

# **EVALUACIÓN DE CALLES SEGURAS PARA CICLISTAS**

**PLAYAS DE TIJUANA,  
BAJA CALIFORNIA.**



**ROL  
+  
PLAYAS**

**ESTRATEGIA  
MISIÓN  
CERO**

# Evaluación de calles biciamigables en Playas de Tijuana, Baja California.

## Autoría:

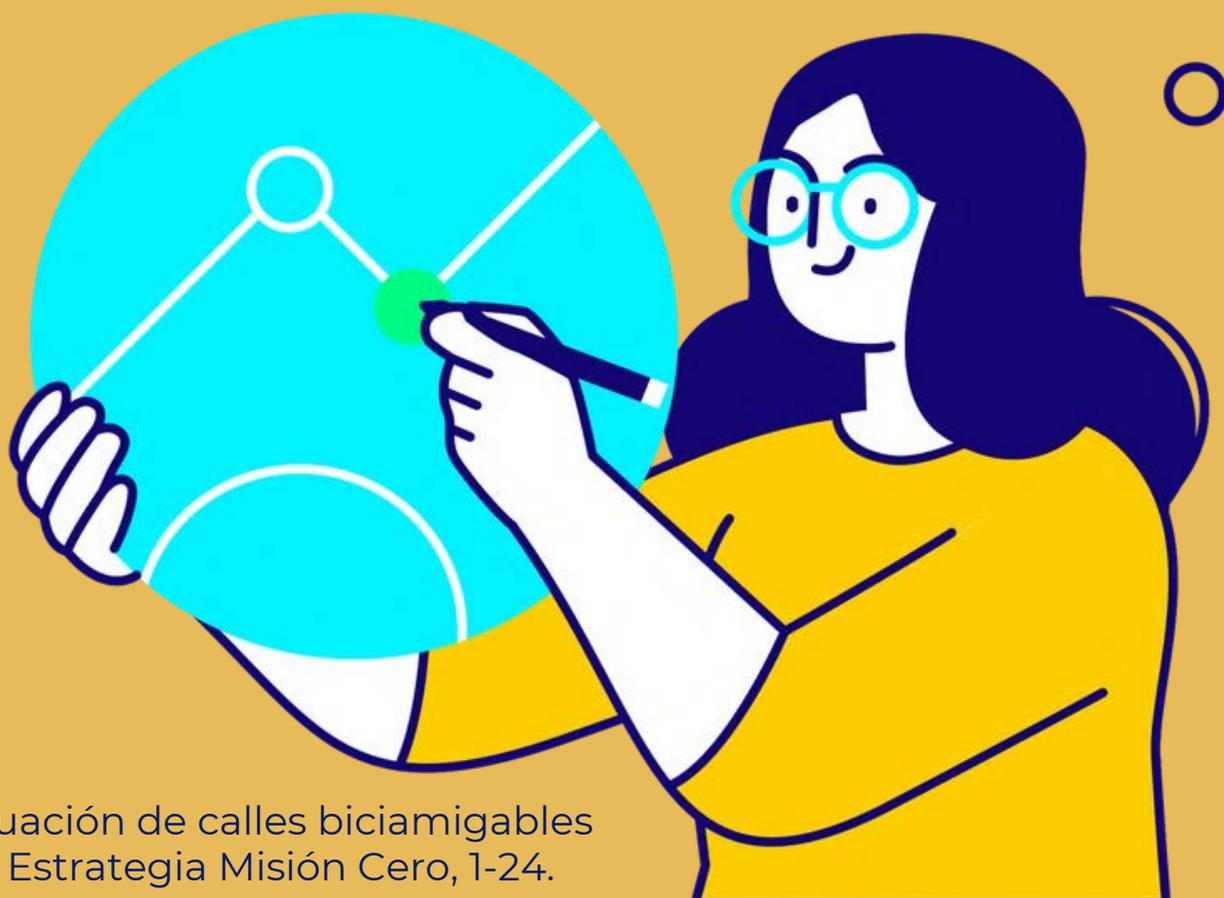
Lourdes Ivonne Hernández Cabrera

## Revisión:

Silvina Razo Islas  
Amparo Ortega Gutiérrez  
Sergio Andrade-Ochoa

## Citar cómo:

Hernández-Cabreara L. I. (2023) Evaluación de calles biciamigables en playas de Tijuana, Baja California. Estrategia Misión Cero, 1-24.



## Apoyo en campo:

Dan, Daniela, Gabriela, Gibram, Irving, Kim, Lily, Ricardo y Yamile.

Muchas gracias por compartir su percepción al usar la bicicleta. Su participación es muy valiosa por la diversidad de poblaciones que representan y sobre todo, por su voluntad para regenerar nuestra Tijuana empezando con pequeñas incidencias como esta evaluación.

## Agradecimientos:

Gracias a Silvina Razo Islas, Sergio Andrade Ochoa, Rosa Alicia Estens y Donají Sánchez Ramírez quienes nutrieron esta experiencia de participación ciudadana en un territorio tan peculiar como Playas de Tijuana. En la mera esquina noroeste de México; encerradas entre la frontera, el océano y la densificación ¡se pedalea!

*Acciones por el derecho a la ciudad y por el derecho a la movilidad segura, digna y accesible.*



**ROL**  
PLAYAS

ESTRATEGIA  
**MISIÓN**  
**CERO**

# Evaluación de calles biciamigables en Playas de Tijuana, Baja California.

## Introducción

Este documento recolecta los resultados de la aplicación del Manual para evaluar calles seguras para ciclistas en tres calles estratégicas en el fraccionamiento Playas de Tijuana, Baja California.

La metodología utilizada fue generada en co-creación entre colectivos, organizaciones civiles, academia, tomadores de decisiones y el sector privado coordinados por **Mapasin** y **Estrategia Misión Cero** (EMC), iniciativas que promueven la seguridad vial y la movilidad sostenible en México.

La metodología fue construida bajos los principios del abordaje sistémico de la seguridad vial que promueve la Organización Mundial de la Salud. Esta visión permite reconocer las responsabilidades diferenciadas de todos los actores para que el sistema funcione como un engranaje, siendo el Estado como el principal responsable para contar con un espacio público seguro y accesible que garantice el correcto ejercicio al Derecho a la Movilidad.

