

**Antropología Experimental**

<http://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rae>

2023. nº 23. Texto 18: 255-261

Universidad de Jaén (España)

ISSN: 1578-4282 Depósito legal: J-154-200

DOI: <https://dx.doi.org/10.17561/rae.v23.7802>

Recibido: 01-03-2023 Admitido: 27-07-2023

**Sustentabilidad mediante el uso de la bicicleta para el transporte y movilidad en Mazatlán, Sinaloa, México**

**Israel OSUNA FLORES\***

**Mario Guadalupe LÓPEZ AYALA\*\***

**Jesús Ernesto SANDOVAL LANDEROS\*\*\***

\*Universidad Autónoma Indígena de México (México); \*\*Universidad Autónoma de Sinaloa (México); \*\*\*Delegación de Vialidad y Transporte de Sinaloa en Zona Sur (México).  
[israelosunaflores@hotmail.com](mailto:israelosunaflores@hotmail.com), [phoenixmedios@yahoo.com](mailto:phoenixmedios@yahoo.com), [jessusandovall@hotmail.com](mailto:jessusandovall@hotmail.com)

**Sustainability through the use of bicycles for transportation and mobility in Mazatlán, Sinaloa, Mexico**

**Resumen**

En este trabajo se presenta el estado actual de la bicicleta como un medio de transporte para la movilidad de Mazatlán, se realiza un análisis documental sobre los aspectos de la historia, reglamentos y la sustentabilidad de la bicicleta mediante una revisión bibliográfica y su discusión a partir de diferentes medios como artículos, tesis y periódicos. En Mazatlán básicamente desde la segunda década de este siglo ha empezado a valorar el uso de la bicicleta como medio de transporte para la movilidad desde un punto de vista sustentable con éxitos efímeros y subsiguientes fracasos en ese sentido, el uso de la bicicleta a pesar de los esfuerzos hechos hasta ahora no han sido suficientes para dar formalmente inicio a un largo camino por la sustentabilidad como transporte público, que además contribuya con el medio ambiente, la salud y economía sobre todo de la clases trabajadoras más desprotegidas.

**Abstract**

This paper presents the current state of the bicycle as a means of transportation for the mobility of Mazatlan, a documentary analysis is carried out on aspects of the history, regulations, and sustainability of the bicycle through a bibliographic review and its discussion based on from different media such as articles, theses and newspapers. In Mazatlán, basically since the second decade of this century, the use of the bicycle as a means of transport for mobility has begun to be valued from a sustainable point of view with ephemeral successes and subsequent failures in this sense, the use of the bicycle despite the efforts made so far have not been enough to formally start a long path for sustainability as public transport, which also contributes to the environment, health and economy, especially for the most unprotected working classes.

**Palabras clave**

Bicicleta. Sustentabilidad. Mazatlán. Movilidad. Transporte  
Bicycle. Sustainability. Mazatlán. Mobility. Transportation

## Introducción

La sociedad al buscar alternativas para satisfacer la necesidad y oportunidades de movilidad y transporte, fue encontrando e inventando nuevas formas de poder subsanar las maneras de desplazarse de un lugar a otro, mediante invenciones como la bicicleta que sustituyeran el movimiento autónomo de manera peatonal; siendo uno de ellos la bicicleta.

Las bicicleta, como la conocemos actualmente, al menos la que no ocupa medios alternos para su desplazamiento, no ha sido la misma desde su invento, siendo las primeras con la características de no tener manillar ni pedales, lo cual obligaba para poder desplazarse el uso del impulso a través de las extremidades inferiores y sin ningún direccionamiento, sólo la línea vertical con ligeros direccionamiento hacía el lado derecho e izquierdo, aunque conservan hasta hoy el alineamiento de sus llantas (en Herrera-Miranda, 2013; Salcedo-Torres, 2016 y Sánchez-Sánchez 2017 se dan a conocer estos y más detalles del origen de la bicicleta).

