



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ARAGÓN**

LICENCIATURA EN DERECHO

**TRABAJO POR ESCRITO QUE
PRESENTA:**

GÓMORA GÁLVEZ MARIO ALBERTO

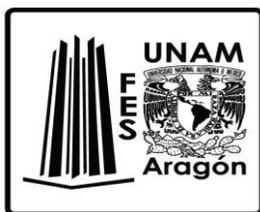
TEMA DEL TRABAJO:

**ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD DE LA BICICLETA
Y VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS
DENTRO DEL NUEVO REGLAMENTO
DE TRÁNSITO
DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

**EN LA MODALIDAD DE “SEMINARIO
DE TITULACIÓN COLECTIVA”**

PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO



Nezahualcóyotl, Estado de México, 2016





Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Agradecimientos

Agradezco a la Universidad Nacional Autónoma de México por haberme abierto las puertas y otorgarme la oportunidad de instruirme dentro y fuera de sus aulas.

También a la Facultad de Estudios Superiores Aragón por ser mi alma máter, brindarme todos los conocimientos con los que hoy día cuento y gratas satisfacciones con las cuales me han permitido lograr concluir mi Licenciatura en Derecho.

A mi padre Mario Gómora, que ha sido mi maestro de vida, y que me alienta con sus consejos y palabras día con día. A mis hermanas Leticia, Norma, Vanessa Haydee, Ana Luisa que han sido mi apoyo incondicional y por ser un gran ejemplo e impulso para mí. A mi madre María del Socorro por ser la mujer que me dio la bendición de vida.

A todos y cada uno de mis maestros que me instruyeron a lo largo de la carrera y ayudaron a formarme en sus clases, y en especial a la Maestra Diana Selene García Domínguez quien fue mi apoyo y guía para llevar a cabo este trabajo.

Agradezco a mis amigos Michelle, Cristófer, Gerardo, David, Luz, Fabiola, Lizette, así como mis amigas de Ecuador Karen y Katherine, por estar presentes en cada momento de mi vida con sus palabras y afecto.

A Edith López Arellanes y familia por brindarme su apoyo y consejos, y por estar a mi lado en todo momento que siempre lo he requerido.

Y por último a todas aquellas personas que he tenido el honor de conocer y han sido participes de mi formación profesional y a los ciclistas que han sido coparticipes formadores de este trabajo y son quienes con sus acciones me brindaron los puntos importantes para formar esta tesitura.

**ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD DE LA BICICLETA Y VEHÍCULOS NO
MOTORIZADOS DENTRO DEL NUEVO REGLAMENTO DE TRÁNSITO DE
LA CIUDAD DE MÉXICO**

	Página
ÍNDICE.....	I
INTRODUCCIÓN.....	III

**CAPÍTULO 1
DE LA MOVILIDAD Y LA BICICLETA**

1.1 MOVILIDAD.....	1
1.2 BICICLETA.....	2
1.3 INFRAESTRUCTURA.....	4
1.3.1 De las ciclovías.....	5
1.3.2 De las bici estaciones.....	7
1.4 PROHIBICIONES Y SANCIONES PARA LOS CICLISTAS.....	8

**CAPÍTULO 2
LA MOVILIDAD EN BICICLETA Y SU RELACIÓN JURÍDICA AL SISTEMA
DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

2.1. REGLAMENTO.....	14
2.1.1. Tipos.....	14
2.2. REGLAMENTO DE TRÁNSITO.....	16
2.3. REGULACIÓN JURÍDICA DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS EN LOS DIFERENTES REGLAMENTOS DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.....	17
2.3.1. Reglamento de tránsito del Distrito Federal del 30 de diciembre de 2003.....	18
2.3.2. Reglamento de tránsito metropolitano del 20 de junio de 2007.....	21

2.3.3.Reglamento de tránsito de la Ciudad de México del 17 de Agosto de 2015.....	25
---	----

CAPÍTULO 3

PROBLEMÁTICA POR LA FALTA DE REGULACIÓN JURÍDICA DE LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS EN EL NUEVO REGLAMENTO DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

3.1.LA FALTA DE REGULACIÓN DE DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS EN LA CIUDAD DE MÉXICO.....	29
3.2. CONSECUENCIAS POR LA FALTA DE REGULACIÓN DE DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS EN DE LA CIUDAD DE MÉXICO.....	32
3.3.PROPUESTA PARA REGULAR LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS EN EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE MÉXICO	34
3.4.NECESIDAD DE CREAR UN CAPÍTULO IV BIS DE LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS Y LA CREACIÓN DE LOS ARTÍCULOS 21 BIS, 21 TER, 21, CUARTER, 21 QUINTUS, 21 SEXTUS Y 21 SEPTIMUS DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.....	35
3.5. CREACIÓN DE UN CAPITULO ESPECIALIZADO EN LA BICICLETA.....	37
3.5.1. Ventajas.....	39
Conclusiones.....	41
FUENTES CONSULTADAS.....	43

INTRODUCCIÓN

Diseñar normas eficaces de fomento del uso de la bicicleta como modo de transporte urbano es un tema de actualidad debido a que el uso de la bicicleta se ha masificado, generando que se creen normas que protejan y resalten el valor del ciclista, al momento de transitar por las vías públicas. El problema actual sobre el que versa esta tesitura incluye puntos importantes como mayor responsabilidad y compromiso al ciclista, resaltar a la bicicleta como un medio de transporte de gran importancia, el estudio de la falta de apoyo por parte de las Instituciones Públicas, y como punto importante, la generación de la infraestructura vial adecuada para la movilidad de bicicleta y por ende del mismo ciclista.

El presente tema de Análisis de la movilidad en bicicleta dentro del Nuevo Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México consta de Tres capítulos que a continuación se refieren.

Para el Capítulo 1 denominado *De la movilidad y la bicicleta* se estudiarán las temáticas sobre que es la movilidad en bicicleta y su importancia al momento de ser aplicada en la Ciudad de México, como también, cual es el lugar de la bicicleta en esta Ciudad, resaltando las principales obligaciones y prohibiciones para los ciclistas, así como sus derechos que son desglosados, interpretados y referidos para una mejor comprensión de cada uno y por ende de la temática en general.

Para el Capítulo 2 titulado *el Reglamento de tránsito*, se abordará más profundamente la conceptualización de los reglamentos, cabe mencionar que hay variación de reglamentos para distintas circunstancias, así como también para el momento que sean utilizados. Y es que, dentro de este capitulado se hace un estudio pormenorizado de los tres reglamentos más importantes que han incluido a la bicicleta, y por ende a la movilidad en bicicleta y al ciclista en los últimos 15 años, resaltando su importancia a la hora de llevar a cabo su movilidad en la Ciudad de México (antes Distrito Federal) más aun haciendo hincapié en su jerarquía con la generación de sus derechos, obligaciones y sobre todo las prohibiciones que el ciclista tiene para realizarse una convivencia

más armoniosa en las infraestructuras referidas que por derecho les corresponden para llevar una seguridad tanto para su persona como para la población en general.

Dentro del Capítulo 3 que se denomina *Problemática por la falta de regulación jurídica de la circulación de bicicletas en el nuevo Reglamento de tránsito de la Ciudad de México*, se realizará un estudio completo de los problemas que se han generado por la falta de implementación de ciertas normas en el nuevo Reglamento de tránsito para la Ciudad de México, y más que nada generar nuevas temáticas sobre aplicaciones importantes que conllevarán a un mejor desarrollo de las normas jurídicas que incluye este nuevo Reglamento para así generar una mejor convivencia y otorgarle a la bicicleta una nueva jerarquía dentro de este sistema y más aún, darle al ciclista apoyo y protección pero sobre todo incluirle una mayor responsabilidad personal dentro de la Ciudad de México.

Los métodos de investigación que se utilizaran en este trabajo fueron el documental, permitiéndome hacer una recopilación adecuada de datos de fuentes documentales, poniendo atención a la problemática para generar un mejor análisis de los contenidos utilizados.

También el método inductivo fue utilizado aplicando de observación de las fuentes documentales, analizando cada una de ellas y llevando a cabo una clasificación de los hechos suscitados a raíz de lo anterior, pudiendo dar soluciones a las problemáticas planteadas. Además, se aplicó el estudio del método exegético para las normas jurídicas de los reglamentos artículo por artículo desarrollándolos, describiéndolos y otorgándoles una interpretación adecuada a su ámbito de aplicación.

El método histórico consistente en el estudio de los diferentes reglamentos que dieron paso al actual. El método hermenéutico con el cual se llevará a cabo el estudio e interpretación de las diversas doctrinas aplicadas en esta tesitura. Mientras, que el método deductivo que permitirá llevar a cabo conclusiones a partir de las normas en general referidas en el presente estudio. La técnica de investigación aplicada en esta tesina fue la documental

CAPÍTULO 1 DE LA MOVILIDAD Y LA BICICLETA

1.1 MOVILIDAD

Para reflexionar sobre los diferentes conceptos de la movilidad es útil comenzar por definir dicho término dependiendo de su aplicación de acuerdo al motivo o la situación a la que será utilizada dicha palabra, como ejemplo puede colocar las acepciones de movilidad urbana, movilidad social, movilidad humana etc. Por ello, se conceptualiza como la “Capacidad que tiene una persona o una cosa para poder moverse”¹. De esta definición se deduce que es una actividad que realiza día a día en los diferentes puntos debido a que como seres humanos, se realizan estas actividades de manera autónoma o por medio de dispositivos que ayudan a mejorar y ahorrar tiempo a la hora de ejercer dicha movilidad.

Otra acepción del término en estudio es que la entiende como “el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico”², aquí se encuentra una referencia más acorde a lo anteriormente aportado, pero no por ello da una pauta más amplia o general del tema al que se quiere llegar, al respecto la Ley de Movilidad de la Ciudad de México del año 2014 en su artículo 5º hace mención de lo siguiente:

“Artículo 5º. La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley”...

En el dispositivo arriba transcrito en esta definición se incluye en un ámbito apegado a la ley, como tal para poder cambiar la población de un lugar a otro con los medios de transporte que el gobierno provee y autoriza su uso, y en la

¹ Academia Española, *Diccionario de la lengua española*, Vigésima segunda edición, Madrid 2001, Real Academia Española, pág. 659, CD-ROM.

² Revista Ecologistas en acción, MARQUÉS DE Leganés, 12 - 28004, Madrid, 2007, Pagina 1. En línea Disponible en <http://www.ecologistasenaccion.org/article9844.html>.

misma ley pero referido en el artículo 9º fracción LVI se encuentra la siguiente definición:

“Artículo 9º. Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

...

LVI. Conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece la Ciudad...”

Por lo anteriormente mencionado se infiere que la movilidad se integra por las actividades que como sociedad colectiva se demandan al mismo gobierno para satisfacer sus necesidades de desarrollo, por ende es primordial que el Gobierno de la Ciudad, trabaje día con día con la meta de mejorar dichas necesidades a manera de que todos los sectores puedan impulsarse creando mejoras en la calidad y calidez de servicios que se proveen en los diversos ámbitos de la población.

1.2 BICICLETA

La bicicleta como medio de transporte ha ido ganando bastante terreno en diversos escalones de la sociedad y se ha ido incluyendo en diversas actividades tales como culturales, sociales, deportivas, programas de participación ciudadana que el mismo gobierno de la Ciudad de México va integrando, e inclusive como un medio de transporte económico, eficaz, saludable pero sobre todo ecológico. Permite trasladarse en la Ciudad y en diferentes zonas.