Además, se consultó el Estudio de movilidad en bicicleta (2017) realizado por el ITDP e IMPLAN, en el cual se explica el diseño de una red primaria de infraestructura ciclista para la ciudad de Tijuana con la intención de realizar la primera etapa entre 2018 y 2025. En esta planeación se incluía la correspondiente ciclovía al fraccionamiento Playas de Tijuana. Cabe señalar que el mismo estudio registra este fraccionamiento como la zona en la cual pedalea la mayor cantidad de mujeres.

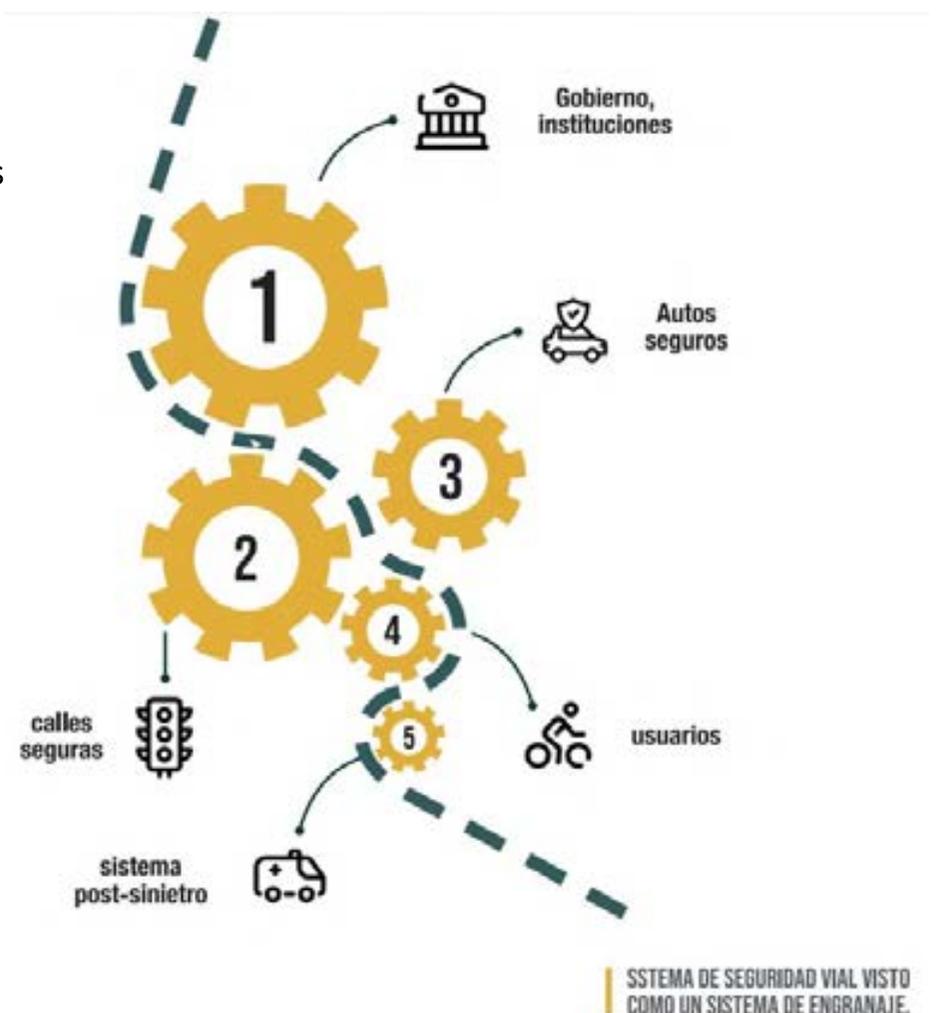
Ejercicios de participación ciudadana, como esta evaluación, fomentan la observación e incidencia en espacios públicos traduciendo la experiencia corpórea (tiempo y energía), psicoemocional (violencia vial) y socioambiental (calidad de vida) en datos puntuales para argumentar y promover mejoras, ante los planes de densificación en la zona.

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV) busca reducir las muertes viales a cero para el año 2042 por lo cual ejercicios barriales, como éste, son la manera de introducir a lxs habitantes a grandes objetivos y al cambio de paradigmas en movilidad. También, se ejemplifica la vinculación entre la responsabilidad social de una empresa (Estrategia misión cero- CEMEX), la participación ciudadana y el activismo recabando información para entregar a funcionarios públicos.

## Metodología

En palabras tomadas del manual se explica:

*Los indicadores, descriptores y categorías que guían el puntaje para cada calle evaluada se definieron a partir de un proceso colaborativo con la finalidad de obtener una visión más global del contexto y dinámicas de las calles mexicanas y que a su vez, incluyeran una perspectiva del diseño orientado al calor, la perspectiva de género y la visión sistémica de la seguridad vial (Salazar-Vidales et al., 2022).*



El manual de evaluación de calles seguras para ciclistas guía a lxs voluntarixs en los parámetros básicos para reconocer cada calle:

### ¿Qué tan segura es?

**Seguridad vial** : velocidad e infraestructura.

### ¿Estoy dispuestx a usarla?

**Usabilidad**: habitabilidad, tipo de vehículos, vida nocturna.

### ¿Es cómodo usarla?

**Confort**: obstáculos, gestión del calor, superficie de la calle.

Para llevar a cabo la evaluación en Playas de Tijuana se armaron dos grupos de trabajo, diurno y nocturno, con representatividad de poblaciones vulneradas: mujeres, jóvenes, adultos mayores, comunidad LGBTQ+ y migrantes; edad mínima de 13 años y máxima 75. Con la participación de 2 perros ampliamos el derecho a la seguridad vial para todos los seres sintientes.

La dinámica fue alternar pedaleo - análisis enfocando la atención en el segmento recorrido pues se evaluaron ambos sentidos de las calles resultando, incluso, distintos puntajes. Al finalizar, en grupo revisamos las anotaciones y conclusiones mismas que se entregan a Estrategía Misión Cero para su análisis y puntuación. En el manual se explican las cuatro clasificaciones:

- Con práctica 0 a 44.9pts.
- Con precaución 45 a 61.9pts
- Recomendable 62 a 74.9pts
- Biciamigables 75 a 105pts

Las calles evaluadas son: Avenida Pacífico, Paseo Costero y Avenida Pacífico ambas están interrelacionadas en el corredor turístico con importante afluencia ya que conectan:

- la línea fronteriza
- el malecón
- la Plaza Monumental
- la delegación Playas de Tijuana
- la Universidad Iberoamericana
- escuela primaria Las Ámericas
- el único acceso a colonias vecinas



Fig. 1 Voluntarixs en el grupo nocturno.

