



FICHA TÉCNICA

[mejorescallesmx.itdp.org](http://mejorescallesmx.itdp.org)



# AV. INSURGENTES (CDMX)

# AVENIDA INSURGENTES

## Ciudad de México



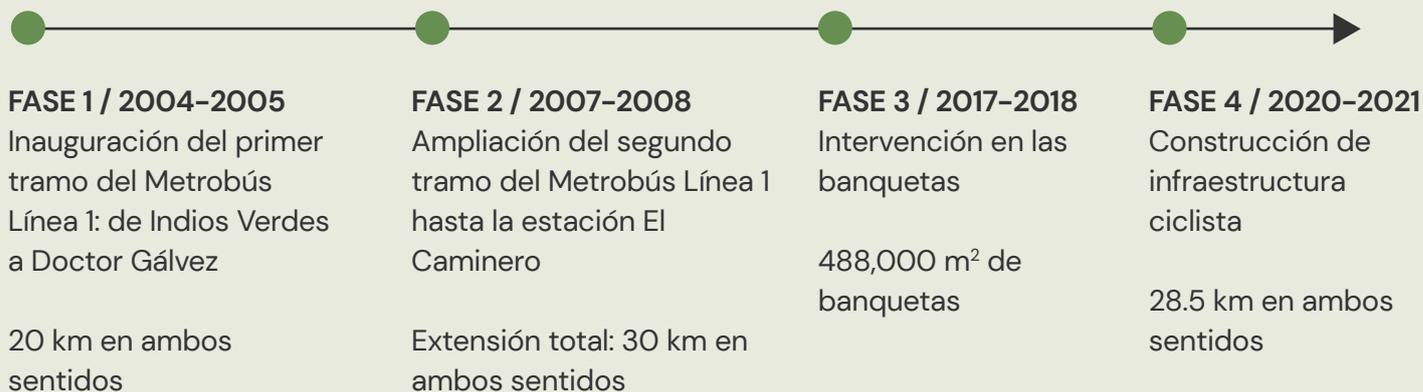
Figura 17.  
Ubicación de la Avenida Insurgentes (tramo intervenido).

■ Ciudad de México  
■ Avenida Insurgentes



Fuente: Elaboración propia.

Figura 18.  
Cronología de la intervención en la Avenida Insurgentes.



Fuente: Elaboración propia.

La nueva ciclovía sobre Av. Insurgentes ha demostrado ser un importante incentivo para el uso de la bicicleta y otros modos no motorizados.

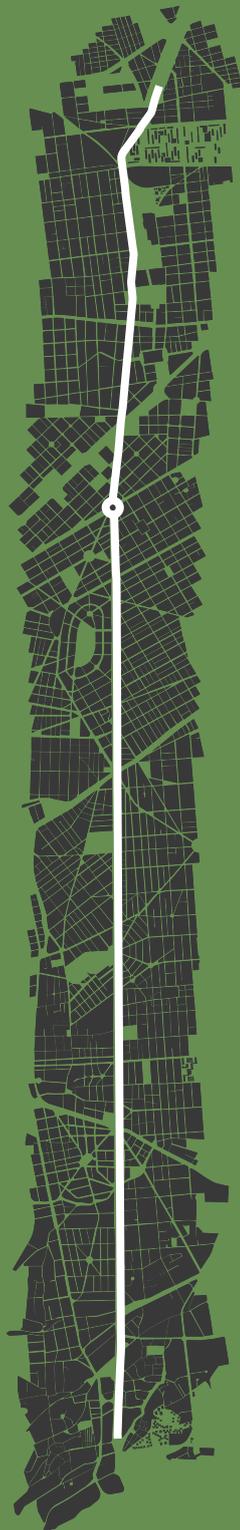
Figura 19.  
Área de influencia de la intervención en la Avenida Insurgentes.

■ Área de influencia  
— Avenida Insurgentes

343,246  
residentes  
beneficiados

14,224 metros  
lineales de  
intervención

24 habitantes por  
metro lineal



## INFORMACIÓN TÉCNICA

### Redistribución del espacio vial

- Reducción de 4 a 2 carriles de circulación vehicular por sentido;
- Implementación de carril exclusivo para transporte público masivo: Metrobús Línea 1
- Generación de espacio exclusivo para la circulación ciclista con confibicis;
- Extensión y adecuación de banquetas para la circulación peatonal con criterios de accesibilidad universal.
- Ajuste geométrico en puntas y guarniciones en bocacalles conflictivas.

