

Ciclovia en Calzada de Tlalpan

Recomendaciones sobre la implementación

Elaborado por ITDP México. Abril, 2026.



Contexto

La Calzada de Tlalpan es una de las vías más antiguas de la Ciudad de México, existiendo desde tiempos prehispánicos y siendo ésta la salida hacia los señoríos de Tlalpan, Iztapalapa y posteriormente de Xochimilco, los cuales se encuentran en el sur de la capital del país. Con el paso de los siglos se consolidó como uno de los ejes estructuradores de la ciudad, convirtiéndose además en la salida hacia destinos como Cuernavaca y Acapulco.

En la década de los 60, Calzada de Tlalpan se transforma para albergar la Línea 2 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, la cual sustituyó parte del trazo del tranvía hacia Xochimilco. Si bien esto fue un gran avance para la movilidad de la ciudad, tras esta transformación se presentaron nuevos desafíos para los traslados a pie y en bicicleta, ya que se eliminaron los cruces a nivel de calle, construyéndose puentes peatonales y bajopuentes. Actualmente la vialidad ahora se cataloga de tipo primaria, con altos volúmenes de circulación vehicular y sin semaforización en la mayor parte de su tramo.

La ciclovía en Calzada de Tlalpan

En el año 2018, México, junto con los Estados Unidos de Norteamérica y Canadá, fueron seleccionados como las sedes para la **copa mundial FIFA 2026**. Lo anterior implica un nuevo reto en temas de movilidad, pues el Estadio Banorte (antes Azteca) se ubica al sur de la Ciudad de México, siendo Calzada de Tlalpan la vía principal de acceso a este recinto. Ante ello, el gobierno capitalino planteó una serie de proyectos de movilidad.

Uno de estos proyectos contempla la **construcción de una ciclovía sobre Calzada de Tlalpan, desde el Estadio Banorte hasta la plaza Tlaxcoaque**, en el centro de la ciudad. Dicha ciclovía tiene una longitud de **36 km**. Como intervenciones complementarias a este gran proyecto, **se intervinieron las banquetas y se colocaron luminarias peatonales** con la finalidad de generar espacios accesibles, libres de obstáculos y bien iluminados para las personas usuarias.

Esta **redistribución del espacio vial, ganando espacio para la circulación segura de personas ciclistas en una vía primaria, representa un gran acierto para la ciudad**, en línea con el **derecho a la movilidad** establecido en el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Actualmente la calzada se cataloga como una **vía de “acceso controlado”**, lo que permite circular a **velocidades de hasta 80 km/h**. Por ello, el proyecto de ciclovía debe **considerar criterios de diseño que garanticen la seguridad de las personas en bicicleta**, con un **carril**

ciclista visible y con **segregación física**, además de prestar especial atención al **diseño de intersecciones**, para evitar posibles conflictos y siniestros viales con vehículos motorizados.

A lo largo de la ejecución de la obra, se han expresado por parte de la ciudadanía y la prensa diversas opiniones sobre su diseño, y se han señalado algunos puntos que se han catalogado como críticos o puntos vulnerables para las personas ciclistas, específicamente en ciertos tramos e intersecciones.

Ante ello, parte del equipo del ITDP realizó un recorrido por la obra el día 6 de marzo de 2026, con el objetivo de identificar aciertos y áreas de oportunidad en la ejecución del proyecto. El detalle de las observaciones puede consultarse en el [anexo](#) de esta nota, sin embargo, las principales conclusiones se presentan a continuación.

Observaciones sobre la implementación de la ciclovía

Confinamiento: La mayoría de la ciclovía presenta una **segregación física** mediante guarniciones con jardineras, lo cual resulta efectivo para impedir que los vehículos motorizados invadan el carril ciclista. Sin embargo, esto puede representar un reto para que las personas ciclistas puedan salir y entrar a la ciclovía en caso de que se presenten obstáculos o encharcamientos.