## Resultados

### AVENIDA PACÍFICO

Esta avenida mide 1 km de los cuales la mitad es zona residencial y la otra mitad comercial. Es «*la esquina de México*» o «*donde empieza la patria*» refiriéndose a la frontera noroeste del país. El extremo norte de avenida Pacífico topa con:

1. La Plaza Monumental (usada para conciertos),
2. El faro,
3. El mirador,
4. El acceso a la playa,
5. Parque Binacional de la Amidad,
6. El muro fronterizo,
7. Un obelisco señalando la importancia de ese lugar,
8. Plazas para intervenciones y eventos culturales,
9. Baños y regaderas públicas.

Al sur, colinda con un área de conservación conocida como *Cañada Azteca*. Reserva ambiental y desembocadura natural de pluviales, protección costera para fauna, espacio de descanso para aves migratorias, además de vegetación endémica. Misma cañada que se encuentra amenazada y cercada para la construcción de 9 torres habitacionales (1480 unidades), un hotel y centro comercial. Actualmente no hay un estudio de impacto a la movilidad pero sí un amparo vigente desde abril 2021.

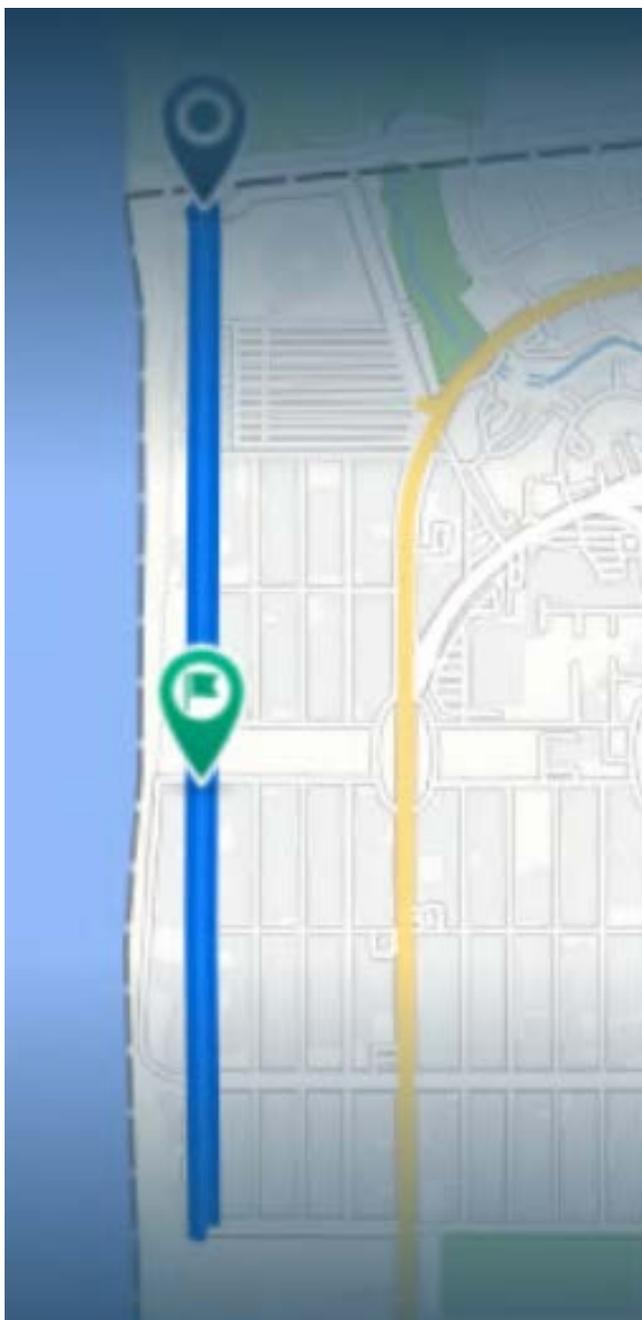


Fig. 3 Avenida perpendicular al malecón.



Fig. 4

Estacionamiento lateral en batería, en cordón y doble fila.



Fig. 5

Ciclistas han expresado inseguridad en av. Pacífico por el comportamiento del automovilista en zona comercial.

Al transitar de sur a norte nos percatamos que la audición disminuyó notoriamente por el alto nivel de música en bares y restaurantes. Por la noche, aumenta la percepción de mayor iluminación debido al mismo comercio; por el día es notoria la falta de arboles en cuadras continuas sin vegetación.

En dirección opuesta, los grupos percibieron el aumento de automóviles estacionados en batería y doble fila. Al medio día se congestiona la avenida debido a camiones descargando mercancía, sin un espacio asignado se estacionan en doble fila. Es por ello que comparando entre ambos grupos el puntaje varía entre vehículos pesados y ligeros (imag.4), forzando a zigzaguear y confundir el trayecto, tanto para ciclistas como para el propio automovilista.

Además de presencia de basura, arenilla, escombros, ambulante y bloqueo de banquetas por obras en construcción.



Fig. 6

Alcantarilla de banqueta a banqueta

Desde marzo del presente año se ha solicitado la rehabilitación de banquetas y el paso de bicicletas al ayuntamiento y al Estado, la petición se detalla en el documento anexo: Rehabilitación de banquetas y paso de bicicletas a los alrededores de la obra Terrazas al Mar.

Banqueta 1 (Figura 9). Para entrar al malecón por el acceso intermedio, a la altura de la obra estatal Terrazas al mar, las personas tienen que caminar por el arroyo vial incluso, por el segundo carril en caso de haber encharcamiento, botes de basura o carros estacionados en línea roja. Peatones, ciclistas y automovilistas comparten espacio.



Fig. 7

Iluminación nocturna

Banqueta 2 y paso de bicicletas (Figura 10). La barda fuerza a los ciclistas a maniobrar por coladeras verticales lo que ha generado caídas, además de tener el ancho suficiente entre las rejillas para capturar el pie de niños pequeños o sillas de ruedas. Mayor descripción en la página... correspondiente a la evaluación de Paseo Costero.