### Mobiliario y Dispositivos Urbanos

- Incorporación de biciestacionamientos de corta estancia para bicicletas
- Colocación de postes de alumbrado público
- Colocación de señalamiento vertical (estacionamiento prohibido, motocicleta prohibida en carril ciclista, ciclovía, límites de velocidad, etc.) y horizontal (balizamiento de cruces ciclistas y peatonales, sentidos vehiculares, etc.).
- Colocación de dispositivos viales como bolardos.

### Infraestructura urbana

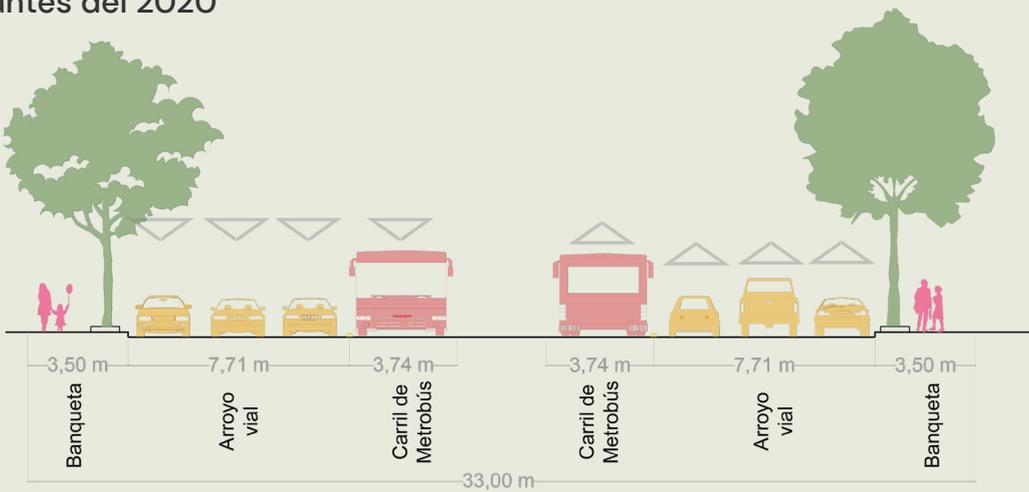
- Iluminación: En 2011 se cambiaron las estructuras para que el alumbrado fuera peatonal y vehicular.
- Cableado: Superficial.

Figura 20. Comparativa de las secciones de corte transversal de Av. Insurgentes.

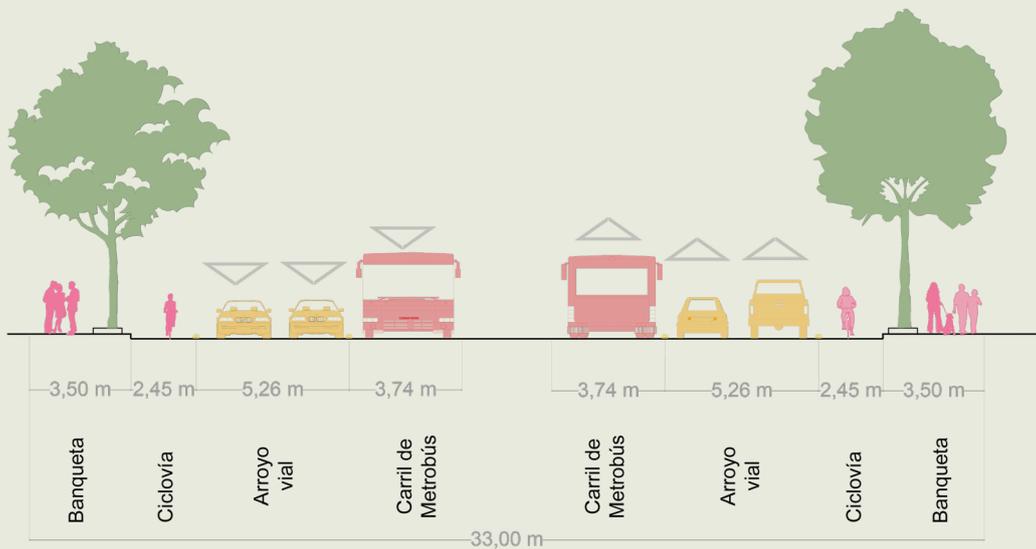
### Av. Insurgentes en 2004



### Av. Insurgentes antes del 2020



### Av. Insurgentes en 2021



Fuente: Elaboración propia.