Con lo anteriormente visto y entrando en materia podemos tomar que “El término bicicleta proviene del latín y se compone de dos palabras: “bi” que significa “dos”, y cyclos, que significa “rueda”; por lo tanto, la bicicleta es un medio de transporte que posee dos ruedas generalmente del mismo tamaño, y que es impulsada por el conductor de la misma, por medio de los pedales y la cadena”³

³ SCHAEFER, Lola M., *Bicicletas, ruedas, alas y agua*, 1ª Edición, Editorial Capstone Press Inc, México 2003, pág. 4.

Así entonces desde el aspecto mecánico se señala que la “ bicicleta es un vehículo que se usa para denominar a un tipo de transporte individual particular cuyas características principales y más salientes son que posee dos ruedas y que funciona a través de la fuerza que ejercen las piernas de quien la utiliza.”⁴

La presente mención ordena más completamente a la referencia de la bicicleta como lo que es un bien mueble sobre el cual se ejerce una propiedad que permite llevar a cabo una movilidad dentro del entorno en el cual se desenvuelve una persona o por decirlo la población o sus diversos sectores.

Refiriéndose más a la legislación que actualmente regula el presente tema, puede abordar nuevamente a la Ley de Movilidad en su artículo 9º fracción XI como en el Reglamento de Tránsito incluyen la siguiente definición:

“Artículo 9. Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

...

XI. Bicicleta: Vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales...”

Si bien esta no es una definición muy específica la que la ley marca, se empieza a entrar en la regulación jurídica de la misma, es decir, para el hecho de que sea mencionado la temática de la bicicleta dentro de la Ley de Movilidad y el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México con la finalidad de llevar su regulación es un paso adelante que la Ciudad está comenzando a dar para llevar mejor la implementación de este sistema de transporte.

La bicicleta no sólo debe estar regulada en la ley por si sola o ser independiente a todo, ya que esta debe de tener una infraestructura la cual lo permita funcionar de una manera correcta y sin obstrucciones y sobre todo, para tener como ciudadano una completa seguridad refiriéndose en lo personal para poder evitar accidentes mortales, como para evitarle accidentes a terceros, y así mismo en seguridad vial evitar accidentes con automovilistas.

1.3 INFRAESTRUCTURA

⁴GROLIER, *Diccionario Enciclopédico Quillet Tomo segundo*, 7ma edición., Editorial Cumbre S.A., México 2000, pág. 120.

La separación física de las bicicletas y los automóviles lleva a una mayor percepción de seguridad, en especial en los ciclistas inexpertos. De este presente tema se puede decir que "...la infraestructura está integrada por varios componentes, que pueden resumirse como sigue: extensión superficial, situación geográfica, orografía, subsuelo, costas, suelo, clima, hidrografía y vegetación..."⁵ Como aquí se mira se deduce que la infraestructura engloba una generalidad de factores que tienen que ser ante todo fabricados y producidos para mejorar las vialidades y evitar accidentes.

Otro punto de vista se puede tomar de la siguiente referencia que indica que la infraestructura es el "Conjunto de bienes primarios o dados por la naturaleza potenciales o activos, en una zona determinada (raza humana, clima, geología, suelo, hidrografía, topografía, fauna, flora, etc. y sus fenómenos), en espacio, cantidad, calidad, y ordenación propia y relativa..."⁶ De aquí surge una idea más concreta y generalizada en razón de todas las partes que constituyen una infraestructura adecuada y que por tanto es importante hacer mención de este punto principalmente porque el déficit de infraestructura adecuada provoca que aumenten las colisiones con peatones y los accidentes en las intersecciones. Esto sucede debido a que el ciclista no puede posicionarse de manera adecuada, ya que se encuentra confinada su trayectoria o también no se ha difundido al 100% la cultura ciclista a lo largo y ancho de la Ciudad de México.

La voluntad de implementar y desarrollar el uso de la bicicleta en la Ciudad de México se inscribe eficazmente en el marco de la implementación de una política local de desplazamientos en los centros urbanos, es decir, en calles y avenidas.

Así, uno de los principales objetivos de nuestra Ciudad, debe ser la reducción del uso del automóvil, y mediante otras acciones llevadas a cabo al mismo tiempo, de la participación y sobre todo una mayor difusión del uso de este medio de transporte, es decir la bicicleta.

⁵ TAMAMES, Ramón, *Estructura Económica de España*, 4ta Edición Editorial S.E.P. Madrid, 2001, pág. 3.

⁶ CONSEJO NACIONAL PARA LA CULTURA Y LAS ARTES, *Atlas de infraestructura cultural de México, hacia un país de lectores*, 3ra Edición, Editorial Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México, 2003, pág. 28.

1.3.1. De las ciclovías

La Ciclovía es lo primera de una serie de proyectos que se diseñan para llevar a cabo la recuperación de espacios comunitarios, y que favorece la interconexión con distintos medios de transporte, así como la actividad física, económica y social de la ciudad. Vinculado al concepto se deduce que “La Ciclovía es una vialidad confinada y señalizada, especialmente construida para la población que se desplaza en medios no motorizados y no contaminantes, ya sea en viajes de placer, utilitarios, al trabajo, escuela o compras lo haga de manera segura y agradable.”⁷

Dentro de ese marco se ve que la jerarquización de la red vial permite la adecuación y establecimiento de las vías a las funciones que cumple o que esta podría cumplir en conjunto, dando opción a diversas categorías de vías. Esta jerarquización permitirá configurar los itinerarios para bicicletas propuestos en las vías, partiendo del principal modelo, que sería el uso y la aplicación de la bicicleta como medio de transporte en diversas vialidades en la Ciudad.

Por consiguiente, “Las ciclovías son espacios reservados exclusivamente para el tránsito seguro de bicicletas a un lado de las calles, en los camellones o paralelos a las carreteras de acceso a las ciudades.”⁸ Entonces, existe la distribución que tendrían estos puntos importantes en las vialidades de la ciudad, pero dichos espacios también deben de incluir principales avenidas, parques y como se ha venido haciendo actualmente poder hacer uso de la red de transporte público para la movilidad de las mismas, pero que se aclara dicho uso limitado a la capacidad y dimensiones del transporte.

Igualmente se aprecia que, “Las ciclovías o —podríamos decir— carriles confinados para bicicletas, cuando se ubiquen en avenidas y calles, deben localizarse en el extremo derecho, ser unidireccionales e ir en el mismo sentido

⁷GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, *Ciclovía de la Ciudad de México*, disponible en: <http://www.fimevic.df.gob.mx/ciclovía/ciclovía.htm>.

⁸ HINOJOSA, Javier, *Capsula Probici N° 3*. Pagina 1. En línea, disponible en: <http://www.internatura.org/educa/bicis3.html>

de circulación que todos los vehículos. Sólo cuando se ubican en camellones con escasas intersecciones, áreas verdes, derechos de vía, cauces o zonas federales puede ser correcto que sean bidireccionales.”⁹ En síntesis, esto permite visualizar en qué o hacia dónde se ubicaran dichas ciclovías para poder ofrecer una mejor protección al usuario ciclista.¹⁰

Al respecto el Nuevo Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México en su artículo 4º, fracción LIII inciso C) define dicho término, y a la letra indica:

“Artículo 4. Además de lo que señala la Ley y sus reglamentos, para los efectos de este Reglamento, se entiende por:

...

LIII. Vía ciclista, espacio destinado al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados la que puede ser parte de la superficie de rodadura de las vías o tener un trazo independiente; ésta incluye:

...

c) Ciclovía, carril confinado exclusivo para la circulación ciclista físicamente segregado del tránsito automotor...”

En pocas palabras hace referencia a que su uso solamente le será permitido a todo vehículo que entre en la categoría de ciclista, es decir, que haga uso del vehículo bicicleta tal como lo refiere la ley apartado claro de los vehículos que pudieran conllevar un riesgo al ciclista. Por lo anterior, se toma como una mejor generación de movilidad para el ciclista alrededor de la Ciudad sin tener que poner en riesgo alguno además a terceros que hagan uso de las vías públicas.

1.3.2. De las biciestaciones

Un punto importante a la hora de querer implementar de una mejor manera la infraestructura ciclista, es el uso de biciestaciones, dichas biciestaciones pueden tener varios sinónimos en el momento de su referencia, las más comunes son: cicloestaciones, estacionamientos para bicicletas, anclaje para bicicletas, bastidores para bicicletas o aparca bicicletas. Lo anterior, aunado a

⁹ SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE, *Infraestructura para ciclistas en la Ciudad de México Capítulo 7 versión digital*, Primera edición, Editorial Designio Editores, México 2011, página 103, En línea, Disponible en: http://www.sedema.df.gob.mx/sedema/images/archivos/movilidad-sustentable/movilidad-en-bicicleta/09_capitulo07.pdf.

¹⁰ Ciclista: Adj. Persona que monta en bicicleta por afición o como profesional. *DICCIONARIO ACADEMIA, SECUNDARIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA*, 5ta Edición, Editorial Fernández Editores, México, 2010, pág. 53.

que no se cuenta actualmente con una definición exacta para la palabra biciestación o biciestaciones.

Es importante que cada ciudad cuente con una buena política de incentivo a la ubicación, uso y mantención de biciestaciones apropiados para las diferentes necesidades. Esto permite un mayor cuidado de las biciestaciones así instaladas, y también asegura un diseño uniforme, consistente, y bien adaptado a la realidad de la ciudad. Además, permite el desarrollo y producción de unidades en una cantidad suficiente para aumentar significativamente la eficiencia y bajar así los costos.

Para la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en su artículo 9, fracción XII indica que las biciestaciones son:

“Artículo 9. Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

...

XII. Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado...”

En pocas palabras esta definición por lo tanto indica que puede hacerse uso de cualquier espacio físico y/o mobiliario, aunque en la ley no lo establece como tal, de manera subjetiva se aprecia en ese contexto, que uno puede destinar lo anteriormente referido, para prestarlo a sujetar, resguardar y custodiar las bicicletas sin temor a alguna amonestación. Igualmente se encuentra que la biciestación “Es el mobiliario urbano de uso público especializado para estacionar bicicletas.”¹¹ En esta definición ya se da una idea más clara y precisa de lo que es la biciestación, ya no determina un uso en general sino que nos hace mención de lo público a manera de que el mobiliario privado pueda ser omitido en esta percepción sin afectar a terceros.

1.4 PROHIBICIONES Y OBLIGACIONES PARA LOS CICLISTAS

Con la finalidad de llevar una convivencia armónica dentro del espacio urbano y mejorar la dinámica de movilidad de todos los habitantes y usuarios tanto de automóviles, transporte público y sobre todo usuarios ciclistas las

¹¹ *SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE*, Op. cit. Página 9, En línea, disponible en: http://www.sedema.df.gob.mx/sedema/images/archivos/movilidad-sustentable/movilidad-en-bicicleta/09_capitulo07.pdf.

prohibiciones y obligaciones en este caso relacionadas a los ciclistas son una temática importante, y a pesar que muchos de ellos tienden a ignorar de dichas leyes o reglamentos eso no les exime de llevar a cabo su cumplimiento.