En algunos tramos la segregación se compone de confinadores prefabricados, los cuales también representan una opción efectiva para evitar la invasión de la ciclovía, permitiendo a las personas usuarias esquivar obstáculos.

Sin embargo, en algunos tramos se cuenta con un carril ciclista señalado como exclusivo pero sin segregación física (por ejemplo uno de los pasos a desnivel en el cruce con Calzada Taxqueña, y el tramo frente a la colonia Ejido Viejo). Por las velocidades de circulación y los altos flujos vehiculares, esto representa un gran factor de riesgo para las personas ciclistas, por lo que es necesaria la implementación de confinamientos en todos los tramos.

Intersecciones: Al no contar con intersecciones a nivel, las incorporaciones y desincorporaciones de Calzada de Tlalpan se diseñaron con geometrías y radios de giro que priorizan la velocidad de vehículos motorizados sobre la seguridad de personas peatonas y ciclistas. La implementación de la ciclovía debe acompañarse con medidas de pacificación de tránsito como reducción de ancho de carriles y radios de giro y la implementación de reductores de velocidad, lo cual es indispensable para evitar situaciones de riesgo.

Si bien en algunas intersecciones se ajustaron los radios de giro, aún se presentan varios casos en que se presentan entrecruzamiento de trayectorias de vehículos motorizados y no motorizados, y a velocidades no seguras. Es indispensable intervenir estas intersecciones con elementos que garanticen la reducción de la velocidad de los vehículos motorizados y mejoren la visibilidad de las y los ciclistas.

Señalización: Se recomienda también reforzar la señalización vertical y horizontal. Por ejemplo, incluyendo en las incorporaciones a Calzada de Tlalpan advertencias de la existencia de la ciclo vía, y de ceder el paso.

Adicionalmente, resulta clave **reforzar los mecanismos de vigilancia** para evitar la invasión de la ciclo vía por vehículos motorizados.

Por último, **para fomentar los traslados multimodales**, también es necesaria la **instalación de biciestacionamientos seguros** en puntos atractores de viaje como el **Estadio Banorte** y **estaciones de transporte masivo**, así como mobiliario para estacionar bicicletas en las banquetas del corredor.

En conclusión, la ciclo vía de Calzada de Tlalpan tiene el potencial de consolidarse como un gran eje ciclista articulador, convirtiéndose así en un referente de movilidad segura y sustentable en la Ciudad de México, e incluso para otras ciudades.

Pero para lograrlo, es necesario **hacer un último esfuerzo para revisar los elementos puntuales de diseño que actualmente implican factores de riesgo**, garantizando así no sólo la **seguridad** de las personas usuarias, sino volviéndola en un ejemplo de **habitabilidad y sostenibilidad**.

Anexo: Recorrido sobre Calzada de Tlalpan

El ITDP realizó una visita el 6 de marzo de 2026 a **cuatro puntos estratégicos** en donde Calzada de Tlalpan cruza con otras vialidades importantes para así observar las dinámicas actuales con la ciclovía en funcionamiento.

Puntos seleccionados para el recorrido

Para el recorrido se consideraron las entradas y salidas con otras vías primarias debido al alto volumen vehicular que suelen presentar:

- **Punto 1:** Intersección entre Calzada de Tlalpan y Av. División del Norte, en ambos sentidos, por lo que se denominaron como 1A (sentido sur) y 1B (sentido norte). El punto 1B se ubica a la altura de la Calle 4.
- **Punto 2:** Distribuidor vial Taxqueña, cruce de Calzada Taxqueña y Calzada de Tlalpan, en ambos sentidos, por lo que se denominaron como 2A (sentido sur) y 2B (sentido norte). El punto 2B se ubica a la altura de la calle Cerro de Jesús
- **Punto 3:** Calzada Tlalpan en su intersección con calzada Ermita Iztapalapa
- **Punto 4:** Calzada de Tlalpan en su intersección con Viaducto Río de la piedad, en ambos sentidos, denominados como 4A (sentido norte) y 4B (sentido sur)