## Insurgentes antes

La avenida priorizaba la movilidad vehicular, ya que contaba con 4 carriles de circulación por sentido. La avenida no tenía carriles exclusivos para el transporte público, ni infraestructura ciclista. Además, la infraestructura peatonal contaba en algunos puntos con problemas de accesibilidad.

La Avenida Insurgentes siempre se ha caracterizado por contar con una gran cantidad de comercios en planta baja, lo que le da mucha vitalidad a la calle.

## Insurgentes después

La calle redujo sus carriles vehiculares de 4 a 2 por sentido de circulación. Se introdujo en cada sentido de vía un carril exclusivo para la Línea 1 del Metrobús y, en gran parte del recorrido, una ciclovia segregada.

Esto permitió que la avenida se convirtiera en una calle incluyente y equitativa al reducir el espacio destinado al vehículo privado y otorgar espacio para la movilidad peatonal, ciclista y de transporte público.

Al mejorar la accesibilidad en la calle, aumentó la actividad comercial y vida pública, convirtiendo a la avenida Insurgentes en una calle donde la movilidad y habitabilidad coexisten.

---

## Oportunidades

La ciclovia de Avenida Insurgentes permite conectar de norte a sur la Ciudad de México, lo que la convierte en una importante promotora de la movilidad ciclista en la ciudad. Aunque la ciclovia está debidamente confinada en la mayor parte del tramo, algunas zonas carecen de infraestructura segura para las personas en bicicleta. Se recomienda dotar de infraestructura adecuada a los siguientes tramos:

- En su intersección con Eje 10 Sur, llegando a la Ciudad Universitaria, la ciclovia se convierte en carril compartido ciclista. El diseño actual de la intersección no garantiza la seguridad de las personas usuarias
- El tramo entre Eje 10 y Villa Olímpica no cuenta con confinamiento adecuado, por lo cual recomendamos la implementación de un carril de circulación ciclista segregado
- El tramo norte, a partir de la Calzada San Simón no tiene infraestructura ciclista, por lo que recomendamos extender la ciclovia para mejorar la seguridad de las personas ciclistas sobre todo el tramo y el uso de la bicicleta a lo largo de toda la avenida.

# LA AVENIDA MÁS LARGA DE MÉXICO SE CONVIERTE EN UNA CALLE COMPLETA



Insurgentes, Ciudad de México. Foto: ITDP/Raquel Cunha 2022

La Avenida Insurgentes ha experimentado varias intervenciones en los últimos 15 años. En 2005, se inauguró la primera línea de Metrobús en esta avenida, en un tramo inicial de 20 kilómetros entre Indios Verdes y Doctor Gálvez. En 2008 se inauguró una extensión hacia el sur de la ciudad, hasta la actual estación El Caminero. La construcción del Metrobús cambió radicalmente la operación de la avenida y detonó durante la década de los 2010, varias mejoras en el espacio público, sobre todo en banquetas y en el ordenamiento del mobiliario urbano. A esta serie de intervenciones se suma la construcción de una ciclovía emergente durante la pandemia por COVID-19, la cual se hizo permanente en el 2021.

Como varias otras ciudades del mundo, la Ciudad de México impulsó la movilidad activa como una estrategia sanitaria complementaria para evitar la saturación en el transporte público.

Para ello, implementó varias ciclovías emergentes o temporales, que facilitaron la movilidad segura, en un contexto complejo de cambio de hábitos y patrones de movilidad por el establecimiento de medidas de confinamiento y distanciamiento social.