Así entonces el termino *prohibición* para nuestro estudio deviene de la palabra *prohibir* lo cual significa “Imponer (quien tiene autoridad para ello) que no se haga cierta cosa.”¹² Esto se toma entonces como la acción de implementar limitaciones en la realización de determinadas actividades para así evitar desconciertos, confusiones o desorganización en la sociedad y conseguir una convivencia armoniosa entre las personas en sus diferentes estratos. En esta tesitura los ciclistas tienen un cúmulo de prohibiciones tales como la establecida en el artículo 30 fracción I del Reglamento de Tránsito Metropolitano que menciona:

“Artículo 30. Se prohíbe a los ciclistas:
I. Circular por los carriles centrales o interiores de las vías de acceso controlado y en donde así lo indique el señalamiento, salvo cuando mediante aviso publicado en la Gaceta Oficial, la Secretaría y Seguridad Pública determinen las condiciones, los horarios y días permitidos en dichas vialidades...”

Esto indica que se puede suspender esa prohibición para que se pueda tener acceso a esas zonas, y así mismo esto permite salvaguardar uno de nuestros bienes jurídicos tutelados que es la vida, ya que esas vías por alguna razón deben de ser prohibidas. De la misma forma se encuentra otra prohibición en el reglamento que precede, pero en su artículo 30 fracción III que a la letra dice:

“Artículo 30. Se prohíbe a los ciclistas:
...
III. Circular por los carriles exclusivos para el transporte público de pasajeros...”

De lo anterior se deduce que si no se tiene la precaución adecuada se puede generar un accidente que cause lesiones o un pasajero o inclusive al ciclista mismo por si llegase a ocurrir un percance con el transporte público. Con respecto a otra prohibición del mismo Reglamento de Tránsito Metropolitano en su artículo 30 fracción IV indica:

¹² LAROUSSE DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO 2011, 17ma Edición, Editorial Ediciones Larousse S.A. de C.V., México, 2010, pág. 1398.

“Artículo 30. Se prohíbe a los ciclistas:

...

IV. Circular sobre las banquetas y áreas de peatones...”

En relación al artículo precedente se puede mencionar que puede causarse un accidente al peatón o inclusive accidentarse en alguna situación que se estén transportando bienes muebles para su cargo dentro de automóviles, lo cual puede resultar en lesiones y causar daños a terceros. Otra prohibición que regula el Reglamento referido se encuentra en el artículo 30 fracción V, numeral que a la letra indica:

“Artículo 30. Se prohíbe a los ciclistas:

...

V. Transportar a un pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manubrio...”

El indicativo en este artículo mencionado es de igual manera salvaguardar la integridad física de los ciclistas, así como también del pasajero que es transportado debido a que ambos puedan causarse lesiones graves debido al mal equilibrio o que puedan sufrir percance alguno con algún vehículo en circulación. En este sentido la misma ley en su artículo 30 fracción VI, hace mención que:

“Artículo 30. Se prohíbe a los ciclistas:

...

VI. Transportar carga que impida mantener ambas manos sobre el manubrio y un debido control del vehículo...”

Como se ha venido indicando esta referencia de igual forma permite salvaguardar la seguridad del ciclista debido a que si lleva una o no está sujeto con ambas manos al manubrio puede causarse un accidente que puede conllevar a lesiones o inclusive comprometer su vida.

Por último podemos ver en éste Reglamento en su artículo 30 fracción VII incluye:

“Artículo 30. Se prohíbe a los ciclistas:

...

VII. Sujetarse de otros vehículos en movimiento...”

Con la finalidad de integrar una vez más la vida del ciclista a un ámbito de seguridad esta parte es importante debido a que se pueden correr riesgos en el

momento de realizar dicha maniobra como perder la vida o causar daños y perjuicios a su misma persona y por ende a terceros.

En relación a las obligaciones se puede hacer referencia a “que se da el nombre de obligación a todo vínculo jurídico en virtud del cual una persona debe realizar una prestación en favor de otra, puede ser un vínculo que lleva a hacer o a abstenerse de hacer algo, fijado por la ley o por una normativa.”¹³ Así de esta manera es la voluntad de una persona de poder o no llevar a cabo ese hacer siempre y cuando no transgredan la ley o las normativas prescritas. Atendiendo a estas consideraciones otra obligación referida en el Reglamento de Tránsito Metropolitano en su artículo 29 Fracción I indica lo siguiente:

“Artículo 29.Los ciclistas deben:

...

I. Respetar las señales de tránsito y las indicaciones del personal de vialidad...”

Esto permite ver que además de intentar establecer una cultura del cuidado y mantenimiento de las cosas a las personas, las indicaciones de vialidad son importantes porque van a permitir a las personas, propietarios de vehículos y asimismo, los ciclistas deben darse cuenta cuales son las limitaciones, los señalamientos y por ende las reglas que se les permiten a lo hora de transitar a lo largo y ancho de la Ciudad.

De acuerdo a esto, otra responsabilidad ubicada en el mismo reglamento del artículo 29 fracción II hace el señalamiento siguiente:

“Artículo 29.Los ciclistas deben:

...

II. Circular en el sentido de la vía...”

Aunado a la situación esto puede incluirlo en que si un ciclista va en dirección contraria a las vías puede causar daños, lesiones, perjuicios a su persona o a terceros ya sean peatones, ciclistas o propietarios de automóviles debido al no seguimiento de esta obligación.

¹³ CUBIDES, Jorge, *Obligaciones*, 5ta Edición, Editorial Fundación Cultural Javeriana de Artes Gráficas JAVEGRAF, Bogotá D.C., 2005, pág. 33.

Dentro de este marco también se infiere en lo establecido por el artículo 29 fracción IV:

“Artículo 29.Los ciclistas deben:

...

III. Circular solamente por un carril...”

Lo anterior, con la finalidad del precepto que antecede, permite salvaguardar la vida e integridad física del ciclista para no causarse un accidente al momento de circular por varios carriles y así mismo no interferir con la circulación de los propietarios de vehículos llámese motorizados o no motorizados, de motocicletas o entre los mismos ciclistas.

Por otra parte, el mismo reglamento referido en el artículo 29 fracción VI indica:

“Artículo 29.Los ciclistas deben:

...

VI. Rebasar sólo por el carril izquierdo...”

En el caso de rebasar solo por el carril izquierdo esto es más referido a los transportes de pasajeros, ya que si un ciclista se trata de rebasar por el carril derecho puede colisionar con un pasajero o un peatón, por eso es importante seguir esta normatividad para que no se lleve ese incidente y pueda pasarse a mayores riesgos.

En esta parte se ve un tema importante tanto en la obligación de un ciclista como en su protección personal que lejos de ser una obligación debe ser parte de su ritmo de vía o su rutina diaria dicho de otro modo y es que en la misma reglamentación en su artículo 29 fracción VII:

“Artículo 29.Los ciclistas deben:

...

VII. Usar aditamentos o bandas reflejantes para uso nocturno...”

Esto permite tener una mejor visión a los propietarios de vehículos al ver de lejos a los ciclistas para evitar accidentes, ante todo esta es una muy buena normatividad que permite tener una mejor protección a manera de evitar accidentes. En esa misma tesitura el reglamento de tránsito metropolitano en su artículo 29 fracción VIII, hace esta importante mención la cual versa que:

“Artículo 29.Los ciclistas deben:

...
VIII. Circular preferentemente por las ciclovías...”

Con la finalidad de tener mayor seguridad a lo hora de viajar el ciclista y así evitar percances o accidentes mayores ya sea con vehículos que son la principal amenaza al ciclista a la hora de estar circulando a lo largo de las vías, por eso este es un punto importante, que si bien no sólo debe dejarse acorde a ciertos sectores, sino que además establecerlo en la mayoría de los puntos de la ciudad debido a que no solamente en un punto es utilizada la bicicleta sino que es en varios lugares de la Ciudad de México, como anteriormente se refería, ya fuera para transporte, para recreación o de manera cultural. Este punto no solo debe de ser de unos cuantos días, horas o sectores, sino que debe ser general e implementado en la Ciudad de México.

Para finalizar esta parte y no menos importante en dicho reglamento en su artículo 29 fracción X refiere a la letra lo siguiente:

“Artículo 29.Los ciclistas deben:

...
X. Indicar la dirección de su giro o cambio de carril, mediante señales con el brazo y mano...”

Como se observa todas y cada una de las obligaciones impuestas a los ciclistas son importantes dado que hoy día no se cuenta con señalamientos intermitentes para bicicletas o si llega a verlas son o serían un aditamento algo caro, es importante que se difunda entre la población sobre todo entre los propietarios de vehículos que ellos al final del día son los que podrían provocar percances a los ciclistas o entre ellos mismos.

CAPÍTULO 2

EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO

2.1. REGLAMENTO

Hoy día se ve que el reglamento se toma como la implementación de varias normativas para regir las actividades de un ente jurídico, una institución gubernamental o dar las pautas para que se rijan las actividades de ciertas administraciones. Por consiguiente, “Un reglamento es una norma jurídica de carácter general dictada por la Administración pública y con valor subordinado a la Ley. Dicho de otro modo un reglamento es un documento que especifica normas para regular las actividades de los miembros de una comunidad. Consiste en sentar bases para la convivencia y prevenir los conflictos que se pueden generar entre los individuos.”¹⁴

A partir de la anterior definición cabe decir que el reglamento se puede aplicar para distintos estratos sociales y gubernamentales y en todo momento de nuestra vida cotidiana. Entonces, el reglamento pueden ser normas aplicadas en casa, en escuelas, trabajos, instituciones de gobierno, etc.

De esta manera puede hacerse referencia de varios tipos de reglamentos dependiendo del manejo que se les dé o en cierto modo el entorno para el que se crearon o se utilizan

2.1.1. Tipos

Existen diferentes tipos de reglamentos actualmente, de los cuales se hace hincapié a las siguientes variantes como los que se mencionan a continuación:

- a) “Reglamento ejecutivo: Es el que se dicta como preámbulo para la aplicación de la ley.¹⁵” Como se indica en este tipo de reglamento surge como medida expresada en la materia que se trate o de los cuales antes de que lleguen a surgir se prevea su actuar de dichas circunstancias.
- b) “Reglamento independiente: emanado de la administración que no nace de una ley. Están menos restringidos que los ejecutivos, ya que el principio

¹⁴ SANTAMARIA PASTOR, Juan Alfonso, *Principios de Derecho Administrativo General Volumen 1*, 1ª Edición, Editorial IUSTEL, Madrid, 2004, pág. 109.

¹⁵ *Tipos de reglamentos*, Tipos.co, Pagina1. En línea. Disponible en <http://www.tipos.co/tipos-de-reglamentos/#ixzz3lBhApn97>

reglamentario indica que deberán ser siempre acordes a la ley.”¹⁶ Por consiguiente, se hace alusión como aquel que surge derivado de los preceptos de ley para facilitar más su ámbito de aplicación tanto de manera general como individualizada.

c) Reglamentos de necesidad y urgencia. “Son normas jurídicas que las dicta el Poder Ejecutivo por causas graves y urgentes para atender las necesidades públicas y regulando materias que corresponden al órgano legislativo...”¹⁷ Cabe hacer mención que estos, surgen por ciertos motivos extraordinarios que necesitan una regulación inmediata siempre y cuando sean acordes a la ley sin estar por sobre de ella.

d) Reglamentos internos de trabajo: Este se encuentra estipulado en el artículo 422 de la Ley Federal del Trabajo el cual indica lo siguiente:

“Artículo 422. Reglamento interior de trabajo es el conjunto de disposiciones obligatorias para trabajadores y patrones en el desarrollo de los trabajos en una empresa o establecimiento.”