Puntos de observación del recorrido de Tlalpan. Elaboración propia

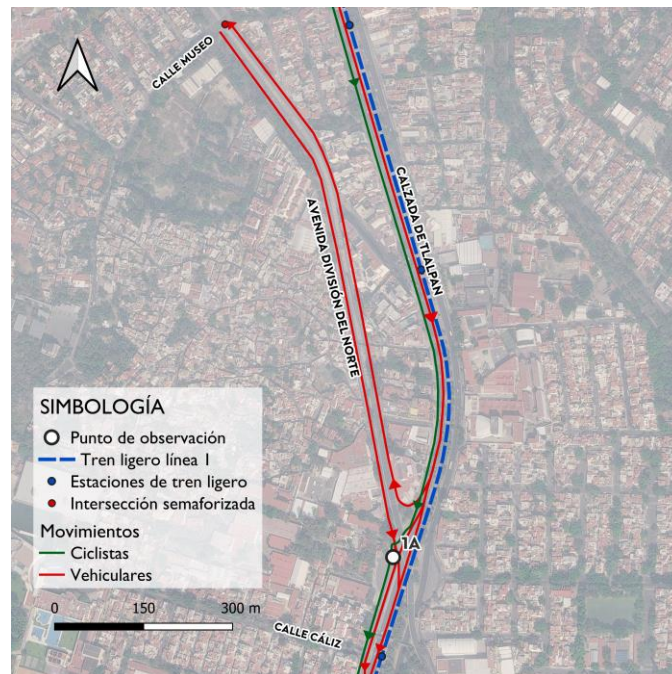


Observaciones específicas en cada punto

- Punto 1A: Intersección entre Calzada de Tlalpan y Av. División del Norte

En este punto se identificó que cruzar Av. División del Norte en sentido hacia el sur se vuelve complejo para personas peatonas y ciclistas, pues la última intersección semaforizada sobre esa vialidad es aquella que interseca con Calle Museo, la cual se encuentra 950 m antes de cruzar con Calzada de Tlalpan.

Lo anterior ocasiona que los vehículos motorizados provenientes de Av. División del Norte circulen a velocidades altas y formen conflictos con aquellos vehículos que se desincorporan de Calz. de Tlalpan y se dirigen hacia el puente que continúa Av. División del Norte, ocasionando además conflictos para ciclistas y personas peatonas.



Contexto y movimientos direccionales en punto 1A. Elaboración propia.

Por otro lado, se identificó que los confinadores prefabricados conocidos como “quesadillas” están colocados del lado inverso, con el elemento reflejante al interior del carril ciclista y no hacia afuera, como se sugiere ser colocado para que sea visible a personas conductoras de vehículos motorizados.



Confinadores prefabricados o “quesadillas” ubicadas en Calzada de Tlalpan a la altura de División del Norte en sentido sur.

Para este punto de observación y análisis, se identificaron reductores de velocidad que no se extienden hasta la banquetta y que, por tanto, se vuelven elementos que no cumplen su función para los trayectos peatonales, además de que son colocados y llegan a puntos donde las banquetas presentan obstáculos.

Finalmente, durante el análisis en el punto, solo se observó a un ciclista en el punto, el cual tuvo que bajar de su bicicleta para cruzar la intersección con Av. División del Norte.