Si bien la evaluación se centra en el uso de bicicleta también facilita el entendimiento de patrones de comportamiento que repercuten en la caminabilidad.



Fig. 8

Esta zona se encharca ya que es desembocadura de pluviales hacia el mar, de allí el motivo de la gran coladera.

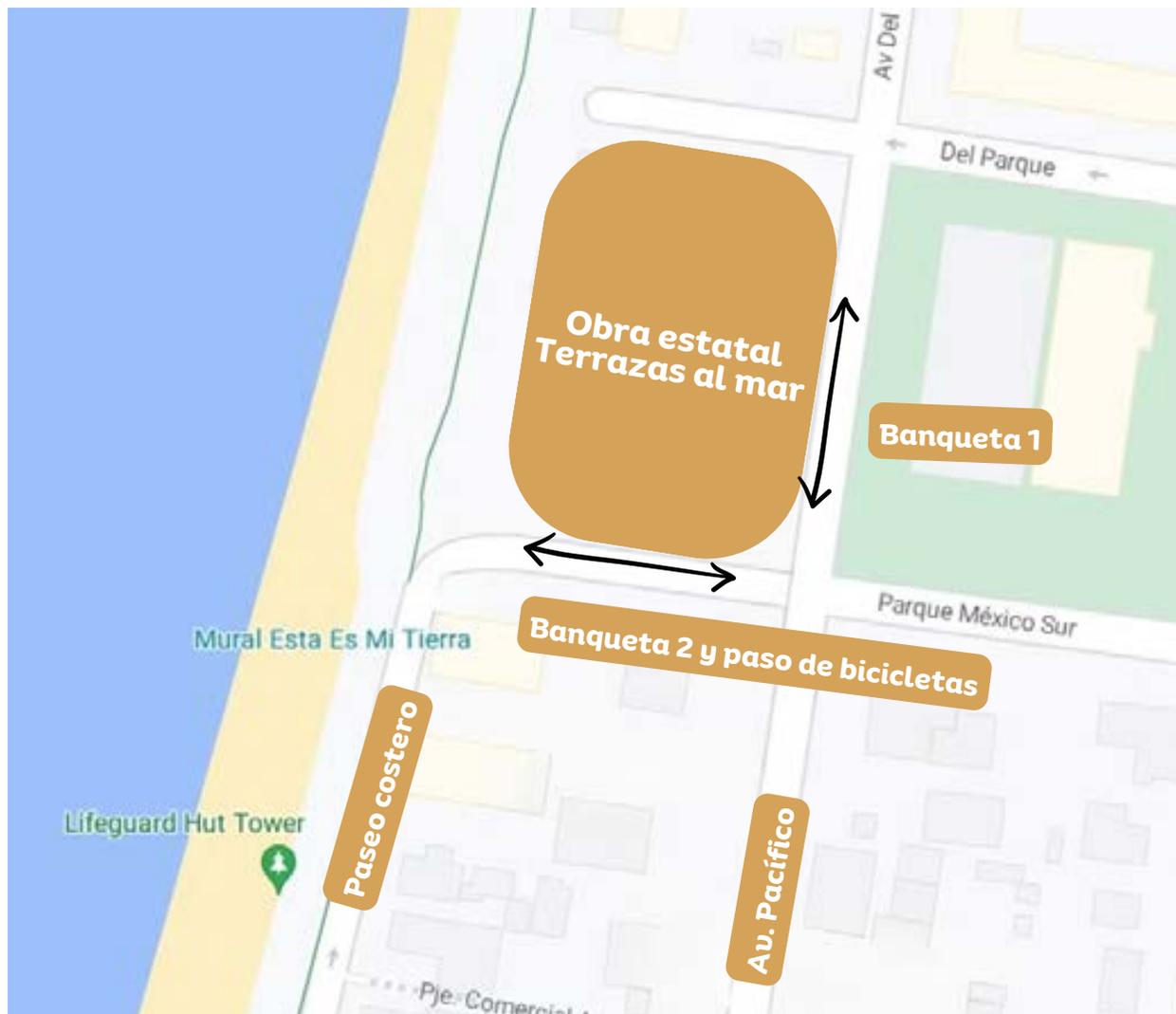


Fig. 9

Imagen de archivo. Marzo 2022, temporada de lluvias.

# ANOTACIONES

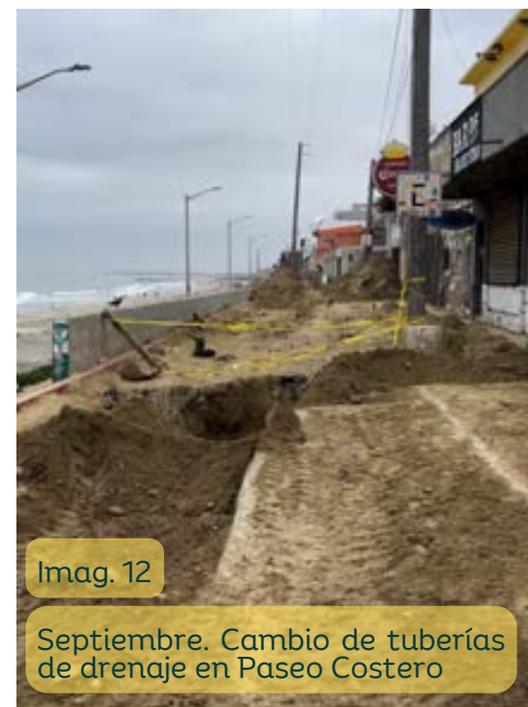
En esta página se muestran actualizaciones al mes de septiembre 2023 para visibilizar cambios en las calles evaluadas; sin embargo, el puntaje se mantiene para evitar la manipulación de los datos recabados en grupo. Importante, la propuesta de rehabilitación se presentó al Secretario de Gobernación del Estado, Mtro. Catalino Zavala, quien acordó analizarla en mesas de trabajo en conjunto a los funcionarios correspondientes, aprovechando las mejoras que se realizan en la zona.



Imag. 10 Conectividad y afectación entre av. Pacífico y Paseo Costero.



Imag. 11 Septiembre. Repavimentación en av. Pacífico sin marcas de tránsito, se propicia el aumento de velocidad de automóviles y la indiferencia a los discos de alto.