Al respecto la función de este tipo de reglamento se estableció con la finalidad de que tanto el patrón como los trabajadores conozcan de antemano cuales son las reglas que se deben seguir en el centro de trabajo, así como las consecuencias que tiene su incumplimiento para cada uno.

Al final de todo un reglamento sirve para ser aplicado en distintos ámbitos de la vida cotidiana de la población, se aceptan e interpretan para cada situación los reglamentos en sus diferentes estratos y niveles de aplicación, desde los Contratos Laborales hasta en los momentos de ocio, teniendo como consecuencia de ello que las acciones que persiguen una finalidad tengan una metodología de ejecución única, ordenada y estructurada.

¹⁶ Ídem.

¹⁷ MURO RUÍZ, Eliseo, *Algunos elementos de técnica legislativa*. Primera Reimpresión, Editorial UNAM, Mexico, 2007, pág. 279

2.2. REGLAMENTO DE TRÁNSITO

Como tal no se tiene una definición exacta del término reglamento de tránsito, sin embargo es necesario partir del significado de las dos palabras que lo integran; en esta tesitura para Gabino Fraga “El reglamento es una norma o conjunto de normas jurídicas de carácter abstracto e impersonal que expide el poder ejecutivo en uso de una facultad propia y que tiene por objeto facilitar la exacta observancia de las leyes expedidas por el poder legislativo.”¹⁸Lo anterior permite aplicar una mejor ejecución de la ley, lo cual genera que el reglamento pueda ser adaptado a las circunstancias que se generen en cualquier índole sin sobrepasar el mandato de la ley.

También se define al reglamento como “una declaración unilateral realizada en ejercicio de la función administrativa que produce efectos jurídicos generales en forma directa.”¹⁹Esto menciona que es la voluntad expresada que genera la aplicación más constructiva y autoritaria de la ley en una función más exacta.

Por otra parte, el término tránsito se refiere al “movimiento de circulación que los peatones los pasajeros y los vehículos realizan cuando se trasladan por la vía pública.”²⁰Lo anterior permite comprender que el tránsito engloba los movimientos de los ciudadanos o la población en general que circula con cierta libertad a lo largo de las vías públicas dentro de la Ciudad o mejor dicho en su localidad.

Con lo anotado anteriormente y conjugándolo el Reglamento de Tránsito es: el conjunto de normas jurídicas que establecen disposiciones generales, normas de circulación, uso de la vía pública, normas de seguridad para la conducción de vehículos, regulación, inspección, vigilancia, sanciones legales y medios de impugnación para los peatones en general, pasajeros y usuarios de

¹⁸ GABINO FRAGA, *Derecho Administrativo*, 40ª Edición, Editorial Porrúa, México 2000, pág. 104

¹⁹ PERDOMO VIDAL, Jaime, *Temas de Derecho Administrativo Contemporáneo*, 1ª Edición, Bogotá D.C., 2005. pág. 255.

²⁰ GRUPO ASEGURADOR LA SEGUNDA, *Comunidad del Conocimiento en Seguridad Vial*, Pagina 1, En línea disponible en: http://www.dpv.misiones.gov.ar/seguridadvial/index.php?option=com_content&view=article&id=64:conceptos-y-definiciones&catid=29:plataforma-de-educacion-a-distancia-&Itemid=58

vehículos cuando transitan a través de las vías públicas alrededor de la Ciudad de México.

El reglamento se puede entender como el marco jurídico y la normatividad necesaria para que la relación entre todos los agentes que interactúan en la vía pública sea adecuada y segura. Para establecer las normas de seguridad viales y ambientales, las sanciones a las infracciones al estatuto; y los trámites necesarios para expedir permisos. Con esta definición e indicando a quien o a quienes se dirige su ámbito de aplicación, se hace referencia que en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México el artículo 1 tiene la siguiente aplicación que a la letra indica:

“Artículo 1º. Las disposiciones de este reglamento son aplicables a peatones, conductores, pasajeros y propietarios de cualquier tipo de vehículo circule en la Ciudad de México. Rige las normas respecto a sus movimientos y estacionamiento, en leyes, reglamentos, acuerdos, decretos y normatividad local vigente, el ascenso y descenso de pasajeros, de carga y descarga. Y determina las condiciones legales y de seguridad a las que se deben ajustar los vehículos y sus conductores para su circulación.”

Dicho de otro modo, tiene por objeto aplicarse a determinados individuos y sectores, como también establecer las normas relativas al tránsito en la Ciudad de México de todo tipo de vehículos y a la seguridad vial de las personas y peatones en general, en las vías, calles, avenidas que circundan en la Ciudad de México con la finalidad de otorgar las condiciones necesarias para garantizar la protección a la vida.

2.3. REGULACIÓN JURÍDICA DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS EN LOS DIFERENTES REGLAMENTOS DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Este tema permitirá generar una comparativa de las diferentes disposiciones que han regulado la temática de la bicicleta y el ciclista a lo largo de las últimas tres Jefaturas de Gobierno en la Ciudad de México. Lo anterior, con la finalidad de llevar a cabo y generar una mejor comprensión de los derechos y obligaciones que se han presentado hacia los ciclistas y sobre todo

la protección que se les ha ido otorgando con la mira puesta en salvaguardar su vida y en general, evitar posibles accidentes o percances que sobrevengan en una controversia mayor o inclusive en la pérdida de la vida para los usuarios, ciclistas y automovilistas en la Ciudad de México.

2.3.1. Reglamento de tránsito del Distrito Federal del 30 de diciembre de 2003

Esta reglamentación de tránsito publicada el 30 de Diciembre del año 2003, expedida por el C. Andrés Manuel López Obrador hizo la primera referencia en relación a la temática de las bicicletas dentro de dicho reglamento.

Es un documento que tuvo una visión revolucionaria de las bicicletas en relación a que les otorgó en ese entonces una importancia debida, porque permitió para su implementación un capítulo especial, que los permitió dar una mayor referencia a este medio de transporte incluido con algunos otros, tales como lo menciona el artículo 86 del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal de 2003, numeral que a la letra indica:

“Artículo 86.Los conductores de bicicletas, bicicletas adaptadas, triciclos, bicimotos, triciclos automotores, tetramotos, motonetas y motocicletas...”

Con referencia a lo anterior se puede dar la mención que aquí generaliza con los transportes que están relacionados a la temática de la bicicleta exceptuando claro a los vehículos de 4 o más ruedas pero contradiciéndose en lo referente a la tetramoto.

Por su parte, este Reglamento también hace referencia a los derechos y obligaciones de los ciclistas y que han perdurado a lo largo de los reglamentos que han sucedido al presente. En pocas palabras, se hace hincapié en el artículo 86 dentro de lo que se deduce que es:

“Artículo 86.Los conductores de bicicletas, bicicletas adaptadas, triciclos, bicimotos, triciclos automotores, tetramotos, motonetas y motocicletas tienen las siguientes:
Obligaciones: ser acompañados por el máximo número de personas para las que hay asiento disponible, circular por el carril de la derecha y rebasar por la izquierda, utilizar un solo carril así como aditamentos reflejantes, guantes y anteojos, señalar al dar una vuelta y apegarse al reglamento.”

De esto mencionado se dice que lo principalmente resguardado en el numeral anterior es salvaguardar la integridad física del ciclista a manera de proteger su vida y evitar accidentes que podrían desembocar en un riesgo mayor para el conductor como para terceros o inclusive para conductores de vehículos.

Por ende, en ese tiempo fue importante dicha implementación de las referidas obligaciones para que así poco a poco se llegue a la finalidad de poder incluir a la bicicleta como un medio de transporte más seguro y poder generar una mejor difusión de su uso.

Mientras existen obligaciones incluidas en dicho Reglamento, a la vez hay prohibiciones que como tales permitían tener un mayor y mejor control de la seguridad al utilizar las vías públicas sin que exista riesgo de que sigan ocurriendo accidentes por la imprudencia de conductores de autos que no conocen, y no respetan los derechos de peatones y ciclistas, dichas prohibiciones devienen del mismo artículo 86 dentro de lo que se deduce que es:

“Artículo 86. Los conductores de bicicletas, bicicletas adaptadas, triciclos, bicimotos, triciclos automotores, tetramotos, motonetas y motocicletas tienen las siguientes:

Prohibiciones: circular en sentido contrario, banquetas y áreas de uso exclusivo de peatones y así dos o más bicicletas en posición paralela, asirse de otros vehículos y llevar carga que dificulte la visibilidad, el maniobrar y constituyan un peligro para otros usuarios de la vía pública.”

No obstante no está de más redefinir que las prohibiciones anteriores generaron que poco a poco se llevarán a cabo diversas actividades en las cuales se fomentara la cultura del uso de la bicicleta, así como de la seguridad al utilizar este medio de transporte por limitar su tránsito a las áreas correspondientes a su uso. Para fomentar más la protección hacia el ciclista este reglamento permitió hacer una inclusión que generó la definición del carril de uso exclusivo para ellos, limitando su claro uso a la bicicleta, dicha mención deviene del artículo 87 del presente reglamento que dice:

“Artículo 87. Los conductores de vehículos de motor de cuatro o más ruedas deben respetar el derecho que tienen los vehículos de dos o tres ruedas para usar un carril de circulación.”

Derivado de lo anterior, esto se puede ver como el antecesor de la creación de las llamadas ciclovías, para generar la infraestructura ciclista con la intención de incentivar su uso y así disminuir el mismo pero en el caso del automóvil.

Comenzando en este punto, se hace el estudio en este artículo 89 del Reglamento que a la letra dice:

”Artículo 89. En las vías de circulación en las que la Secretaría establezca carriles exclusivos para la circulación de bicicletas adapte ciclovías, los conductores de bicicletas deben respetar el señalamiento y los conductores de los vehículos automotores, deben respetar su derecho de tránsito y darles paso preferencial, fundamentalmente en las intersecciones.”

El uso de la Ciclovía se podría establecer como un claro ejemplo de seguridad permitiendo viajes más seguros en bicicleta en puntos de diferentes riesgos. Aquí el hecho de incluirse la preferencia para el cruce de ciclistas, fue una mejora importante a la hora de ejercerse la movilidad por parte de los usuarios de este precepto con el fin de desarrollarse un tránsito más agradable con el fin de evitar futuros percances. Esto, ayudó para que en el futuro se permitiera la implementación de este sistema a lo largo y ancho de la Ciudad, siendo regulado en estas instancias por el Reglamento de Tránsito y así mismo por la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Solo como un punto adicional de este Reglamento se le puede dar su aprobación en la puntualización de crear el capítulo de las bicicletas incluyendo sus sinónimos para poder generalizar su regulación de obligaciones, prohibiciones e infraestructura, aunque un punto en negativo se le puede tomar en no hacer mención específica a las sanciones correspondientes y derivadas de los incidentes que le ocurrieran o que provocaran los ciclistas así como también la violación a los preceptos normativos de este presente Reglamento.

