
- World Naked Bike Ride México. (2010). Obtenido de <http://wnbrmexico.blogspot.com/2010/04/wnbrmexico2010.html>
- World Naked Bike Ride México. (2012). Obtenido de <http://wnbrmexico.blogspot.com/2012/06/comunicado-prensa-wnbrmexico-2012.html>
- World Naked Bike Ride México. (2013). Obtenido de <http://wnbrmexico.blogspot.com/2013/06/comunicado-de-prensa-2013.html>
- World Naked Bike Ride México. (2014). Obtenido de <http://wnbrmexico.blogspot.com/p/normal-0-false-false-false-es-trad-ja-x.html>
- World Naked Bike Ride México. (2015). Obtenido de <http://wnbrmexico.blogspot.com/2015/05/comunicado-de-prensa-wnbr-mexico-2015.html>
- World Naked Bike Ride México. (2016). Obtenido de <http://wnbrmexico.blogspot.com/2016/06/comunicadodeprensa1wnbrcdmx2016.html>
- World Naked Bike Ride México. (2017). Obtenido de <http://wnbrmexico.blogspot.com/2017/06/comunicado-de-prensa-wnbr-mexico-junio.html>
- World Naked Bike Ride México. (2018a). Obtenido de <http://wnbrmexico.blogspot.com/2018/06/comunicado-prensa-wnbr-mexico-2018.html>
- World Naked Bike Ride México. (2018b). Obtenido de <http://wnbrmexico.blogspot.com/2018/06/lo-que-no-debes-olvidar.html>
- World Naked Bike Ride México. (2019). Obtenido de <http://wnbrmexico.blogspot.com/2019/06/wnbrcdmx2019.html>
- WWF. (2018). Obtenido de <https://www.wwf.org.mx/?uNewsID=335130>
- YouTube El ojo de las ciclovías. (2017). Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=5N3USX1udtM>

YouTube Milenio. (2019). Obtenido de
https://www.youtube.com/watch?v=ZCMIJcnPMkk&feature=emb_title

YouTube Todos somos Azcapotzalco.
(2019). Obtenido de
<https://www.youtube.com/watch?v=WUg8-YCr9Kw>

YouTube World Naked Bike Ride Mexico.
(2006). Obtenido de
https://www.youtube.com/watch?time_continue=121&v=XEy_XMBrCr8&feature=emb_title

Zig-zagueando. (2009). Obtenido de
<https://zig-zagueando.blogspot.com/2009/11/la-bici-fantasma-de-liliana-castillo.htm>

ANEXO 2. GUIÓN DE ENTREVISTAS

GUÍA DE ENTREVISTA (CIVILES)

Datos de la persona

Introducción. Importante aclarar las administraciones a investigar y el activismo y el movimiento ciclista. Poner de ejemplo las herramientas y estrategias de acción.

- Nombre, trabajo, etcétera
- Eres ciclista, desde cuándo, cómo empezaste
- ¿Cómo ha sido tu trayecto en el activismo de la bicicleta hasta hoy? ¿Cuántos años llevas en ello? ¿Pertenece a algún grupo u organización?

Organizaciones ciclistas

- ¿Cuáles son las actividades que ha organizado tu colectivo a lo largo del tiempo? ¿Cómo han cambiado?
- ¿cómo deciden qué actividades hacer? Qué toman en cuenta
- ¿Hacia qué sector o tipo de personas están dirigidas las actividades?
- ¿Tu colectivo tiene objetivos claros? ¿Cuáles? ¿Crees que los tengan los otros grupos?
- ¿Cómo se diferencian las actividades de tu grupo con los otros?
- ¿Se han tenido que preparar para llevar a sus actividades a cabo? Estudiar, tomar cursos, invertir en herramientas
- ¿Cómo es la relación con los diferentes grupos ciclistas? ¿Trabajan juntos? ¿Con cuáles?
- ¿En los últimos años, cuándo crees que tuvo más fuerza el movimiento ciclista? ¿Qué impacto tuvo en la gente? ¿y en el gobierno?
- ¿Cuáles crees que sean los principales aciertos que han cometido? ¿y los errores?