- **Punto 1B: Intersección entre Calzada de Tlalpan y Calle 4**

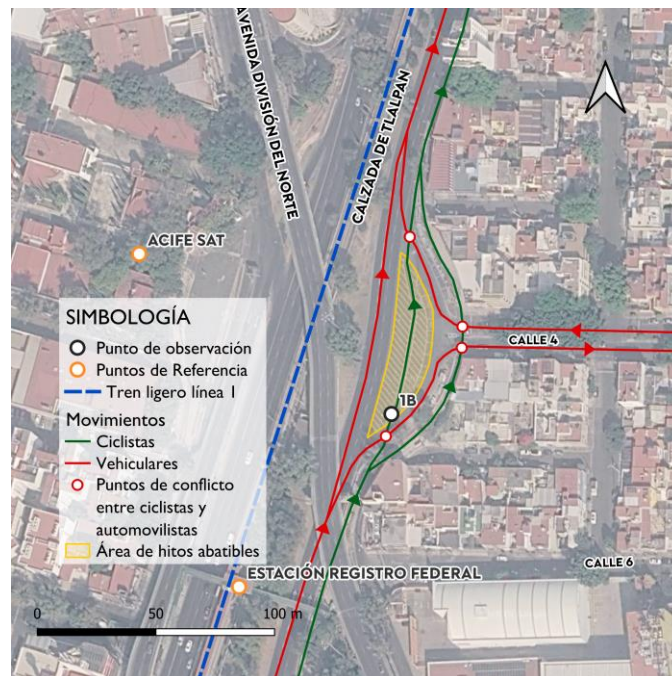
Para este punto, se observó que Calzada de Tlalpan en el sentido hacia el norte se configuraba de tal manera que presentaba espacio de sobra para el vehículo motorizado, el cual fue delimitado por hitos abatibles y señalización horizontal; esto con la finalidad de reducir el espacio vial y con ello los movimientos que pudieran ser riesgosos para personas peatonas y ciclistas principalmente.

Para este punto, se generaron dos intervenciones: una en donde la ciclovía se encuentra adyacente a la banquetta y otro en donde la ciclovía atraviesa el espacio delimitado por los hitos abatibles.



Izquierda: trazo de la ciclovía sobre los hitos abatibles. Derecha: trazo adyacente a la banqueta. Ambos en el mismo punto

Cabe mencionar que ambas opciones presentan actualmente conflictos entre ciclistas y personas conductoras de vehículos motorizados. Sin embargo, la primera opción arriesga en menor medida a personas en bicicleta, pues si se consideran los radios de giro y reductores de velocidad ubicados sobre Calle 4, las y los ciclistas son más visibles y con ello evitan en menor medida los conflictos viales.



Contexto y movimientos direccionales en punto 1B. Elaboración propia.

En cuanto a la incorporación de los automóviles provenientes de Av. División del Norte hacia Calzada de Tlalpan en ese lado, es importante considerar los posibles conflictos que ese movimiento pudiera generar con personas en bicicleta, por lo que la intersección deberá permitir en todo momento que las y los ciclistas sean visibles en todos los ángulos posibles.

Durante la observación en este punto, se documentaron 4 ciclistas, 1 motociclista y 1 persona usuaria de scooter que tomaron el tramo de ciclovia en la zona delimitada y un ciclista que siguió su trayectoria a través del carril ciclista adyacente a la banqueta, el cual tuvo que abandonar por estar aún en obra.

- **Punto 2A: Distribuidor vial Taxqueña, cruce de Calzada Taxqueña y Calzada de Tlalpan**

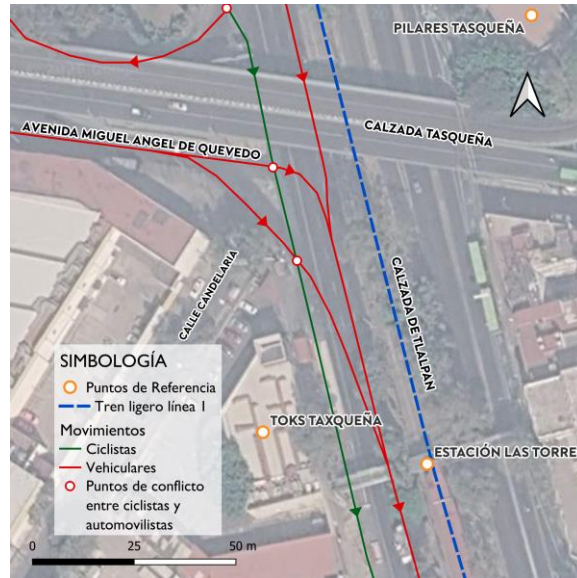
Este es el punto más conflictivo de todos los observados, pues es un sitio sin intersecciones previas y con desincorporaciones muy amplias, lo que provoca circulaciones a altas velocidades.