2.3.2. Reglamento de Tránsito Metropolitano del 20 de junio de 2007

Este Reglamento fue publicado el 20 de junio de 2007 por el C. Marcelo Ebrard Casaubón, enfocándose principalmente en las normas generales de

vialidad para vehículos motorizados, aquí por primera vez se hizo alusión del termino Ciclista.

Dicho Reglamento de Tránsito Metropolitano hizo mayor énfasis a la seguridad vial que es vista como un derecho haciendo que las autoridades capitalinas estuvieran obligadas a otorgar las condiciones necesarias para garantizar la protección de la vida.

Sobre el asunto se mira que hay mayor referencia de los ciclistas en este presente Reglamento, para ello se enfoca desde el inicio del Reglamento de Tránsito Metropolitano en su artículo 1º fracción II que refiere:

“Artículo 1º.El presente Reglamento tiene por objeto establecer las normas relativas al tránsito peatonal y de vehículos en la Ciudad de México y a la seguridad vial. La prioridad en el uso del espacio público de los diferentes modos de desplazamiento será conforme a la siguiente jerarquía:

- I. Peatones;
- II. Ciclistas...”

En el dispositivo anterior se refleja la jerarquía que el gobierno estableció para este presente tema de los ciclistas fue la segunda después de los peatones, lo cual hace ver que el ciclista ya se le va otorgando la importancia debida en aras de respaldar su seguridad, y como se había comentado inicialmente proteger uno de los bienes jurídicos tutelados que es la vida.

Con el objeto de mantener el efecto del presente tema referido pero por sobre todo resguardar la seguridad del ciclista, en este Reglamento de Tránsito Metropolitano, el artículo 4º fracciones IV, V y VI indican a la letra lo siguiente:

“Artículo 4º.Además de lo que señala la Ley, para los efectos de este Reglamento, se entiende por:

...

IV. Ciclista, conductor de un vehículo de tracción humana a pedales;

V. Ciclocarril, carril en la vía destinado exclusivamente para circulación en bicicleta;

VI. Ciclovía, vía o sección de una vía, exclusiva para la circulación ciclista, físicamente confinada del tránsito automotor...”

Lo anterior permite considerar que se incluye la infraestructura, es decir, el ciclocarril y la ciclovía como tales, resaltando la importancia y ayudando a que sea de mayor relevancia este punto, porque con ello permitirá definir que de

acuerdo al presupuesto destinado para los recursos de la ciudad se comience a dar seguimiento a esa parte, así como también en razón del ciclista como tal, permite crear un ente jurídico que gozará de derechos y obligaciones y que será mayor su alcance y proteccionismo por parte del Gobierno de la Ciudad de México.

Por otra parte, el artículo 4º del Reglamento de Tránsito Metropolitano en su fracción XXIV define lo referente a la zona de tránsito calmado, numeral que a la letra indica:

“Artículo 4º. Además de lo que señala la Ley, para los efectos de este Reglamento, se entiende por:

...

XXIV. Zona de tránsito calmado, área delimitada al interior de barrios, pueblos o colonias, cuyas vías se diseñan para reducir la intensidad del tránsito, de forma tal que peatones, ciclistas y conductores de vehículos motorizados circulen de manera segura...”

Se observa que se comienza a implementar reglas, infraestructura y mecanismos que van a conceder al ciclista gozar de esa protección garantizada en el presente Reglamento y que el artículo 1º fracción II le permite resaltar en la función de la jerarquía que se le ha otorgado por parte de la Ciudad. Atendiendo a estas consideraciones se establece en el artículo V fracción VIII que:

“Artículo 5º. Los conductores deben:

...

VIII. Rebasar sólo por el lado izquierdo; en caso de rebasar a ciclistas, otorgar al menos la distancia de 1 metro de separación lateral entre los dos vehículos...”

Esto refiere una mayor protección del ciclista, y promueve la sana convivencia con los vehículos, ya que la distancia que se indica en este precepto permitirá mantener una seguridad amplia tanto del ciclista como para el conductor derivado de esto, para evitarse daños y perjuicios, que se lleguen a provocar lesiones o incidentes mortales, y con el propósito de evitar incidentes mayores, el artículo 12 fracción IX del Reglamento de Tránsito Metropolitano menciona a la letra lo siguiente:

“Artículo 12. Se prohíbe estacionar cualquier vehículo en los siguientes espacios:

...

IX. Sobre las banquetas, rampas, camellones, andadores, retornos, isletas u otras vías y espacios reservados a peatones y ciclistas; para ello es suficiente con que cualquier parte del vehículo se encuentre sobre estos espacios...”

Esta estrategia permite una mayor seguridad tanto para el peatón como el ciclista debido al manejo de los vehículos, es decir, si el vehículo llega a estar encendido y realiza cualquier maniobra en estos puntos referidos anteriormente puede llegar a lesionar o causar daños a alguna de las dos primeras jerarquías de este Reglamento, por eso se busca evitar dichos incidentes por medio de esta norma.

Uno de los grandes cambios que se dan en la presente normatividad viene del párrafo primero del Artículo 29 que reza a la letra lo siguiente:

“Artículo 29.Los ciclistas deben:

Todo ciclista tiene los mismos derechos y obligaciones aplicables para un conductor de cualquier otro vehículo, exceptuando lo establecido en el presente Reglamento, así como todas las provisiones que por la naturaleza propia de la bicicleta no tengan aplicación.”

Esto conduce a un ámbito de aplicación más estricto y general del presente reglamento hacia los ciclistas, con la meta de poder establecer una convivencia más sana entre los diferentes usuarios de las vías públicas, para que de esta manera haya una mejora en las vialidades, entre los vehículos y sobre todo el transporte público. La realización de estas reglas surge con la principal idea de proveer seguridad y proteger la vida de los usuarios. Así también se versa en el artículo 29 tercer párrafo que:

“Artículo 29.Los ciclistas deben:

...

Los ciclistas que no cumplan con las obligaciones de este Reglamento, serán amonestados verbalmente por los agentes y orientados a conducirse de conformidad con lo establecido por las disposiciones aplicables...”

Lo anterior, queda como un llamado de atención o el principio de lo que podría decirse es la infracción que se gana un ciclista por no seguir dicha regla. Este se puede ver como un gran cambio que originó esta normatividad dado que en la anterior Reglamentación no hacía mención en sí de un señalamiento

a los ciclistas que incumplieran con las normas establecidas dentro del Reglamento de Tránsito de 2003.

Para cerrar dicha temática dentro de este capítulo, se hace referencia que se crearon mayores obligaciones y prohibiciones a las establecidas con anterioridad para los ciclistas. Respecto lo dicho se generó un mayor cambio en cada una de las obligaciones y prohibiciones de las cuales la obligación deviene del artículo 29 fracción X del reglamento en estudio numeral que a la letra indica:

“Artículo 29.Los ciclistas y motociclistas deben:

...

X. El ciclista debe indicar la dirección de su giro o cambio de carril, mediante señales con el brazo y mano...”

Por otra parte, este artículo genera un gran cambio y un rubro hacia la protección del ciclista, porque dado a conocer dentro del Reglamento, los propietarios de vehículos no omitirán el hacer caso a la referencia para un ciclista y en casos anteriores al no haber una indicación formal podría prestarse a mal por parte de alguno de los dos, es decir tanto del ciclista como del conductor y aquí generar mayores conflictos. Otra prohibición sobresaliente para los ciclistas se presta en la indicada en el artículo 30 fracción I del reglamento en estudio, y a la letra indica:

“Artículo 30.Se prohíbe a los ciclistas y motociclistas:

I. Circular por los carriles centrales o interiores de las vías de acceso controlado y en donde así lo indique el señalamiento, salvo cuando mediante aviso publicado en la Gaceta Oficial, la Secretaría y Seguridad Pública determinen las condiciones, los horarios y días permitidos en dichas vialidades...”

Por consiguiente de este precepto se generó hoy día lo que son los programas para circulación de bicicletas instaurados por la Secretaría y Seguridad Pública a manera de poder ofrecer la salvaguarda de los ciclistas para que no corran riesgos por hacer mal uso de carriles u omitir el uso de los señalamientos, ya con dichos indicativos y la creación de condiciones, horas y

días provee la garantía de seguridad que todo usuario mencionado en este presente reglamento goza.

2.3.3. Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México del 17 de agosto de 2015.

El nuevo Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México presenta disposiciones y multas que favorecen la movilidad en las calles de la capital. Dicho documento fue presentado por el C. Miguel Ángel Mancera, y publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 17 de agosto de 2015, tiene como base la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en la que el peatón es el actor principal en las vialidades, seguido por los ciclistas y dejando en tercer plano a los agentes que se desplazan en transportes motorizados.

Las nuevas reglas viales para la Ciudad de México entrarán en vigor el próximo 15 de diciembre de 2015 dejando así sin vigencia al anterior Reglamento de Tránsito Metropolitano. Con estas nuevas pautas para la regulación de la movilidad de la bicicleta en la Ciudad de México se espera llevar a cabo una mejor regulación de la temática, generando una mayor protección a la jerarquía principal de este nuevo Reglamento de Tránsito el cual en su artículo 2º fracción IV inciso b) indica:

“Artículo 2º. La aplicación de este reglamento estará basada en los siguientes principios rectores:

...

IV. Se dará prioridad en la utilización del espacio vial de acuerdo a la siguiente jerarquía:

b) Ciclistas...”

Nuevamente en este precepto se puede denotar que el ciclista en orden de jerarquía es el segundo más importante, ya que hoy día ha ido aumentando el uso de la bicicleta ante diferentes sectores de la sociedad, lo cual nos permite tener una mayor participación en dicha inclusión de la movilidad en bicicleta, siendo como eje central de este precepto la seguridad de las personas y, por

ende, de los usuarios de bicicletas que circulan alrededor de la Ciudad de México.

Además, otra generalidad importante se da en el artículo 4 fracción LIII, incisos a, b, c y d, que a la letra rezan:

“Artículo 4º. Además de lo que señala la Ley y sus reglamentos, para los efectos de este Reglamento, se entiende por:

...

LIII. Vía ciclista, espacio destinado al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados la que puede ser parte de la superficie de rodadura de las vías o tener un trazo independiente; ésta incluye:

- a) Carril compartido ciclista...
- b) Ciclocarril,
- c) Ciclovía,
- d) Calle compartida ciclista...”

Resalta por su importancia que en esta ley se da un mayor énfasis a la implementación avanzada de infraestructura ciclista ya que cada vía o carril permite delimitar, confinar la circulación, compartir el espacio vial de forma segura y en estricto apego a la prioridad de uso del espacio para que de esta manera haya mayor seguridad para los usuarios de movilidad en bicicleta, generando una Ciudad de calidad que permite un mejor desarrollo en esta temática.

Otro punto de protección al ciclista que había sido señalado anteriormente recae aquí en el artículo 8 fracción V:

“Artículo 8º. Los conductores de todo tipo de vehículos deben:

...

V. Rebasar otro vehículo sólo por el lado izquierdo; en el caso de vehículos motorizados que adelanten a ciclistas o motociclistas deben otorgar al menos la distancia de 1.50 metros de separación lateral...”