Las primeras bicicletas abiertas al mercado fueron adquiridas por altas clases sociales y con el tiempo se convirtió el uso general (Cuevas-Inda, 2015), llegando a las manos de las clases sociales menos pudientes, es decir, a las clases proletarizadas que le darían un uso ya no recreativo sino como medio de transporte para dirigirse a sus trabajos.

Tiempo más tarde se inventan formas de movilidad y transporte más sofisticados sobre todo en velocidad como fue el invento del automóvil, que al igual con lo que paso con el invento de la bicicleta, fueron las altas clases sociales que fueron desplazando el uso de la bicicleta por los automotores y que a la vez estos se fueron popularizando entre las clases menos privilegiadas.

Los automóviles fueron convirtiéndose en el medio preferido de transporte y movilidad y en la actualidad siendo uno de los principales usos el desplazamiento por cuestiones laborales y con esto fueron ocupando los espacios públicos que antes eran ocupados por el peatón y la bicicleta, hasta que terminaron prácticamente apropiándose de la vía pública en donde las normas de tránsito fueron pensadas exclusivamente para este medio de transporte y después para lo que viene siendo el transporte público, en donde la bicicleta durante cierto tiempo fueron prácticamente olvidadas y desplazadas.

Más tarde en ciudades ahora prototipo del uso de la bicicleta fueron recobrando esa popularidad que gozaban e incluidas en las políticas públicas de los gobiernos, dado al congestionamiento y desplazamiento de la vías públicas y por los accidentes que en su momento representaban en uso del automóvil, uno de estos casos es Copenhague en Dinamarca y Ámsterdam en Holanda (Pessoa y Taddei, 1999); así como, actualmente en otras ciudades en los diferentes continentes, siendo el Latinoamérica el más sobresaliente en Bogotá, Colombia al igual que en México en la Ciudad de México y Guadalajara.

En México la bicicleta ha vendió creando importancia como medio recreativo y como transporte público sobre todo en las principales metrópolis como son Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey, derivado de los problemas de movilidad sobre todo a los centros de trabajo y en la toma de conciencia por reducidos grupos sociales que se preocupan por las cuestiones medioambientales como es la contaminación atmosférica, por la economía y la salud.

Respecto a las ciudades medianas y pequeñas como las que se encuentran en el estado de Sinaloa, el uso de la bicicleta para los diferentes fines, sobre todo para transporte y movilidad han tenido menos importancia, excepto en el municipio de Escuinapa en donde es un símbolo cultural y usado para el trabajo propio de esta pequeña ciudad (Cueva-Inda, 2015).

En la ciudad y puerto de Mazatlán la bicicleta en tiempos actuales se ha utilizado como medio de transporte por parte de trabajadores de la construcción, que se dirige a sus centros de trabajo en la construcción de hoteles para el ramo turístico y más recientemente en febrero de 2019 (Arias, 2022), el gobierno del estado instaló un sistema de renta de bicicletas que empezaron a operar en Mazatlán y posteriormente en Los Mochis y quedó sólo planeado para la ciudad de Culiacán la cual no prosperó y no fue hasta la aparición de la pandemia Covid-19 y a los cambios de gobierno que dejaron de operar. De tal manera que el objetivo de incluyera el uso de la bicicleta primero como uso recreativo que luego

se inculcara como medio de transporte en el ámbito de contribuir con la sustentabilidad vio terminar su principal propósito.

En este trabajo se contempla la revisión y análisis documental de la sustentabilidad mediante el uso de la bicicleta para el transporte y movilidad en Mazatlán, Sinaloa, México.

### **Breve Historia de la bicicleta en México**

Sánchez (2005) y Cueva-Inda (2015) describen cómo es que llegaron las bicicletas a México. Las bicicletas entraron a México en el siglo XIX, durante el porfiriato. Las primeras fueron de fabricación inglesa y posteriormente entraron bicicletas de Italia, Inglaterra, Francia y China. Señalan que la “época de oro” de la bicicleta en México se da en los años 50. Y que incentivó para que México fuera productor y exportador de bicicletas e incluso incluyendo nuevos diseños e innovaciones como las bicicletas “vagamundo” y “trial”.