Por ejemplo, en la desincorporación desde Calz. de Tlalpan hacia Calz. Taxqueña, del lado oriente, se registraron velocidades que oscilan entre los 48 y los 58 km/h, registrando incluso una velocidad máxima de 61 km/hr. A pesar de que se otorgó un carril específico de desincorporación, el tramo es muy corto y al ser vía rápida optan por no usarlo. De la misma manera, la desincorporación desde Calz. de Tlalpan del lado poniente y en dirección al centro de Coyoacán también reporta velocidades altas (40 - 46 km/h.).



Contexto y Puntos direccionales en punto 2A. Elaboración propia.

La salida desde Av. Miguel Ángel de Quevedo hacia calzada de Tlalpan presenta dos incorporaciones a la misma, una de ellas para los automóviles particulares y otra para autobuses foráneos y transporte público. Sin embargo, esto no es respetado, ocasionando puntos de conflicto para el cruce ciclista en ambas integraciones.



Incorporaciones desde Miguel A. de Quevedo hacia Calz. de Tlalpan. Elaboración propia



Incorporaciones desde Miguel A. de Quevedo hacia Calz. de Tlalpan a nivel de calle

En este punto, se observaron 2 ciclistas, uno de los cuales tuvo que bajar de su bicicleta porque los vehículos particulares no le cedieron el paso seguro.

- **Punto 2B: Intersección entre Calzada de Tlalpan y calle Cerro de Jesús**

Este punto se localiza inmediatamente después del bajo puente y a la altura del Club Campestre de la Ciudad de México. Su diseño se debe al cruce del Tren Ligero y la Línea 2 del Metro, los cuales cruzan a nivel de calle para así llegar a Taxqueña.

Para esta zona, la ciclo vía circula por los carriles laterales de Calz. de Tlalpan, en donde se observó que, a pesar de que se respeta el carril ciclista, éste solo cuenta con el trazo a través de pintura y no se integraron segregadores físicos o confinamientos. Lo anterior vulnera potencialmente a las personas en bicicleta, principalmente en el bajo puente, ya que éste no cuenta con luz apropiada para que las y los ciclistas sean visibles y circulen de manera segura.

Si bien los vehículos particulares pueden ver a las y los ciclistas antes de dar vuelta en Cerro de Jesús, el transporte público podría ocasionar conflictos, pues en horas de alta demanda las unidades circulan con gran cantidad de personas usuarias que originan puntos ciegos para las personas operadoras de autobuses, además de que el radio de giro de la calle Cerro de Jesús no permite reducir la velocidad, entrando a velocidades cercanas a los 35 km/h.

Por otro lado, la salida de Cerro de Jesús hacia los carriles laterales presenta velocidades similares, con un promedio de 30 km/h.

Durante la observación se registraron 4 ciclistas, además de 2 personas peatonas que cruzaron el bajo puente caminando a través de la ciclo vía.



Movimientos direccionales identificados en punto 2B. Elaboración propia

Punto 3: Intersección entre Calz. Taxqueña y Calz. Ermita Iztapalapa (Metro Ermita)

A pesar de ser distribuidores viales diferentes, los puntos 3 y 4 presentan similitudes tanto en velocidades, los giros de incorporación y los conflictos con ciclistas y personas peatonas en los mismos sentidos.

Del cuerpo vial en dirección hacia el norte, hay una desincorporación que se dirige hacia Calz. Ermita Iztapalapa, la cual presenta un radio de giro bastante amplio que genera salidas a altas velocidades (38-46 km/h).

