

# "A LAS CICLOVÍAS EN TOLUCA

## NADIE LAS QUIERE"

Los usuarios de bicicletas en la capital mexiquense se enfrentan a **vehículos estacionados hasta en doble fila, el apartado de lugares con botes, llantas o tubos, baches y la falta de cultura vial**

Texto: **CLAUDIA GONZÁLEZ**  
—metropoli@eluniversal.com.mx  
Fotografía: **JORGE ALVARADO**

**T**oluca, Méx.— Vehículos estacionados hasta en doble fila, el apartado de lugares de estacionamiento con botes, llantas o tubos, baches y la falta de cultura vial son algunos de los obstáculos que sortean los ciclistas en el centro de Toluca, en la zona industrial o Tollocan.

"A las ciclovías en Toluca nadie las quiere", coincidieron ciclistas —quienes se ven afectados por el rechazo— y locatarios ubicados en la zona donde atravesará el proyecto de Bicicleta Pública, a cargo de la Secretaría de Movilidad (Semov) del Estado de México.

A pesar de que un centenar de ciclistas van de la zona norte a la parte industrial e, incluso, hasta otro municipio de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca, "a las personas en bici nadie nos respeta", dijo Jesús Pérez, quien usa la bici como transporte diario de su casa al trabajo.

La negativa de los comerciantes ha provocado la cancelación de varios proyectos de ciclovías, como el de Isidro Fabela, avenida Sor Juana-Lerma, Toluca-Tenango y Toluca-Metepec.

Estos cuatro proyectos de ciclovías, tres de ellos en Toluca, conectarían a 6 mil usuarios, desde las zonas norte y sur, hacia las facultades de la Universidad Autónoma del Estado de México (UAEMex), las dos áreas industriales, además del polígono de bares y restaurantes.

### Difficultades físicas

Los riesgos para quienes van en bici comienzan con la falta de cultura vial, porque motociclistas, automovilistas, el transporte público de pasajeros o tráileres e incluso los transeúntes invaden la única vía exclusiva que se mantiene en la ciudad: en la Alameda de Toluca.

"Van caminando por el bicarril y no se quitan aunque casi los atropelle con la bici. Los automovilistas no respetan el carril confinado, no importa si está pintado, delimitado con bolardos, señalando con letreros, hasta los de tránsito invaden o se estacionan en el carril", denunció Jesús.

Los ciclistas también sortean la imprudencia de los automovilistas que sin reparo dan vuelta en sitios prohibidos o aceleran para ganar el paso.

Entre las 6:00 y las 9:00 horas, el conflicto se presenta principalmente

con los autobuses del transporte público que hacen paradas para el ascenso y descenso de pasajeros en cualquier parte.

También hay ciclistas que no respetan los semáforos, no portan cascos, ni equipo de seguridad, algunos incluso llevan consigo a menores en los diablitos.

"Nosotros tratamos de ganar un carril, pero los autos estacionados y las vueltas sin señalización nos ponen en más riesgo. Por Isidro Fabela han habido varios atropellamientos y tampoco se puede circular junto al camellón, porque hay retornos sin señalización, no hay forma de rodar sin peligros", insistió Jesús.

La oscuridad acompaña la rodada de los ciclistas a partir de las 19:00 horas, cuando van en grupo los ciclistas, pocos portan alguna prenda que los distinga y apenas pueden acelerar la rodada para ganar el paso a la muerte, dicen.

### Rechazo

Particularmente en Isidro Fabela la negativa es rotunda, la ruta prevista por la Semov conecta a la Terminal de Autobuses de Toluca con la zona industrial y la zona norte de la capital mexiquense; sin embargo, el proyecto enfrentó a ciclistas, organizaciones civiles y locatarios de la zona; los primeros demandan un espacio por dónde circular seguros, los segundos se rehúsan a ceder el espacio que dicen es necesario para sus ventas.



Este proyecto pendiente desde hace casi seis años cuenta con un presupuesto asignado actualmente para su trazo y formar parte del proyecto de Bicicletas Públicas, al que han contribuido para su materialización organizaciones ciclistas inglesas, además en años pasados las autoridades estatales recibieron la asesoría de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu) del gobierno federal.

Ahora la Semov y el ayuntamiento de Toluca intentan seguir con la estrategia, pues de acuerdo con el colectivo Movilidad para Todos, por dicha vialidad transitan 2 mil 500 ciclistas diariamente.

Por su parte, los comerciantes, la mayoría de refacciones para automóviles y taquerías o negocios

de comida, dijeron que impedir el estacionamiento de los clientes frente a sus negocios afecta sus ventas de manera directa, por lo que proponen que el bicicarril sea ubicado sobre el camellón, donde no los afecten.