La producción mexicana de bicicletas se redujo en los ochenta con la dominación del automóvil y la entrada masiva de la producción china. Pero, hoy existe una especie de renacimiento de la producción, debido a que están surgiendo talleres de jóvenes que fabrican bicicletas nuevas de forma artesanal, y modelos como “la bamboocycle” se están exportando a Australia y a otros países (Sánchez, 2005).

Un ejemplo histórico del uso de bicicleta se dio a finales del XIX, en donde las hermanas Luz y Fanny Cañedo en Mazatlán proyectan imágenes fotográficas a la redacción de *El Mundo Ilustrado*, donde se proyecta como una dama moderna y opulenta Fanny, una de las hijas del gobernador Francisco Cañedo, era presentada por este órgano como una señorita de la elite de Mazatlán; en donde se aparecía recargada en un símbolo moderno del ocio y la diversión: la bicicleta (Ojeda-Gastelum y Cázares-Aboytes, 2015).

Por otra parte, en las primeras cuatro décadas del siglo XX que marcaron la historia de la bicicleta en el lado deportivo según lo narra Serrano-Martínez (2021) fue la aventura de unos jóvenes Jesús Serrano Ibarra y Manuel Soria Para, que hicieron el viaje en bicicleta desde Mazatlán, Sinaloa a la Ciudad de México el día 1 de abril 1941, dicha hazaña es un acto histórico, que no para un municipio de Sinaloa. si no a nivel nacional de México, además del hecho de aventurarse por este medio de transporte, hay que añadir la hazaña que hicieron por las condiciones de los caminos y carreteras en esos tiempos que distan ser a las condiciones e infraestructura de las carretas que tenemos hoy en día, una de las anécdotas es por ejemplo, donde no había carretera como el atravesar las hoy marismas nacionales en el estado de Nayarit y las condiciones de esa época de plan de barrancas y las mil cumbres, hasta poder llegar a la actual Ciudad de México, antes Distrito Federal, siendo el tiempo de recorrido 6 días y medio a lo que se le llamó un raid Mazatlán-México. Esto fue iniciado por el Club Ciclista Mazatlán, club fundado el 16 de mayo de 1937, en donde Don Arnulfo B. Luna como presidente y demás directivos, patrocinaban y brindaban apoyo a los jóvenes amantes del pedal y la fibra” (Serrano. Martínez, 2021).

### **Aspectos reglamentarios para el uso de la bicicleta en Mazatlán**

Los avances por contribuir con la sustentabilidad, la salud y desalentar el uso del automóvil y promover ante la sociedad de Mazatlán la implementación de un transporte sustentable como la bicicleta, no han dado los resultados esperados, debido que los programas iniciado por parte del gobierno estatal en promover entre la ciudadanía el uso de la bicicleta ha sido frustrado y desaparecido desalentado posiblemente por la reciente pandemia COVID-19 tanto en Mazatlán y en las otras principales ciudades como son Los Mochis y Culiacán.

Existen recientemente aunado al ya no existente programa de impulso a la bicicleta “Muévete Chillo”, una serie de avances en la promoción de su uso a través de la construcción de una serie de ciclovías y ciclocarriles en diferentes puntos de la ciudad como en el malecón, parques lineales y entre otros camellones de algunas principales avenidas del Puerto. Las que existen actualmente son: Paseo Claussen, Avenida del Mar, Camarón Sábalo, Parque lineal, Rafael Buelna, Cerritos y Gutiérrez Nájera, con una extensión total de 23.8 kilómetros (Ramírez, 2021), más los que se hayan sumado en 2022.

Para los que usan las ciclovías en Mazatlán no garantizan la seguridad, ya que tienen que bajar de los camellones y atravesar las avenidas, el cual representa un peligro ya que vuelven a interactuar con los automóviles en estos cruces, y ya se han presentado accidentes; además de que los reglamentos de movilidad no recomiendan las ciclovías en los camellones (Ramírez, 20221).