La más larga de estas ciclovías emergentes fue la de Avenida Insurgentes con 20 km de largo, en ambos sentidos de circulación. El éxito de esta intervención y el apoyo de la ciudadanía llevó a la implementación permanente de la ciclovía Insurgentes en 2021.

## Instalación de la ciclovía emergente

En las primeras semanas de la pandemia por COVID-19, la Ciudad de México construyó 40 km de ciclovías emergentes sobre Avenida Insurgentes, con el objetivo de descongestionar la red de transporte público y ofrecer una alternativa de transporte no motorizada, proporcionando espacios delimitados y seguros para la circulación de bicicletas. Con esto, se trató de incentivar a la ciudadanía a utilizar la bicicleta para sus desplazamientos en condiciones de seguridad y distanciamiento social.

La implantación de la ciclovía emergente se realizó en un periodo en el que los desplazamientos eran limitados, debido a las restricciones sanitarias, al cierre de negocios y oficinas. Esto permitió realizar las obras en un contexto de reducción considerable del tráfico en la ciudad, ya que se realizaban hasta 70% menos viajes comparado con periodos previos a la pandemia (SEMOVI, 2020).

La implementación de la ciclovía emergente se dio el 31 de mayo de 2020, de manera rápida y con un bajo costo inicial. Al concebirse como una intervención temporal, se utilizaron materiales

reciclados o sobrantes de otras obras para crear la separación con el tráfico vehicular. El carril se delimitó con señalamiento horizontal utilizando pintura de tránsito, y señalamiento vertical para informar su operatividad y evitar que fuera invadido (SEMOVI, 2020, p.3).

Esta implementación inicial bajo un esquema emergente o no permanente, permitió hacer un monitoreo de la operación de la calle durante varios meses, así como evaluar su acogida y funcionamiento – información que resultó vital para promover su permanencia –.

## El camino hacia la permanencia: Movilización de la sociedad civil

Tras el éxito de la intervención y los beneficios resultantes, la sociedad civil se movilizó para que la ciclovía se instalara permanentemente. Por ejemplo, desde el ITDP, junto con la Iniciativa Climática de México (ICM) y CoRe Ciudades Vivibles y Amables, organizamos un foro llamado “Insurgentes con ciclovía: una avenida para todas las personas”, en el cual se presentaron y argumentaron de los beneficios que traería la implementación definitiva de la ciclovía (El Sol de México, 2020).

Insurgentes, Ciudad de México. Foto: ITDP, 2021



Su aplicación ha generado reacciones positivas entre la población. Una encuesta realizada por el Observatorio Ciudadano de la Calidad del Aire (OCCA) en octubre del 2020 mostraba que el 95% de las personas usuarias, 54% de los comerciantes y automovilistas y 73% de los usuarios del Metrobús aprobaban que la ciclovía fuera permanente (SEMOVI, 2021, p.5).

En 2022, se inauguró la ciclovía permanente de 28.5 km de extensión en ambos sentidos, conectando las alcaldías Gustavo A. Madero, Benito Juárez, Cuauhtémoc y Coyoacán, así como con varias ciclovías de la ciudad. En este sentido, se trata de un importante conector ciclista entre el norte y el sur de la ciudad (Figura 21).