Lo anterior vulnera en gran medida a las personas ciclistas y peatonas, pues ahí mismo se encuentra el cruce ciclista y la línea de deseo peatonal, las cuales deben ser respetadas para que las personas puedan cruzar de manera segura. Durante el recorrido en este punto, se observaron a 3 ciclistas y 12 personas peatonas transitando en dicho cruce.

Adicionalmente, en el momento de la observación había un camión de mercancías estacionado sobre Tlalpan, metros antes de la desincorporación, lo que, de ser una práctica común, podría poner en riesgo a ciclistas por la nula visibilidad que tienen ante los automóviles.

Por otro lado, la incorporación desde Calz. Ermita Iztapalapa hacia Tlalpan, cuenta con un carril angosto, el cual otorga mayor seguridad en la intersección ciclista al ser más corta.



Movimientos direccionales identificados en punto 3. Elaboración propia

- **Puntos 4A y 4B: Intersección entre Calzada de Tlalpan y Viaducto Río de la piedad, en ambos sentidos (Metro Viaducto)**

En este punto ambos cuerpos de la vía presentan características similares, pues en la desincorporación de Tlalpan hacia Viaducto los vehículos salen a altas velocidades, teniendo un registro que va de los 42-46 km/h, mientras que las incorporaciones de Viaducto hacia Tlalpan reducen su velocidad para entrar a los carriles.

Un punto a considerar es aquel en donde existe transporte de carga o unidades de transporte público que se detienen antes de las desincorporaciones, obstaculizando los trayectos ciclistas sobre Calz. de Tlalpan, pues eso genera conflictos con este tipo de personas usuarias, quienes tienen que descender de su vehículo para cruzar de manera rápida antes de que un automóvil llegue a ese sitio.



Punto de desincorporación de Calzada de Tlalpan hacia Viaducto Río de la Piedad

Destaca que, en este punto, Tlalpan presenta cierta inclinación o pendiente mientras cruza Viaducto. Dicha pendiente es lo suficientemente pronunciada para que las y los ciclistas opten por descender de su bicicleta y cruzar a pie, o reducir su velocidad con tal de lograr el impulso para cruzar.

Finalmente, se registró que varios motociclistas realizaron una vuelta prohibida para incorporarse a Viaducto Río de la Piedad, lo que podría poner en riesgo a ciclistas que circulan sobre la ciclovía.



Movimientos direccionales identificados en puntos 4A y 4B. Elaboración propia



Referencias:

- Administración pública del Distrito Federal. Jefatura de Gobierno (2015). Reglamento de tránsito del Distrito Federal. Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 17 de agosto de 2015
- Arana, L. (25 de Julio de 2025). Construcción de ciclovía en Tlalpan inicia a fines de mes. El Universal. <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/construccion-de-ciclovía-en-tlalpan-inicia-a-fines-de-mes/>
- Hernández, G. (s.f.). Historia de la delegación Tlalpan. Rasgos Históricos de Tlalpan. Museo Nacional de las Intervenciones. INAH
- Hinojosa, I. (2016). Anti-Peatonalidad. Historia sobre la transformación de la calzada de Tlalpan. Laboratorio de Sistemas de Información Geográfica, CIESAS-D.F. Historia 2.0: Conocimiento Histórico en Clave Digital. Año VI. Num. 2. pp 224-251
- Vergara, F. (2025). Estadio Azteca, uno de los recintos deportivos más importantes de México y el mundo. ADMagazine. México. <https://www.admagazine.com/articulos/estadio-azteca-el-recinto-deportivo-mas-importante-de-mexico>
- Villasana, C. & Gómez, R. (2017). El regente de hierro que modernizó al distrito federal. El Universal. México. <https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/colaboracion/mochilazo-en-el-tiempo/nacion/sociedad/2017/05/24/el-regente-de/>