Partiendo del supuesto anterior el indicar que debe de generarse una mayor separación entre vehículo y ciclista da como resultado el evitar mayores incidentes de tránsito vehicular, debido a que pueda ocurrirse choques, lesiones, daños a la infraestructura, o afectar tanto a los propietarios de vehículos como a los propios ciclistas, con esta finalidad es salvaguardarlos de cualquier posible daño.

“Artículo 10º. Para las preferencias de paso en las intersecciones, el conductor se ajustará al señalamiento restrictivo y a las siguientes reglas:

...

VI. En las intersecciones reguladas mediante semáforos se respetarán las siguientes reglas:

a) Cuando la luz del semáforo esté en rojo... los ciclistas y motociclistas deberán hacer uso de sus áreas de espera cuando éstas existan...”

Generado de esto se menciona que se insta un nuevo sistema de regulación de tránsito y en este caso la señalización respectiva para los ciclistas dentro de sus áreas de espera para proteger su integridad física pero sobre todo su vida con la finalidad prioritaria de generar una mayor participación del uso de este vehículo en sus diferentes modalidades.

Otro modo de proteger la integridad del ciclista es regulada en el artículo 16 de este presente Reglamento de Tránsito que refiere:

“Artículo 16. Los ciclistas en la vía secundaria²¹ cuando crucen en una intersección con luz de semáforo en rojo o haya señalamiento de alto o ceda el paso podrán seguir de frente si disminuyen su velocidad, voltean a ambos lados y no haya peatones o vehículos. Si los hay esperar, hacer alto total, verificar lo anterior y seguir de frente con precaución.”

Adicionalmente aquí refiere nuevamente a la protección del ciclista, así como para evitar percances con peatones y sobre todo con propietarios de vehículos. En este orden de ideas los ciclistas van teniendo mayor importancia pero no por ello se les exime de las responsabilidades y sobre todo de sus prohibiciones. Para finalizar y observar la importancia del porqué se da la protección al ciclista es importante resaltar el punto que refiere el último párrafo del artículo 19 del Reglamento en estudio, mismo que a la letra indica lo siguiente:

“Artículo 19. Se prohíbe a los conductores de vehículos no motorizados:

...

Los conductores de vehículos no motorizados que no cumplan con las obligaciones de este reglamento, serán amonestados verbalmente por los agentes y orientados a conducirse de conformidad con lo establecido por las disposiciones aplicables.”

²¹ Espacio físico cuya función es permitir el acceso a los predios y facultar el flujo del tránsito vehicular no continuo; en su mayoría conectan con vías primarias y sus intersecciones pueden estar controladas por semáforos... Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México publicado el 17 de agosto de 2015, artículo 4 fracción LIX.

Como se observa en la anterior norma, se aprecia que no hay una sanción severa que castigue al ciclista por alguna transgresión que el mismo ejerza contra lo establecido en el presente reglamento, esto beneficia en parte al ciclista y a la vez afecta o afectaría a terceros en ciertos casos, y es que, puede decirse que por alguna violación menor a la norma no requiere de una sanción o multa severa. Pero, cuando se provoca un accidente o lesiones mayores a usuarios, automovilistas, peatones o ciclistas, solamente se le apercibe verbalmente como se observa y este no apercibimiento, provoca que el o los ciclistas al no verse afectados en cierta medida continúen con el mismo estilo de vida sin tener prudencia al circular por la Ciudad de México.

Con esa finalidad el Reglamento estableció nuevos ideales que han permitido generar una mayor importancia de protección al ciclista y al peatón sobre todo, pero, no por ello se deja desprotegido a los demás sectores de importancia como es la infraestructura ciclista en armonía con la vía pública, haciendo manifestación en que la seguridad es primero ante todo. Asimismo dejó de lado el ámbito del capitulado que se venía viendo en los reglamentos que antecedieron, pero que permitieron generar esta presente reglamentación.

CAPÍTULO 3

PROBLEMÁTICA POR LA FALTA DE REGULACION JURÍDICA DE LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS EN EL NUEVO REGLAMENTO DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

3.1. LA FALTA DE REGULACIÓN DE DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Conforme se ha ido describiendo durante todo el proceso de la regulación en materia de circulación de bicicletas de este presente tema, dicha falta de regulación ha generado diversas controversias entre los usuarios tanto de automóviles, transportes públicos como de los mismos ciclistas.

Si bien, lo anterior puede deberse porque no se ha generado una cultura del ciclismo a lo largo de todo este tiempo que permita a los usuarios mantenerse a raya de los temas más importantes en relación a derechos y obligaciones de circulación en automóviles, transporte público y ciclistas. El uso de la bicicleta se ha puesto en aumento al ser un método de transporte más económico y eficaz en razón a traslados que son más cercanos y que uno mismo como persona puede aprovechar para evitar el tráfico pero sobre todo ganar más salud y mejor condición física.

Para dar una mejor percepción de lo anterior, en México cada día atropellan a 20 ciclistas y al año 200 de ellos pierden la vida por dicha causa. Por ello, son considerados el segundo grupo más vulnerable en la categoría de accidentes de tránsito, sólo después de los peatones, según datos del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA).

De acuerdo al último reporte de accidentes viales de este consejo perteneciente a la Secretaría de Salud federal, presentado en 2013, las entidades con mayor índice de percances donde estuvo involucrado un ciclista son Nuevo León, Chihuahua, Guanajuato y la Ciudad de México. En este último la tasa de mortalidad ha ido en aumento, sobre todo en lo que va de 2015, pues de acuerdo a datos de organizaciones civiles en los últimos tres años se habían

registrado entre tres y cuatro muertes anuales, pero en lo que va de 2015 siete ciclistas han perdido la vida en calles de la Ciudad de México.²²

Con lo referido anteriormente se vislumbra que a pesar de ser una cifra baja de accidentes los cuales poco a poco han ido en aumento y que afectan a la población en general, no se descarta que por ello el riesgo para las personas a exponerse a utilizar las calles para hacer uso de la movilidad en bicicleta pueda disminuir o que las autoridades se enfocaran más en la seguridad del ciclista. Ya que para ello hace falta tener las condiciones de seguridad e infraestructura adecuadas para que cualquier persona pueda circular en bicicleta o llevar a cabo una mejor aplicación y difusión del programa para circulación y movilidad en bicicleta.

Posiblemente ambas partes o más de las mismas pueden hacerse referencia, pero esto no impide o implica tener la aplicación de derechos y obligaciones para los usuarios de bicicletas.

De esta forma integrando la temática como tal la falta de una regulación de derechos y obligaciones para los ciclistas basta profundizar en el tema de lo que ocurre cuando un ciclista, un automovilista o el transporte público generan un accidente a un usuario de la movilidad de bicicleta o cuando él mismo genera el accidente. En este orden de ideas para la Suprema Corte de Justicia de la Nación, la cual puede tener otras percepciones del tema citado hace mención en:

“ABANDONO DE PERSONAS. INTERPRETACIÓN DEL ARTÍCULO 341 DEL CÓDIGO PENAL FEDERAL. PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO DEL SEGUNDO CIRCUITO. “Conforme con la descripción del tipo que establece el artículo 341 del Código Penal para el Distrito Federal en Materia del Fuero Común y para toda la República en Materia de Fuero Federal, los elementos del delito de abandono de personas atropelladas son: a) la acción de un automovilista, motorista o conductor de cualquier clase de vehículo,

²²Vid: PUBLIMETRO, *Cada día mueren 200 ciclistas por accidentes*, Pagina 1, En línea. Disponible en <http://www.publimetro.com.mx/noticias/cada-ano-mueren-200-ciclistas-por-accidentes/mocz!Zs6qitynxWSJK/>

ciclista o jinete, que atropelle por imprudencia a una persona, y b) la omisión de auxilio o asistencia a dicha persona abandonándola. Así, si a consecuencia de una colisión vehicular, se causan lesiones a los ocupantes de los vehículos intervinientes y un conductor abandona a las víctimas, no es responsable del delito de abandono de personas, al no haber producido las alteraciones a la salud con motivo de un atropellamiento, sin que a ese hecho se le pueda dar una interpretación del concepto atropellar, pues de hacerlo así se contravendría la garantía de seguridad jurídica establecida en el artículo 14 constitucional, en el sentido de que en los juicios del orden criminal queda prohibido imponer, por simple analogía y aun por mayoría de razón, pena alguna que no esté decretada por una ley exactamente aplicable al delito de que se trata.”

Amparo directo 1227/88. Ignacio Bertín López Salas. 14 de octubre de 1988. Unanimidad de votos. Ponente: Víctor Ceja Villaseñor. Secretario: José Luis Flores González.

De lo anterior, se puede deducir que en el incidente de atropellar no hay una razón para juzgar la circunstancia en contra del conductor de un vehículo refiriéndose al presente como un ciclista, en esta referencia estoy en desacuerdo con lo expresado por nuestro máximo Tribunal por no permitir que los conductores paguen por lo que se tomaría como un delito, sino que los exime del mismo por omisión a la analogía de *abandono de persona*.

Por lo tanto, no hay penalización que permita poder imputarles el delito como tal, ya que se alega una contradicción de las leyes. Al respecto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 14 constitucional párrafo tercero a la letra indica lo siguiente:

“Artículo 14...en los juicios del orden criminal queda prohibido imponer, por simple analogía y aun por mayoría de razón, pena alguna que no esté decretada por una ley exactamente aplicable al delito que se trata...”

En ese contexto no se puede juzgar a alguna persona por generarse alguna pena que no esté tipificada dentro de la Ley como tal, que regule o trate del delito en cuestión que se genere. La referencia anterior se puede comparar junto con la legislación del Código Penal Federal en su artículo 341 que a la letra dice:

“Artículo 341. Al que habiendo atropellado a una persona, culposa o fortuitamente, no le preste auxilio o no solicite la asistencia que requiere, pudiendo hacerlo se le impondrá de quince a sesenta jornadas de trabajo en favor de la comunidad, independientemente de la pena que proceda por el delito que con el atropellamiento se cometa.”

Una vez referidos ambos articulados que anteceden, se infiere que no habrá delito tal cual lo menciona la jurisprudencia señalada debido a que en dicha situación el abandono de persona no produce la alteración a la salud indicado en la jurisprudencia.

Tal falta de penalización a la hora de ejercerse la movilidad del ciclista le está permitiendo poder ejercer faltas en contra de las personas sin que pueda ejercerse una acción en contra de la falta de responsabilidad para el mismo, también puede alegarse que hay derechos de los ciclistas como se fue analizando en el capítulo segundo del presente estudio, pero que es importante hacer el estudio más a profundidad de la falta de regulación en responsabilidad del ciclista y ante todo de las prohibiciones que los mismos tienen, que dichas prohibiciones no se recalcan como tal dentro de las leyes y reglamentos que los estudian y así se ha permitido generar lagunas que a pesar de cambios y reformas en lo anteriormente dicho, falta una cultura pero sobre todo difusión de estos temas hacia la población en general.

3.2. CONSECUENCIAS POR LA FALTA DE REGULACIÓN DE DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Las consecuencias pueden hacerse en relación a lo que provoca el hecho de no hacer una cultura de responsabilidad hacia los usuarios de vehículos, peatones y en general a los ciclistas. Que de esto no se ha hecho injerencia en la temática de la aplicación de las regulaciones para las partes referidas, esto ha generado que a la larga se generen accidentes entre ellos, a este respecto ni el automóvil significa un poder o derecho superior, ni la bicicleta simboliza o efectúa liberación o progreso por sí misma; es posible encontrar también ciclistas que invaden banquetas a velocidad inapropiada, circulando en sentido

contrario al tránsito; que si uno como peatón se baja del automóvil, la bici, el autobús o la moto, cualquiera que sea nuestro medio de transporte, somos igual de seres humanos que cualquier otro y esto puede generarnos una lesión o inclusive un accidente que de ello se derive en un riesgo o inclusive en la propia muerte del usuario.