Imag. 12 Septiembre. Cambio de tuberías de drenaje en Paseo Costero

Consulta del manual para mayor entendimiento de los parámetros y puntajes.

Descriptor	norte a sur	sur a norte
<b>Velocidad 30 a 50 km</b>	15	15
<b>Infraestructura ciclista nula</b>	0	0
<b>Fachadas activas</b>	5	5
<b>Escuelas</b>	0	1
<b>Comercios</b>	1	1
<b>Parques</b>	0	1
<b>Hospitales /biciestacionamientos</b>	0	0
<b>Vida nocturna</b>	5	5
<b>Alumbrado insuficiente</b>	2.5	2.5
<b>Vehículos ligeros</b>	5	5
<b>Arbolado insuficiente</b>	2.5	2.5
<b>Asfalto</b>	5	5

Descriptor	norte a sur	sur a norte
<b>Alcantarillas</b>	-2	0
<b>Acceso inseguro</b>	0	-2
<b>Baches</b>	-2	-2
<b>Encharcamiento</b>	-2	-2
<b>Ciclovía invadida</b>	0	0
<b>Estacionamiento lateral</b>	-1	-1
<b><u>Puntaje</u></b>	<b>44</b>	<b>46</b>



Descriptores	norte a sur	sur a norte		norte a sur	sur a norte
Velocidad	15	15	<b>Seguridad</b>	15	15
Infraestructura ciclista	0	0			
Habitabilidad	6	8	<b>Usabilidad</b>	18.5	20.5
Tipo de vehículo	5	5			
Vitalidad nocturna	7.5	7.5			
Obstáculos	3	3	<b>Confort</b>	10.5	10.5
Gestión del calor	2.5	2.5			
Superficie de rodamiento	5	5			
Puntaje	44	46			
Estatus	Con práctica	Con precaución		<b>44</b>	<b>46</b>
				<b>Con práctica</b>	<b>Con precaución</b>

**Desgloce del puntaje**

Descriptor	norte a sur	sur a norte
Velocidad 30 a 50 km	15	15
Infraestructura ciclista nula	0	0
Fachadas activas	5	5
Escuela	0	1
Comercios	1	1
Parques	0	1
Hospitales /biciestacionamientos	0	0
Vida nocturna	5	5
Alumbrado suficiente	2.5	2.5
Vehículos ligeros/pesados	5	2.5
Arbolado insuficiente	2.5	2.5
Asfalto	5	5

Descriptor	norte a sur	sur a norte
Alcantarillas	-2	0
Acceso inseguro	0	-2
Baches	-2	-2
Encharcamiento	-1	-1
Ciclovía invadida	0	0
Estacionamiento lateral	-1	-1
<b>Puntaje</b>	<b>45</b>	<b>44.5</b>



Descriptor	norte a sur	sur a norte
<b>Velocidad</b>	15	15
<b>Infraestructura ciclista</b>	0	0
<b>Habitabilidad</b>	6	8
<b>Tipo de vehículo</b>	5	2.5
<b>Vitalidad nocturna</b>	7.5	7.5
<b>Obstáculos</b>	4	4
<b>Gestión del calor</b>	2.5	2.5
<b>Superficie de rodamiento</b>	5	5
<b>Puntaje</b>	45	44.5
<b>Estatus</b>	Con precaución	Con práctica

**Seguridad**

**Usabilidad**

**Confort**

norte a sur	sur a norte
15	15
18.5	18
9.5	11.5
45	44.5
<b>Con precaución</b>	<b>Con práctica</b>



Fig. 13 Acceso a la Plaza Monumental sobre av. Pacífico



Fig. 14 Obstáculos en zona comercial



Fig. 15 Iluminación nocturna



Fig. 16 Obstáculos que comprometen banquetas



Fig. 17 Coladera vertical

Av. Pacífico es paralela al malecón (Figura 3), dato que resulta interesante ya que usuarios de bicicleta pedalean por el andador -incluso sin disminuir la velocidad- al no sentir seguridad de transitar en Av. Pacífico. Los agentes viales y de seguridad que rondan por el andador permiten la circulación de bicicletas entre peatones.

Aplicar el manual de evaluación en Av. Pacífico señala los puntos de conflicto que explica la invasión de ciclistas; así pues, a las autoridades municipales se les expondrá la confrontación entre dos poblaciones de movilidad activa, debido al acaparamiento desordenado de automóvil. Si bien no es un problema de lesiones graves, en las ocasiones donde se invita a caminar junto a la bicicleta, ya que no se trata de prohibir su tránsito, las respuestas de hombres han resultado violentas.

La zona turística es gran atractor de visitas lo cual genera saturación de ambulanteaje, entretenimiento (bandas musicales, payasos, imitadores), comercios y basura. Las imágenes del andador fueron tomadas en los dos extremos y el punto medio, en distintos horarios de domingo por la mañana.



Fig. 18

Usuarios de bicicleta en zona peatonal.

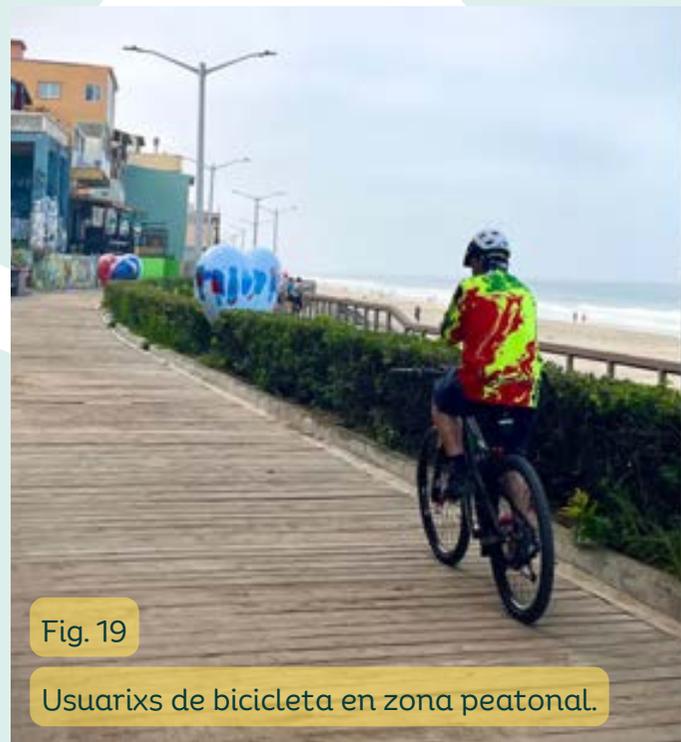


Fig. 19

Usuarios de bicicleta en zona peatonal.