Relación con el gobierno y otros actores

- ¿Con qué actores o instituciones crees que es conveniente relacionarse para que se pueda impulsar el uso de la bicicleta?
- ¿Cómo ha reaccionado el gobierno a sus actividades?
- ¿Cómo describirías la relación entre el gobierno y los colectivos ciclistas, ha habido cambios con las diferentes administraciones? ¿Es igual con los diferentes niveles de gobierno? (si no sabe responder, preguntar si hay buena disposición).
- ¿Cómo reaccionan cuando el gobierno anuncia una obra o una legislación que impacta el uso de la bici, ¿tu colectivo organiza alguna actividad? ¿Y los otros grupos?

Incidencia en política pública

Explicar la incidencia

- ¿Crees que la comunidad ciclista influyó en las acciones de gobierno en pro de la bicicleta? ¿En cuáles?

- ¿Qué tipo de actividades crees que influyen más en política pública de movilidad?⁸
- ¿Qué tipo de actividades crees que influyen menos en política pública de movilidad?
- ¿Cómo crees que fue la incidencia de tu grupo en la política de movilidad durante la administración de Marcelo Ebrad Casaubón / Enrique Peña Nieto? ¿y de los otros grupos? (2006-2012)
- ¿Cómo crees que fue la incidencia de tu grupo ciclistas en la política de movilidad durante la administración de Miguel Ángel Mancera / Miguel Ávila Villegas? ¿y de los otros grupos? ¿y de los otros grupos? (2012-2018)
- ¿Cómo se sabe si se logró tener incidencia, tienen alguna forma de evaluar su impacto?
- ¿Algo más que agregar?

GUÍA DE ENTREVISTA (GOBIERNO)

Datos de la persona

Introducción. Importante aclarar las administraciones a investigar, el activismo y el movimiento ciclero. Poner de ejemplo las herramientas y estrategias de acción.

- Nombre, edad, entidad en que trabaja, etcétera
- ¿Cómo ha sido tu trayecto en el gobierno? ¿Cuánto tiempo has trabajado en esa área (En qué administraciones)?
- ¿Usas la bicicleta como modo de transporte?
- ¿Formas parte o has formado parte de algún colectivo ciclista?

Relación con el gobierno y otros actores

- ¿Los grupos ciclistas suelen convocar a la institución en la que trabajas en sus actividades? Si lo hacen, ¿suelen ir?
- ¿Cómo sientes que reacciona la comunidad ciclista cuando se anuncia una obra o legislación que impacta al uso de la bicicleta?
- ¿Con los cambios de administración ha cambiado la forma en que el gobierno se relaciona con los colectivos?
- Además de los colectivos ciclistas, ¿qué otros actores creen que tienen incidencia en la política de movilidad?
- ¿Crees que la comunidad ciclista influyó en las acciones de gobierno en pro de la bicicleta? ¿En cuáles y cómo?
- ¿Cómo describirías la relación entre el gobierno y los colectivos ciclistas? (si no sabe qué responder, preguntar si hay buena disposición)

Incidencia en política pública

- ¿Qué es para ti la incidencia en políticas públicas?
- ¿Qué tipo de actividades de los colectivos ciclistas influyen más política pública de movilidad? ¿Cuáles tienen menos éxito?⁹

⁸ Recordar estrategias y herramientas de acción

⁹ Recordar estrategias y herramientas de acción

- ¿Cómo crees que fue la incidencia de los grupos en la política de movilidad durante la administración de Marcelo Ebrad Casaubón / Enrique Peña Nieto? (2006-2012)
- ¿Cómo crees que fue la incidencia de los grupos ciclistas en la política de movilidad durante la administración de Miguel Ángel Mancera / Miguel Ávila Villegas? ¿y de los otros grupos? (2012-2018)
- ¿Cómo crees que debe ser la política de movilidad en pro de la bicicleta?

Organizaciones ciclistas

- ¿Cuándo crees que el movimiento ciclista ha tenido más fuerza en los últimos años?
- ¿Cuáles crees son los acontecimientos (detonantes, incidentes) que crea han movilizadado más a la comunidad ciclista?
- ¿Crees que todas las actividades de los grupos ciclistas buscan influir en las decisiones de gobierno?
- ¿Algo más que agregar?