La promoción efectiva del uso de la bicicleta está fuertemente vinculada con la garantía de los diversos derechos que tienen los habitantes de la Ciudad, como la movilidad, accesibilidad, salud, integridad física, medio ambiente adecuado, y equidad social.

Pero que a falta de derechos u obligaciones hacia los ciclistas, estos derechos anteriormente citados se han ido perdiendo generando una inconciencia por medio del mismo ciclista; es decir, que puede verse que los motivos que tiene un individuo para no seguir las normas jurídicas como tales es por la falta de difusión de las mismas de parte del mismo Gobierno de la Ciudad, generando que no se les tenga el seguimiento pero sobre todo el respeto que debe darse tanto a los semejantes (llámese usuarios de transporte público, automovilista o ciclistas) y hasta a la misma autoridad, y de ello, a la autoridad se le puede referir como una coparticipe de esas acciones, derivado de la falta de conocimiento de las normas, de la poca capacitación que tienen los mismos respecto del manejo de las situaciones con referencia hacia el ciclista, como en la corrupción, que tiende a ser la salida más fácil para ambas partes a la hora de generarse algún percance relacionado con la movilidad de bicicleta pero generado hacia terceros afectados.

Si bien puede tomarse que esta falta de regulaciones de derechos y obligaciones dentro de su Normatividad no aplica o exige todas aquellas políticas, acciones y herramientas necesarias que favorezcan al ciclista en su medio ambiente, en su salud y en la sociedad; asimismo, se debe garantizar su derecho a la movilidad y exigir la responsabilidad de cada uno de ellos, para que así se torne un mejor manejo del derecho a la movilidad y a la accesibilidad por parte del usuario, automovilista y ciclista y crezca la posibilidad de igualar

las condiciones de acceso a las centralidades y la movilidad desde cada zona de la ciudad.

3.3. PROPUESTA PARA REGULAR EN EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE MÉXICO LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS

Hasta ahora, las políticas públicas no han logrado posicionar ni establecer alternativas efectivas y de calidad que resuelvan los problemas urbanos relacionados con la movilidad y su regulación de derechos y obligaciones del ciclista.

Es imprescindible que el Gobierno reconozca las áreas de oportunidad y tomen acciones que impulsen al desarrollo, buscando implantar condiciones de estabilidad para la red social, política y económica de la ciudad. En términos de derechos, obligaciones, transporte y desarrollo urbano, es urgente la creación de políticas públicas eficientes que respondan a los problemas específicos.

Ante tal circunstancia, se tiene como reto poder desarrollarse proporcionando de manera prioritaria una mejor planeación de difusión al respecto de la normatividad que permita tanto a los ciclistas y usuarios una mejor calidad de vida profiriendo el respeto mutuo al momento de utilizarse las vialidades para el transporte de cada uno, por lo que resulta indispensable introducir en la Ciudad, aquellos criterios que reduzcan los daños y perjuicios ocasionados al medio ambiente, a la salud y a la sociedad misma así como a los usuarios de transporte público, automovilistas y claro a los ciclistas.

Dicha propuesta plantea que el gobierno con la participación de los diversos sectores de Gobierno, y así con el apoyo de la sociedad en general en relación a la difusión por los distintos medios de comunicación planeen y planteen un mayor difusión de las acciones a implementarse en relación a la movilidad en bicicleta; así mismo dar a conocer cuáles son los derechos y obligaciones que en orden jerárquico por ser el segundo más importante después del peatón, le corresponden al mismo ciclista a la hora de ejercer su derecho de movilidad en la ciudad, de esta manera hacerles de su conocimiento

de las prohibiciones que tienen a la hora de circular por la ciudad y de que no solamente puedan hacer o llevar a cabo a la hora de circular por la ciudad.

En este orden de ideas capacitar y contar a la autoridad para poder aplicar las normatividades de manera estricta tanto para el automovilista como para el ciclista y peatones en general, que no todo se quede en un simple actuar sino que se aplique el mayor respeto y protección del entorno y de la sostenibilidad

3.4. NECESIDAD DE CREAR UN CAPÍTULO IV BIS DE LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS Y LA CREACIÓN DE LOS ARTÍCULOS 21 BIS, 21 TER, 21, CUARTER, 21 QUINTUS, 21 SEXTUS Y 21 SEPTIMUS DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

El fomento y promoción del uso de la bicicleta no aspira a reemplazar al automóvil como el medio de transporte masivo, sin embargo, el promover su uso en las actividades cotidianas, de forma Intensa y continua, aspira a generar un cambio cultural que reduzca la dependencia de vehículos motorizados.

Este cambio de cultura ciudadana representa una finalidad legítima de la Ciudad y por ende de la misma ciudadanía, en cuanto permitan la integración, faciliten el contacto y la comunicación entre las personas, transformándose en un Instrumento que contribuye a aumentar la cohesión social y por tanto, la calidad de vida de la población.

Entre las varias propuestas y planes, el uso de la bicicleta ha sido concebido precisamente como un medio alternativo de transporte. Actualmente el Reglamento de Tránsito Metropolitano que dará paso al Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México regula determinados aspectos relacionados con el transporte en bicicletas, así como la obligación que tienen las autoridades de destinar espacios en las vías públicas y edificaciones para el tránsito y estacionamiento de bicicletas. Pero el Reglamento de Tránsito ha implementado nuevamente dichos aspectos con una nueva temática apegada a la actualidad, a razón de incluir y comparar la bicicleta con los vehículos no motorizados.

Por estos motivos anteriores es importante la necesidad de crear un Capítulo IV Bis de la Circulación de Bicicletas y la creación de los artículos 21 Bis, 21 Ter, 21, Cuarter, 21 Quintus, 21 Sextus y 21 Septimus del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México con la finalidad de pretender mejorar el aspecto de la aplicación normativa hacia la bicicleta incluyendo su movilidad y por ende al ciclista con sus derechos, obligaciones y prohibiciones y que estas no estén referidas a lo largo de todo el reglamento como actualmente se le observa.

En este orden de ideas el Gobierno de la Ciudad debe de:

- Facilitar la generación de las condiciones necesarias, para la promoción y desarrollo del uso de la bicicleta como medio de transporte con participación y consulta de la ciudadanía y organizaciones de usuarios así como también la ampliación, utilización, modificación y mantenimiento de la infraestructura en toda la Ciudad.
- Coordinar las políticas de desarrollo urbano y las políticas de transporte con la participación de los sectores público, privado y social de modo que se integre la bicicleta como medio de transporte legítimo.
- Que el Gobierno y las Delegaciones de la Ciudad de México incluyan el uso de la bicicleta en sus planes, programas y políticas de transporte, salud, educación, ordenamiento territorial, cultura y deporte, entre otros, contemplando el acceso a bicicletas en los nuevos proyectos de transporte público.
- Implementar un programa permanente de capacitación para servidores públicos, policía, oficiales de tránsito, y personal técnico, actualizando sistemáticamente, definiendo e implementando mecanismos de participación, del sector privado y sociedad civil, vinculándolos con las áreas responsables de promoción y seguridad vial.
- Generar apoyos para la compra de bicicletas, así como también impulsar beneficios y facilidades a empresas o trabajadores que inhiban la puesta en marcha de los programas de uso de bicicletas.

3.5. CREACIÓN DE UN CAPÍTULO ESPECIALIZADO EN LA BICICLETA

Los vehículos no motorizados incluyen dentro de su temática a la regulación de la bicicleta, cuestión que en un principio el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México permite entrever, dando un manejo más adecuado a su normatividad.

Con esto el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México da las pautas y permite ver cuáles son las obligaciones, derechos y prohibiciones que los ciclistas como tal tienen para poder ejercer su movilidad dentro de la ciudad, pero esta no alcanza a cubrir la demanda que como reglamento (a falta de una ley que ejerza mayor fuerza) pueda cubrir. Por lo anterior, es que surge la necesidad de crear el Capítulo IV Bis que comprende los Artículos 21 Bis al 21 Septimus para llevar a cabo la regulación que generará el apartado especial para bicicletas quedando de la siguiente forma:

Artículo 21 Bis. El presente Reglamento tiene por objeto fomentar y promover el uso de la bicicleta como un medio que permite el pleno ejercicio del derecho al deporte y recreación, al mejoramiento de las condiciones físicas y saludables de las ciudadanas y los ciudadanos; además de constituir un medio para garantizar el derecho de vivir en un ambiente sano y libre de contaminación y la participación ciudadana, y a fin de cuentas legitimar a la bicicleta como un transporte seguro y eficiente.

Artículo 22 Ter. El Gobierno de la Ciudad de México en coordinación con las diferentes Instituciones que participan en la creación de la infraestructura ciclista, se comprometerá a llevar a cabo la construcción de ciclovías y biciestaciones necesarias, en las vías, vías de uso ciclista, vía de acceso controlado, vía peatonal, vía primaria, vía secundaria, vía pública, vía reversible y zona de tránsito calmado de acuerdo al presupuesto anual que se destine para su desarrollo.

Artículo 21 Cuarter.

I. Circular sobre las aceras y áreas reservadas al uso exclusivo de peatones, con excepción de los niños menores de doce años y los elementos de seguridad pública que conduzcan vehículos no motorizados, salvo que el conductor ingrese a su domicilio o a un estacionamiento, en este caso debe desmontar y caminar;

II. Circular por los carriles exclusivos para el transporte público de pasajeros; excepto cuando estos cuenten con el señalamiento horizontal y vertical que así lo indique;

III. Detenerse sobre las áreas reservadas para el tránsito de peatones;

IV. Circular por los carriles centrales o interiores de las vías de acceso controlado y donde así lo indique el señalamiento restrictivo, excepto cuando sea autorizado por la Secretaría y Seguridad Pública, quienes determinarán las condiciones y los horarios permitidos;

V. Circular entre carriles, salvo cuando el ciclista se encuentre con tránsito detenido y busque colocarse en un área de espera ciclista o en un lugar visible para reiniciar la marcha.

VI. En caso de compartir espacios con peatones, los ciclistas deben ceder el paso y respetar las velocidades, necesidades y condiciones de éstos.

Artículo 21 Quintus. En caso de accidente entre una bicicleta y un vehículo motorizado, ocurrido en una Ciclovía de uso exclusivo o compartido, se presumirá legalmente responsable del accidente al conductor del vehículo motorizado. Salvo prueba en contrario, de ser así, se establecerá la restitución del daño y el pago de multa de acuerdo al criterio del Juez Cívico, dependiendo quien haya sido el causante del percance

En caso de accidente entre una bicicleta y un peatón, ocurrido en una vía de uso compartido entre peatones y ciclistas, se presumirá legalmente responsable del accidente al conductor de la bicicleta. Y se atenderá a lo referido en la parte final del párrafo anterior.

Artículo 21 Sextus. Los ciclistas no podrán conducir bicicletas en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, bajo la influencia del alcohol. De ser así se ante procederá a su remisión ante el Juez Cívico.