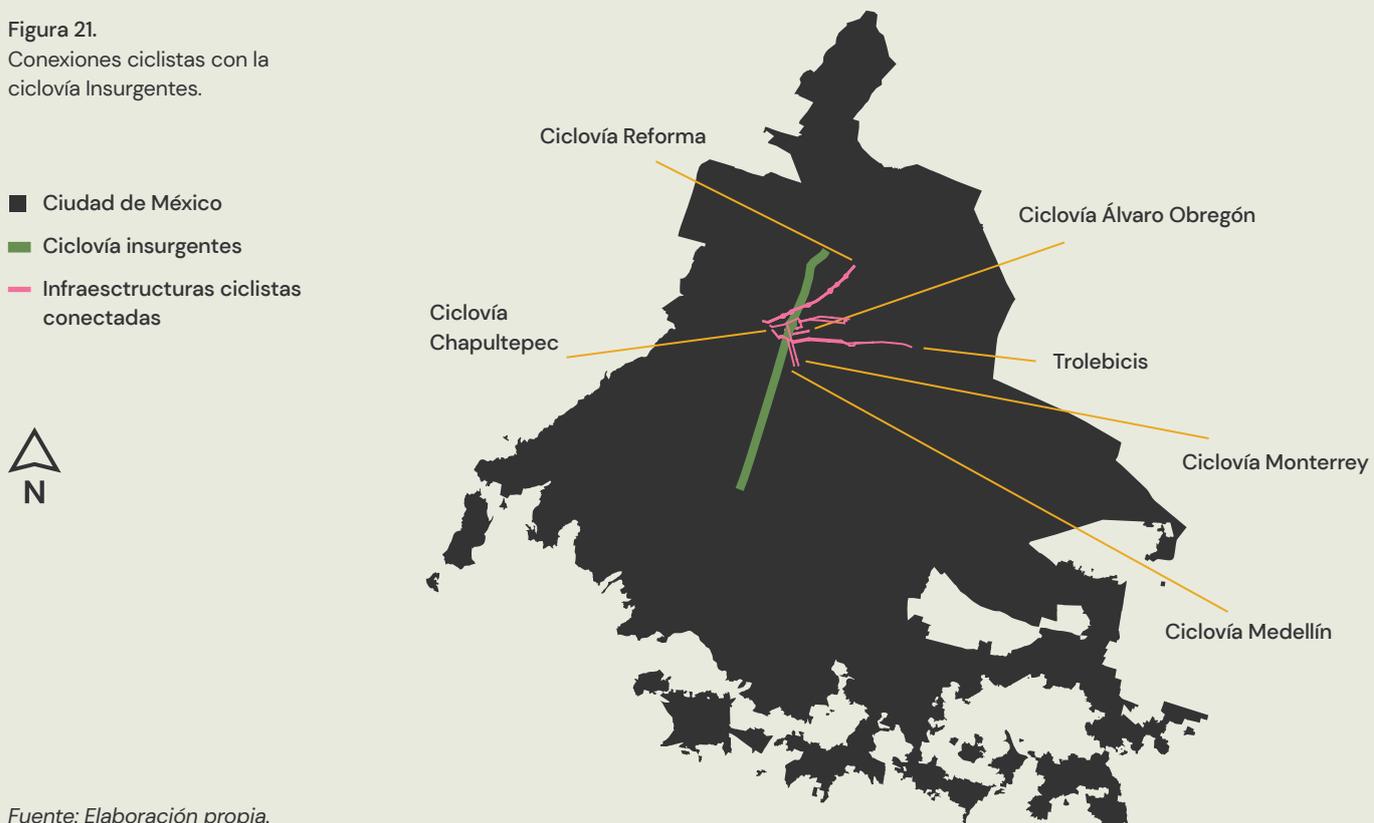
### Beneficios generados

La nueva ciclovía sobre Av. Insurgentes ha demostrado ser un importante incentivo para el uso de la bicicleta y otros modos no motorizados. De acuerdo con los aforos realizados por SEMOVI

y organizaciones de la sociedad civil, durante su primer mes de implementación como ciclovía emergente, se duplicó el número de personas en bicicleta sobre la avenida. Entre el 23 de abril y el 8 de noviembre de 2021 aumentó en un 275% la cantidad de ciclistas en hora pico, pasando de 1,996 a 7,494 ciclistas (SEMOVI, 2021, p.2).

Además, se realizaron entrevistas y un sondeo con 21 representantes del sector comercial. En la pregunta sobre el impacto de la ciclovía en el negocio, 46.9% contestaron que la ciclovía no impactó en ninguna manera su negocio, 30.1% respondió que fue un cambio inesperado pero que se acostumbraron, 12.6% respondió que la ciclovía les había traído clientes, y solamente el 10.5% afirmó que la ciclovía había disminuido el comercio (SEMOVI, 2021, p.7). Se espera que el aumento de las banquetas e infraestructura haya mejorado la calidad de los viajes a pie y haya fomentado la actividad comercial en la calle debido al aumento del flujo de personas.

Figura 21.  
Conexiones ciclistas con la ciclovía Insurgentes.



Fuente: Elaboración propia.



Insurgentes, Ciudad de México. Foto: ITDP, 2021