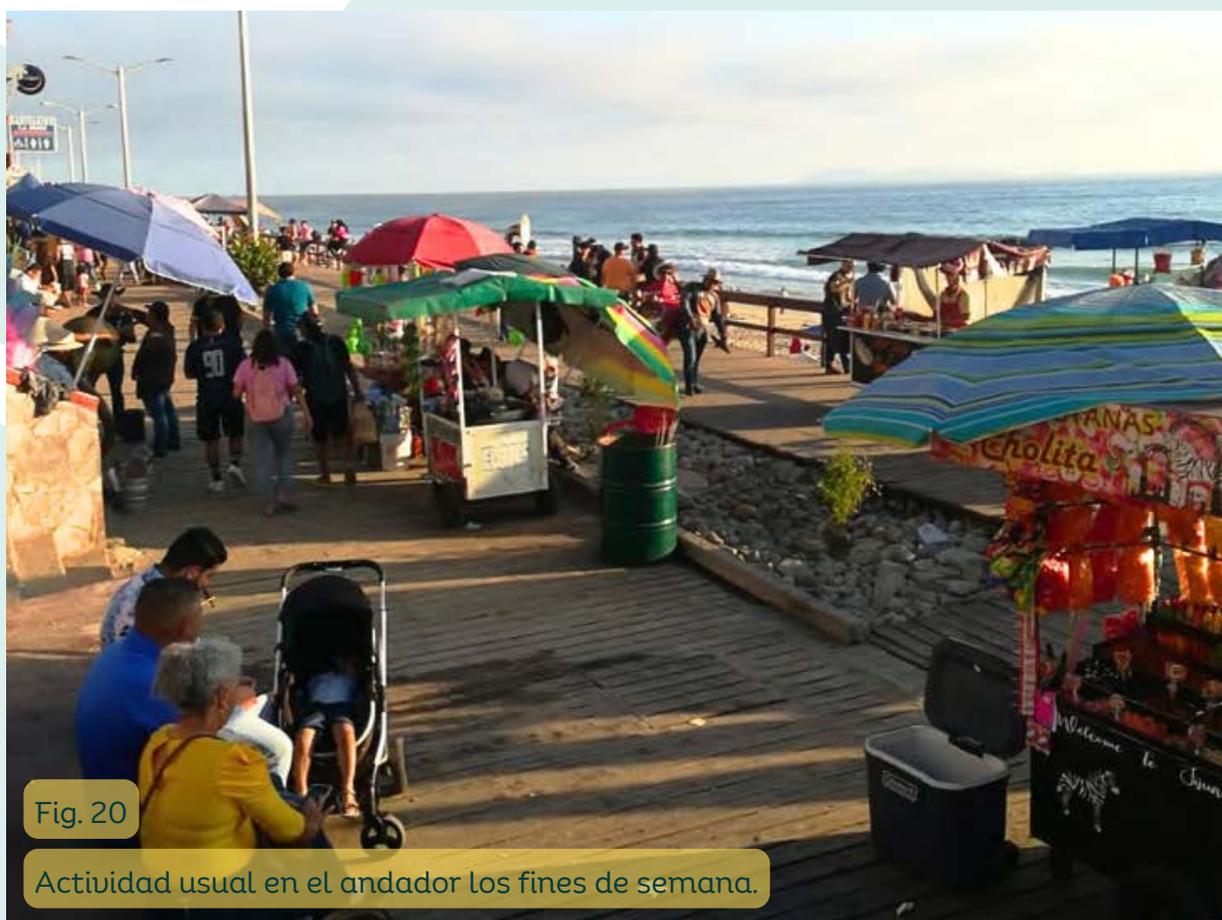


Fig. 20

Actividad usual en el andador los fines de semana.

## PASEO COSTERO



Fig. 21 Exposición de riesgos en el andador peatonal paralelo a Paseo Costero.

A pesar de ser 478 metros, es quizás uno de los trayectos más recurrentes por ciclistas debido a ser el único lugar por donde se pedalea con vista al mar. Es un sólo carril por lo cual está prohibido estacionarse; sin embargo, por los atardeceres frente al mar, es común invadir las banquetas para apreciar la vista desde el automóvil, incluso se ha documentado en video que las personas manejan con el celular en mano.

Como se aprecia en la imagen 22, para fines prácticos se considera una cuadra de la calle Parque México Sur dentro de la evaluación de Paseo Costero por su conectividad con av. Pacífico. Por el momento la evaluación de calles no se aplicará al resto de Parque México Sur.

Los resultados obtenidos con esta evaluación forma parte de una serie de acciones (como la rehabilitación de banquetas explicada anteriormente) para proponer: abrir Paseo Costero a la movilidad activa los domingos durante la primavera-verano 2024. Socializar la propuesta con el gobierno y vecinxs requiere argumentos, explicaciones claras y vínculos (en este caso con EMC).

Frente a nuestros ojos está el riesgo constante de colapso del andador y aún así no hay presupuesto asignado, por lo cual abrir Paseo Costero es la acción mínima para salvaguardar a lxs visitantes del corredor turístico.



Fig. 22 Paseo Costero menos de 1km

Descriptores	sur a norte		este a oeste
Velocidad	15	Seguridad	15
Infraestructura ciclista	0		
Habitabilidad	6	Usabilidad	
Tipo de vehículo	5		18.5
Vitalidad nocturna	7.5		
Obstáculos	3		
Gestión del calor	2.5	Confort	10.5
Superficie de rodamiento	5		
Puntaje	44		44
Estatus	Con práctica		Con práctica

Descriptores	sur a norte
Velocidad 30 a 50 km	15
Infraestructura ciclista nula	0
Fachadas activas	5
Escuelas	0
Comercios	1
Parques	0
Hospitales /biciestacionamientos	0
Vida nocturna	5
Alumbrado insuficientes	2.5
Vehículos ligeros	5
Arbolado insuficiente	2.5
Asfalto	5

Descriptores	sur a norte
Alcantarillas	-2
Acceso inseguro	-2
Baches	-2
Encharcamiento	-1
Ciclovía invadida	0
Estacionamiento lateral	0
<b>Puntaje</b>	<b>44</b>



Fig. 23

Acceso sobre Paseo Costero hacia la playa y andador peatonal.