Artículo 21 Septimus Para poder circular en bicicleta es indispensable que ésta tenga:

- a) Un sistema de rodamiento, dirección y freno eficaz;**
- b) Espejo retrovisor, en un lado del manubrio al menos;**
- c) Timbre, bocina o similar;**
- d) Que el conductor lleve puesto un casco protector,**

e) Que el conductor sea su único ocupante con la excepción del transporte de carga, o de un acompañante, ubicados en un portaequipaje o asiento especial, cuyos pesos no sean superiores a los que presumiblemente pueda soportar la bicicleta;

f) Luces o focos: en la parte delantera deberá estar equipada de un foco o dispositivo que proyecte luz blanca y en la parte trasera de un foco o dispositivo que proyecte luz roja;

g) Reflectantes en los bordes de cada pedal y en la parte delantera y trasera de la bicicleta.

Se aplicará supletoriamente lo dispuesto por el Capítulo III de este presente Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México en todo lo referente al tema de la bicicleta.

3.3.1. Ventajas

La bicicleta se puede tomar como un medio de transporte económico, que permite a sus usuarios un ahorro de dinero en transporte, un acceso más equitativo y expedito al espacio público y a los bienes de la ciudad. Produce integración, facilita el contacto y la comunicación entre las personas, transformándose en un instrumento que contribuye a aumentar la cohesión social y por tanto, la calidad de vida de la población.

Su uso genera también beneficios a la salud, estos beneficios resultan particularmente importantes para determinados segmentos de la población, como por ejemplo, aquella en etapa escolar, donde la obesidad ha alcanzado niveles preocupantes; o, en las personas de la tercera edad, donde el ejercicio moderado y continuado constituye una terapia básica para una vida saludable.

Una ventaja es la disminución de los altos índices de contaminación, producto de esto es que se ha llevado a plantear la necesidad de incentivar el uso de la bicicleta, como una alternativa de transporte legítima, no contaminante y eficiente en el consumo energético.

Así de esta manera, permitirá generar una mayor responsabilidad por parte de los ciclistas a la hora de llevar a cabo la movilidad en bicicleta al generarles una mayor responsabilidad pero sobre todo una obligación a tener precaución para consigo mismos como para con los demás. Por otro lado, generar la infraestructura adecuada para que la bicicleta aporte una mejoría en la

disminución de la congestión vehicular, debido a su eficiencia en el uso del espacio público.

En este ámbito, el aumento de viajes en bicicleta, permitirá disminuir los índices de congestión de nuestras ciudades, contribuyendo de esta manera, a la disminución de los tiempos de viaje, de la contaminación y de los consumos de combustible por parte de los vehículos motorizados.

El hecho que el uso de la bicicleta no se haya masificado se debe en parte, a la falta de un escenario que permita incentivar su utilización. Y es por ello que por medio de este proyecto se pretende dar un primer paso al establecer como deber del Gobierno de la Ciudad, el promover en sus políticas, planes y programas el uso de la bicicleta como medio de transporte. Y que también debe reconocerse, el derecho al uso de la bicicleta como medio de transporte eficaz, pero por sobre todo un medio de transporte seguro.

CONCLUSIONES

PRIMERA. Después de una descripción general del planteamiento normativo correspondiente al Nuevo Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México se ha entendido que hay una mayor participación del ciclista a lo largo de estos últimos años la cual, ha sido importante para el desarrollo de una Ciudad más sustentable, y ha permitido llevar a cabo mejoras en tanto a resaltar la importancia de la movilidad en bicicleta y dar una mayor significación al ciclista resaltando que es la segunda jerarquía presente dentro del Reglamento de tránsito de la Ciudad de México en estudio, ya que exige mayores implementaciones para su circulación.

SEGUNDA. Es evidente que más que una estrategia sustancial, el Gobierno de la Ciudad de México ha venido generando una serie de normatividades que ayudan a la convivencia armónica en las vías públicas de sus usuarios pero sobre todo para la población en general, pero que en este presente estudio se denota una falta sistemática de promoción de esas normas para con los ciclistas, que ante cualquier eventualidad ellos pueden, por falta de una cultura de lectura, alegar lo que a ellos mismos les convenga en materia de su circulación a lo largo de la Ciudad.

TERCERA. A través del presente estudio se pudo constatar que hay una deficiencia de estrategias para promover las prohibiciones y obligaciones del ciclista, debido a que no se implementa sanciones pertinentes en caso de accidente vial, y es que si el mismo Gobierno de la Ciudad de México, pretende crear una mejora en la implementación de la movilidad de la bicicleta, cabe resaltar que la adecuada financiación de los proyectos de infraestructura y promoción del uso de la Bicicleta es vital para la implementación de las políticas propuestas.

CUARTA. La comparativa que surgió entre los tres principales reglamentos referente al uso de la bicicleta, permitió que se fueran perfeccionando las temáticas referentes a la movilidad en bicicleta, si bien esto apoyo a mejorar notablemente la inclusión de la misma generando que se resaltase su uso y

masificación siendo ya un medio de transporte más seguro y eficiente, pero a la vez, faltando un mayor ámbito de aplicación de la infraestructura vial en armonía con la ciclista.

QUINTA. El Gobierno de la Ciudad de México debe de realizar una vigilancia efectiva del Reglamento de Tránsito por parte de la autoridad responsable, y deberá establecer como prioridad para los cuerpos de seguridad pública la vigilancia del cumplimiento de las garantías legales a peatones y ciclistas. Además debe haber criterios de vigilancia permanente de posibles infracciones que afecten a los usuarios no motorizados de la vía pública, así como también capacitar a los elementos de los cuerpos de seguridad pública, para garantizar los derechos de prioridad de peatones y ciclistas, así como la prevención y la actuación adecuada en accidentes viales.

SEXTA. Es necesario promover el uso de la bicicleta en la Ciudad, y sólo es posible si se implementan políticas integradas que rijan al mismo tiempo criterios ambientales, sociales, urbanos, y de movilidad, y con la participación de los diversos sectores de la población, de entes públicos y privados, como de los diferentes estratos y niveles de Gobierno dentro de la Ciudad de México, para llevar a cabo un mejor desarrollo de programas y obras aisladas con enfoques no solamente por sectores económicamente importantes, sino para la población en general, para modificar y ampliar el patrón de movilidad en bicicleta de la Ciudad y así generar beneficios a corto y mediano plazo.

SÉPTIMA. Urge crear el Capítulo IV Bis que comprende los Artículos 21 Bis al 21 Septimus con la finalidad de que se provea una mejor aplicación al nuevo Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, para llevar a cabo una mejor y mayor transición de la movilidad en bicicleta en toda la Ciudad de México. Esto generará una Ciudad más segura protegiendo adecuadamente al peatón y por tanto al ciclista dándole un trato preferente en los beneficios ambientales, económicos y sociales del uso de la bicicleta como medio de desplazamiento legitimado, para que la bicicleta tenga un mejor desarrollo, aplicación y aceptación de la población en esta Ciudad de México.

FUENTES CONSULTADAS

DOCTRINA

CONSEJO NACIONAL PARA LA CULTURA Y LAS ARTES (MEXICO), Atlas de infraestructura cultural de México Hacia un país de lectores, 3ra Edición, Editorial Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México, 2003.

CUBIDES, Jorge, Obligaciones, 5ta Edición, Editorial Fundación Cultural Javeriana de Artes Gráficas JAVEGRAF, Bogotá D.C., 2005.

GABINO, Fraga, Derecho Administrativo, 40ª Edición, Editorial Porrúa, México 2000.

MURO RUÍZ, Eliseo, Algunos elementos de técnica legislativa, Primera Reimpresión, Editorial Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2007.

PERDOMO VIDAL, Jaime, Temas de Derecho Administrativo Contemporáneo, 1ª Edición, Bogotá D.C., 2005.

TAMAMES, Ramón Estructura Económica de España, 4ta Edición Editorial S.E.P. Madrid, 2001.

SANTAMARIA PASTOR, Juan Alfonso, Principios de Derecho Administrativo General Volumen 1, 1ª Edición, Editorial IUSTEL, Madrid, 2004.

SCHAEFER, Lola M., Bicicletas, ruedas, alas y agua, 1ª Edición, Editorial Capstone PressInc, México 2003.

METODOLÓGICA

BAPTISTA LUCIO, Pilar, Metodología de la Investigación, 3ra Edición, Editorial Mc Graw Hill, México 2003.

ARILLA BAS, Fernando, Metodología de la Investigación Jurídica, 1ª Edición, Editorial Porrúa, México 2007.

LEGISLATIVA

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Ley Federal del Trabajo.

Ley de Movilidad del Distrito Federal.

Reglamento de Tránsito del Distrito Federal 17 de agosto de 2015.

Reglamento de Tránsito Metropolitano del 20 de junio de 2007

Reglamento de Tránsito del Distrito Federal (30 de diciembre de 2003)

JURISPRUDENCIALES

Amparo directo 1227/88. Ignacio Bertín López Salas. 14 de octubre de 1988. Unanimidad de votos. Ponente: Víctor Ceja Villaseñor. Secretario: José Luis Flores González.

ABANDONO DE PERSONAS. INTERPRETACION DEL ARTICULO 341 DEL CODIGO PENAL FEDERAL.

ECONOGRÁFICAS

ACADEMIA ESPAÑOLA, DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA, Vigésima segunda edición, Editorial Real Academia Española, Madrid 2001.

GROLIER, Diccionario Enciclopédico Quillet Tomo segundo, 7ma edición, Editorial Cumbre S.A., México 2000.

DICCIONARIO ACADEMIA, SECUNDARIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA, 5ta Edición, Editorial Fernández Editores, México, 2010.

LAROUSSE DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO 2011, 17ma Edición, Editorial Ediciones Larousse S.A. de C.V., México 2010.

ELECTRÓNICAS

GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, Ciclovía de la Ciudad de México, disponible en: <http://www.fimevic.df.gob.mx/ciclovia/ciclovia.htm>

GRUPO ASEGURADOR LA SEGUNDA, Comunidad del Conocimiento en Seguridad Vial, disponible en:
http://www.dpv.misiones.gov.ar/seguridadvial/index.php?option=com_content&view=article&id=64:conceptos-y-definiciones&catid=29:plataforma-de-educacion-a-distancia-&Itemid=58

HINOJOSA, Javier, Capsula Probioci N° 3, disponible en:
<http://www.internatura.org/educa/bicis3.html>

PUBLIMETRO, Cada día mueren 200 ciclistas por accidentes, <http://www.publimetro.com.mx/noticias/cada-ano-mueren-200-ciclistas-por-accidentes/mocz!Zs6qitynxWSJk/>

Revista Ecologistas en acción, Marqués de Leganés, 12 - 28004, Madrid, 2007. Disponible en: <http://www.ecologistasenaccion.org/article9844.html>

SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE, Infraestructura para ciclistas en la Ciudad de México Capítulo 7 versión digital, Primera edición, Editorial Designio Editores, México 2011, Disponible en: http://www.sedema.df.gob.mx/sedema/images/archivos/movilidadsustentable/movilidad-en-bicicleta/09_capitulo07.pdf

Tipos de reglamentos, Tipos.co, disponible en <http://www.tipos.co/tipos-de-reglamentos/#ixzz3lBhApn97>