Señalaron que no es una ruta que todo el día utilicen los ciclistas, aunque reconocieron que por la tarde, después de las 18:00 horas, es necesario el carril confinado para quienes regresan a casa de sus actividades laborales.

Aun así, no quieren esa ruta frente a los locales y han colocado mantas, mensajes rechazando la vía para las bicicletas e incluso alistan un amparo contra el proyecto.

Aunque por el momento autoridades de la Secretaría de Movilidad estatal y el gobierno municipal mantienen abiertas las mesas de diálogo con activistas y locatarios, para los comerciantes es "imposible" ceder el carril.

"Además de las pérdidas por la pandemia, si nosotros no dejamos que el cliente se estacione se va a ir a buscar otro lugar. No podemos darnos el lujo", mencionaron algunos de los entrevistados.

### Bicis públicas

Para el gobierno estatal, este proyecto es prioridad, pues dicha vía conecta con Las Torres, por donde cruza el Tren Interurbano *El Insurgente*, y el planteamiento es que las Bicicletas Públicas corran por debajo de la vía del tren, desde Zinacantepec hasta San Mateo Atenco, que sea una ruta metropolitana.

El secretario de Movilidad, Daniel Sibaja, dijo que ya alistan la implementación de este sistema —que operaría a semejanza de Ecobici en la Ciudad de México— en diversas regiones, la ciudad de Toluca, Lerma hasta Zinacantepec; sin embar-

go, persiste la renuencia contra el trazo de las ciclovías.

Indicó que el beneficio en Toluca es para 3 mil trabajadores que utilizan este método de transporte, además de estudiantes y empleados de otros sectores.

Este mismo proyecto se ha planteado varias veces. En 2015 fue implementado en Toluca el sistema de bicicleta pública llamado Huizi, que fue operado con organismos privados y la administración municipal; sin embargo, fracasó y fue suspendido por las autoridades municipales, pero se conservan las ciclovías.

Aunque nunca atravesó por Isidro Fabela porque los ciclistas impidieron su establecimiento, a esa administración le han seguido cuatro más que no logran convencer a los inconformes.

Para desarrollar este proyecto, la Semov firmó hace unos días un convenio de cooperación internacional con la Unión Europea (UE), para que a través del proyecto Desafíos Verdes Globales en México, consultores especializados de la Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas (FIIAPP), con recursos de la Unión Europea, acompañen el diseño y aplicación de los proyectos, con el fin de impulsar la movilidad urbana sostenible en la entidad.

### Otros casos

Pese a los intentos por parte de los activistas para demostrar la necesidad de los usuarios sobre el derecho a contar con infraestructura segura, la realidad es que hasta el momento sólo han avanzado en casos específicos, en los que por varios meses funcionan las vías ciclistas y después son retiradas con todo y proyectos de prestación de unidades, como ocurrió en Toluca y Metepec.

El caso de Isidro Fabela, en Toluca, es uno de los ejemplos más claros, señaló Diana Bobadilla, de Rueda Metepec, pues ya contaba con un proyecto ejecutivo, pero fue cancelado tras la negativa por parte de locatarios de la zona.

En los diagnósticos de aforo 2020 y 2021 comprobaron que la avenida que conecta desde la terminal de autobuses hasta la zona norte de la capital, en donde se concentra un mayor número de usuarios de bicicletas; sin embargo, no avanzó el trazo de la ciclovía.

En casos como la Alameda, en Miguel Hidalgo, con el cambio de administración municipal se borró la ciclovía.

Lo que ha quedado son los señalamientos sobre Colón, donde hay infraestructura que al principio no fue bien recibida por locatarios, que con el paso de los meses, después se habituaron e, incluso, se apropiaron de ella, ya que atrajo más clientes jóvenes. ●

## PROYECTOS CANCELADOS

**El rechazo a las ciclovías, principalmente de comerciantes, ha derivado en que la puesta en operación de carriles confinados para bicicletas no se concrete, entre ellos están:**

- **Isidro Fabela.** Conecta la Terminal de Autobuses de Toluca con la zona industrial, y, además, contaba con proyecto ejecutivo.
- **Se anunciaron como proyectos metropolitanos:** avenida Sor Juana-Lerma, Toluca-Tenango, Toluca-Metepec.



**Nosotros tratamos de ganar un carril, pero los autos estacionados y las vueltas sin señalización nos ponen en más riesgo"**

**JESÚS PÉREZ**  
Ciclista

## 6 mil

**USUARIOS**  
de bicicletas quedarían conectados con los 4 proyectos de ciclovías que siguen pendientes.

## 2015

**AÑO**  
en el que empezó a operar en Toluca el sistema bicicleta pública Huizi; fracasó y sólo quedan las ciclovías.





Los ciclistas sortean la imprudencia de los automovilistas que se estacionan sin importarles bloquear el paso.