Descriptor	sur a norte	este a oeste
Velocidad	30	30
Infraestructura ciclista	0	
Habitabilidad	6	18.5
Tipo de vehículo	5	
Vitalidad nocturna	7.5	
Obstáculos	3	
Gestión del calor	2.5	10.5
Superficie de rodamiento	5	
Puntaje	59	59
Estatus	Con precaución	Con precaución

Seguridad

Usabilidad

Confort

Descriptores	sur a norte
Velocidad -30 km	30
Infraestructura ciclista nula	0
Fachadas activas	5
Escuelas	0
Comercios	1
Parques	0
Hospitales /biciestacionamientos	0
Vida nocturna	5
Alumbrado insuficientes	2.5
Vehículos ligeros	5
Arbolado insuficiente	2.5
Asfalto	5

Descriptores	sur a norte
Alcantarillas	-2
Acceso inseguro	-2
Baches	-2
Encharcamiento	-1
Ciclovía invadida	0
Estacionamiento lateral	0
<b>Puntaje</b>	<b>59</b>

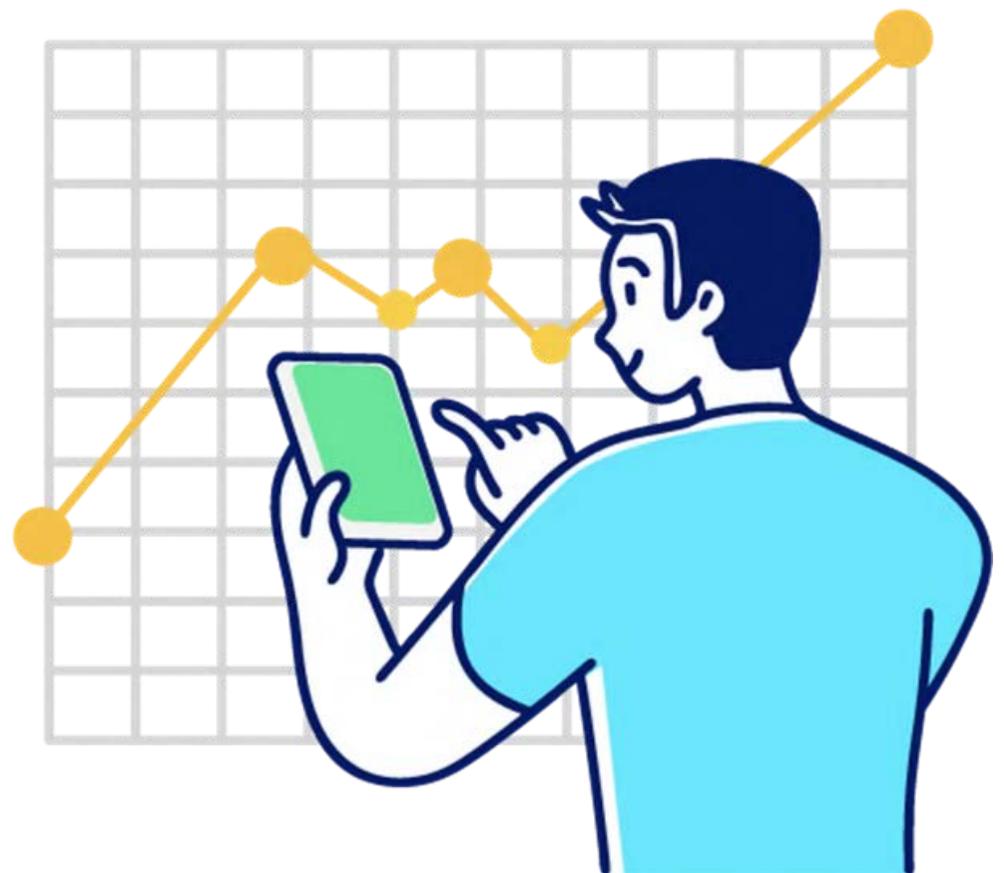




Fig. 24 Coladera vertical donde se han registrado caídas.

En 1978 el antiguo malecón de Playas se desmoronó ante la alta marea siendo actualmente una zona de riesgo (Figura 25). En las imágenes se puede apreciar que las personas caminan a centímetros del adoquín endeble; empero, la construcción de edificios continúa (Figura 33).

El árbol de mezquite se propone como una opción de vegetación nativa que brinda sombra sin levantamiento de banquetas.



Fig. 25 Imagen de archivo, malecón erosionado por altos oleajes.



Fig. 26 Imagen del malecón actualmente, zona de riesgo.



Fig. 27 Vegetación exótica desatendida, gestión del calor insuficiente



Fig. 28 Avenida de mayor atractivo por la vista al mar

## AVENIDA DEL AGUA

Con 2.28 km de longitud es la avenida transversal más larga que cruza el fraccionamiento de Playas de Tijuana de Este a Oeste. Av. del Agua conecta al malecón con la Universidad Iberoamericana, pasando por la escuela primaria Las Américas y las oficinas de la delegación municipal. Tienen una elevación 127m por lo cual cuenta con una canalización de pluviales en el sentido de bajada. Al pasar por debajo del puente de la carretera 1, conocida como Escénica, inicia el único acceso a fraccionamientos vecinos.

Para la evaluación de calles se consideró el tramo a partir de la delegación Playas de Tijuana al malecón por ser el segmento considerado para ciclovía dentro del estudio de movilidad en bicicleta realizado en 2017.

Con ambos grupos se analizó que, de realizarse tal infraestructura, serían los empleados de delegación municipal quienes tendrían que ceder el “lugar cómodo” para estacionarse y disponer del amplio estacionamiento que les corresponde. Se ejemplifica el concepto de Mikael Colville-Andersen, *arrogancia del espacio*: desigualdad en la distribución de espacios públicos que se le asignan a los peatones y ciclistas en comparación con los vehículos motorizados.