Según una entrevista que realizó Ramírez (2021) al presidente Municipal de Ciclismo Carlos Suárez Gutiérrez, señala que hace falta el establecimiento de una red de ciclovías, para evitar la interacción con los automovilistas cuando se bajan y se vuelven a subir a los camellos y que si bien estas ciclovías son usadas por las familias de manera recreativa no cumplen con las funciones como ciclovías de transporte por los trabajadores que acuden a diario a sus centros de trabajo.

Señala también que para las normas internacionales y Normas Mexicanas de Calles las ciclovías deben estar a la lado derecho de la calle; esto permite que al no tener por un lado una red de ciclovías interconectadas y no estar construidas como marcan las normas, tenemos la presencia de una hibridación producto de la combinación de ciclovías en los camellones y de la interacción con los automóviles, no segura al bajarse a las calles en donde no hay continuidad de la ciclovía a pesar de estar delimitada por boyas de 5 cm de alto (Ramírez, 20221).

Suárez Gutiérrez menciona que recientemente se está elaborando el manual para calles de zonas urbanas, y que se elebre una norma en el estado de Sinaloa para que no haya ciclovías por los camellones (Ramírez, 2021).

### **La bicicleta como uso de transporte y movilidad en Mazatlán**

Después de que la bicicleta se convirtiera uno de los más populares medios de transportes en el siglo IX y primeras décadas de XX, la aparición del automóvil fue desplazando este medio de movilidad y transporte sustentable en la utilización de medio de transporte no sustentable que a medida que se fue popularizando convirtió en las primeras ciudades ahora metrópolis en problemas de vialidad por provocar congestionamientos y accidentes; en donde la movilidad tanto peatonal y en bicicleta fueron prácticamente desplazados de la vía pública.

Las vías públicas y sus sistemas de movilidad principalmente a sus trabajo obligaron los gobiernos a convertirlos en las principales reglamentación de tránsito pensados en ellos, relegando los sustentable y saludable en opciones no sustentables, que actualmente están afectando al cambio climático y a la salud por aspectos de contaminación y daños a los ciudadanos como los problemas de accidentes.

Posteriormente a estos sucesos, en ciertas ciudades de Europa como Copenhague y Ámsterdam, entre otras ciudades europeas aparte de otros problemas enfrentaron la crisis energética de los años 70 del siglo pasado, las cuales orillaron a un cambio de cultura tal y como lo señala el prestigiado urbanista colombiano Guillermo Peñaloza (Martínez-García, 2009).

Al ver que se suscitaban problemas de congestionamiento y accidentes en sus ciudades abrieron de nuevo espacios vacíos desplazados de la vía pública al uso de la bicicleta, convirtiéndolos con el tiempo en uno de los principales medios de transporte para el desplazó a sus actividades cotidianas preferentemente a sus trabajos y alentando su uso tanto a hombres como mujeres y prácticamente para el uso de toda la familia.

Es ahora con esos espacios perdidos de vialidad que tenemos usos deportivos, recreacionales y con motivos de trabajo y aunado a esto, los gobiernos han tenido que construir la infraestructura en estas ciudades pertinentes para el desplazamiento como son las ciclovías y ciclocarriles principalmente. Teniendo avances espectaculares en otros países en todo el mundo cabe citar Canadá, Estados Unidos, Colombia, Argentina, Chile, México, Brasil, entre otros como China, que después de tener un amplio uso con la entrada del automóvil se dio una disminución en los últimos tiempos.