**Desgloce del puntaje**

Descriptor	este a oeste	oeste a este
Velocidad +50 km	7.5	7.5
Infraestructura ciclista nula	0	0
Fachadas activas	5	5
Escuelas	1	1
Comercios	1	1
Parques	0	1
Hospitales /biciestacionamientos	0	0
Vida nocturna	5	5
Alumbrado insuficiente	2.5	2.5
Vehículos pesados	2.5	2.5
Arbolado suficiente	5	5
Asfalto	5	5

Descriptor	este a oeste	oeste a este
Alcantarillas	0	0
Acceso inseguro	-2	0
Baches	0	0
Encharcamiento	0	0
Ciclovia invadida	0	0
Estacionamiento lateral	-1	-1
<b>Puntaje</b>	<b>41.5</b>	<b>44.5</b>



Fig. 33

Señal de tránsito en mal estado.

Descriptor	este a oeste	oeste a este
Velocidad	7.5	7.5
Infraestructura ciclista	0	0
Habitabilidad	7	8
Tipo de vehículo	2.5	2.5
Vitalidad nocturna	7.5	7.5
Obstáculos	7	9
Gestión del calor	5	5
Superficie de rodamiento	5	5
Puntaje	41.5	44.5
Estatus	Con práctica	Con precaución

Seguridad

Usabilidad

Confort

este a oeste	oeste a este
7.5	7.5
17	18
17	19
41.5	44.5
Con práctica	Con precaución

Descriptor	este a oeste	oeste a este
Velocidad	7.5	7.5
Infraestructura ciclista	0	0
Habitabilidad	7	7
Tipo de vehículo	2.5	2.5
Vitalidad nocturna	10	10
Obstáculos	7	7
Gestión del calor	5	5
Superficie de rodamiento	5	5
Puntaje	44	44
Estatus	Con práctica	Con práctica

Seguridad

Usabilidad

Confort

este a oeste	oeste a este
7.5	7.5
19.5	19.5
17	17
44	44
Con práctica	Con práctica

Descriptorios	este a oeste	oeste a este
Velocidad +50 km	7.5	7.5
Infraestructura ciclista nula	0	0
Fachadas activas	5	5
Escuelas*	1	0
Comercios	1	1
Parques	0	1
Hospitales /biciestacionamientos	0	0
Vida nocturna	5	5
Alumbrado suficiente	5	5
Vehículos pesados	2.5	2.5
Arbolado suficiente	5	5
Asfalto	5	5

Descriptorios	este a oeste	oeste a este
Alcantarillas	0	0
Acceso inseguro	0	0
Baches	-2	-2
Encharcamiento	0	0
Ciclovía invadida	0	0
Estacionamiento lateral	-1	-1
<b>Puntaje</b>	<b>44</b>	<b>44</b>

Consulta del manua para mayor entendimiento de los parámetros y puntajes resultantes.

## MANUAL PARA EVALUAR CALLES SEGURAS PARA CICLISTAS



Mapasin

MISION GER



Fig. 34

Comparativo entre horarios según la vegetación.



Fig. 35

El grupo nocturno registra la iluminaria poco efectiva, el grupo diurno buena gestión del calor.



Fig. 36

Superficie de rodamiento.

En la Figura 37 se puede observar un siniestro vial sobre Av. del Agua en marzo 2022 por exceso de velocidad involucrando tres automóviles, en contraesquina de la delegación Playas de Tijuana. Es constante la queja de vecinas ya que, al estacionarse en la avenida, se complica la visibilidad al integrarse o cruzar desde calles perpendiculares.

En el fraccionamiento Playas de Tijuana es popular el *drive thru* servicio para comprar sin bajarse del coche; desde tortillas, farmacia, oxo, hasta comprar dólares y rellenar garrafones de agua (Figura 38).

Siendo una cultura de movilidad en automotor, negociar espacios de la vialidad pública para la movilidad activa necesita cambios de paradigmas iniciando en la delegación política.



Fig. 37

Siniestro vial



Fig. 38

Dos cuadras de distancia de la delegación drive thru, uso privado de la calle.

## PROPUESTAS

En la propuesta de red de movilidad hecho por el XXII ayuntamiento de Tijuana a realizarse del 2018 al 2025, se consideraban seis zonas principales de la ciudad: Playas de Tijuana, Zona Centro, Zona Urbana Rio Tijuana, Nueva Tijuana, Aguacaliente y Rio Tijuana 3ra. etapa, siendo prioritarias por las actividades socioeconómicas (empleos, servicios, etc) y sus poblaciones. En octubre del 2022 se votó en cabildo el punto de acuerdo para inversión en infraestructura favoreciendo zonas que, si bien son importantes, no corresponden a la prioridad del propio estudio de movilidad en bicicleta. Avenida del Agua y avenida Pacífico se señalan como vialidades secundarias de primer orden por lo cual se asigna ciclovía confinada.

Entonces, aprendiendo del *Manual para evaluar calles seguras para ciclistas* y su aplicación en otras ciudades, señalar **carril compartido ciclista** es la propuesta para visibilizar al ciclista en Av. del Agua, acción mínima ante la falta de presupuesto para ciclovía.

Entendiendo que las avenidas evaluadas están interconectadas, las tres propuestas funcionan en conjunto:

1. La rehabilitación de banquetas y el paso de bicicletas en av. Pacífico.
2. Apertura de Paseo Costero a la movilidad activa.
3. Señalamiento de carril compartido ciclista en Av. del Agua.

Cada propuesta se desarrolla en documentos independientes por sus particularidades teniendo en común esta evaluación.



Fig. 39

Ejemplo de carril prioridad ciclista.

Los puntajes de las tres avenidas las ubican **con práctica** o **con precaución**, ninguno de los segmentos consigue siquiera 50 puntos de los 105 máximos. Los resultados finales de la evaluación están en proceso con Estrategia misión cero.



## REFERENCIAS

- 1- Manual para evaluar calles seguras para ciclistas: Mapasin, Estrategia misión cero. 2022.
2. Estudio de movilidad en bicicleta; Ayuntamiento de Tijuana, IMPLAN, ITDP. 2017.
3. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. 2022.

Este reporte parcial es colaborativo con redacción de Ivonne Hernández quien coordinó la evaluación mediante el proyecto comunitario Rol x Playas.



ROL  
+  
PLAYAS

ESTRATEGIA  
**MISIÓN**  
**CERO**