En relación al avance y recuperación de espacios en las principales ciudades y metrópolis de los países se han presentado dos vertientes, en algunos casos han sido los propios gobiernos que han tomado la iniciativa y ahora cuentan con grandes ciclovías comunicadas en redes como es el caso de Copenhague y Ámsterdam en Europa y en Bogotá, Colombia que ahora son un ejemplo a nivel mundial al contar con una red de 553 kilómetros aproximadamente (CONPES, 2021; Riobo-Quevedo, 2021) y

los que han emanado de los movimientos sociales como es el caso de Guadalajara, Jalisco en México en donde mediante la incidencia política como herramienta de transformación y que desde la ciudadanía han impulsado la creación de infraestructura como ciclovías y ciclocarriles con avances significativos como un medio de transporte sustentable; así como en la Ciudad de México se ha dado un gran impulso desde 2007 con la inauguración del programa de Ciclovía Recreativa “Muévete en Bici” (MenB) y el Sistema de Transporte Individual “Ecobici” (Rivera-Álzate 2016; Pérez. López, 2016) y a partir de 2010 ha dado un fuerte impulso a la utilización de la bicicleta como medio de transporte a través de la construcción de infraestructura ciclista (bicicleta pública, ciclovías o ciclocarriles y biciestacionamientos. Díaz-Vázquez, 2017); y tal como lo señala Martínez-García (2010), en palabras de Guillermo Peñaloz:

“No es el derecho a no tener carros, sino el derecho a una ciudad civilizadas, no aquellas que están llenas de autopistas sino aquellas donde un niño puede ir en su triciclo a cualquier lado y en general, el tema no es tanto los peatones o las bicicletas o el transporte público; esos son medios y no fines. El fin es lograr tener ciudades vibrantes y comunidades saludables donde la gente viva más disfrutando de maravillosos espacios públicos.”

### **Mazatlán hacia un estado sustentable de la bicicleta**

En Mazatlán Sinaloa, desde 2016 se inició con el establecimiento de ciclovías en el Malecón de este Puerto pero básicamente con fines recreativos y turísticos, aunado a la ya existente infraestructura de ciclovías en los principales camellones de algunas de las grandes avenidas de la ciudad, pero que no dejan de caer en la categoría de recreativos y más recientemente se ha continuado con estas tipo de ciclovías con tendencia al uso de la bicicleta por parte de los trabajadores con el propósito de incentivar el uso de la bicicleta en la sociedad, en donde los resultados no han sido del todo satisfactorias porque dicha infraestructura no cumple con las normas locales, nacionales e internacionales, con lo cual el usuario de la bicicleta se sigue exponiendo a la interacción con los autos y que ha provocado ya algunos accidentes por la falta de continuidad al tener que bajar a la calle o avenida y volver a subir de nuevo a los camellos y por estar distante de tener ciclovías conectados a una red que permiten un desplazamiento seguro a los ciclistas, con los cuales se ha dado un desaliento al uso de estas ciclovías por parte por ejemplo de los trabajadores teniendo que exponerse como lo hacían antes de existir estas ciclovías.

Hasta ahora en este punto, a pesar de los frutados intentos como “Muévete Chilo”, iniciado en 2019, y los escasos kilómetros de ciclovías y ciclocarriles construidos para poder tener un opción alterna sustentable, no han dado los resultados esperados por los gobiernos locales y no tan solo en Mazatlán, sino que en las demás principales municipios del estado de Sinaloa como lo son Los Mochis y Culiacán; excepto en ciudades y municipios pequeños como es el caso de Escuinapa, que desde las primeras décadas de este siglo se ha convertido en una tradición cultural (Cueva-Inda, 2015), siendo uno de los escasos usos principales la transportación a sus trabajos.

Más recientemente en el área turística han surgido los paseos de artefactos ciclistas, donde dan un tour por el malecón mientras disfrutas de una bebida refrescante con alcohol. Cabe destacar también que en Mazatlán, sumado a la renta pública de bicicletas con el extinto programa “Mueve Chilo”, existen rentas de bicicletas en negocios que prestaban este servicio como lo es Baikas y Mazatlán Bike Rental (Mazatléco, 2019).

Recientemente se ha anunciado para el mes de diciembre de 2023 un gran evento de ciclistas del país y del extranjero, tanto en bicicleta de ruta como de montaña a participar en la XIII Edición CICLOTUR MAZATLÁN (Ciclotour Mazatlán, 2023), que podría ser el inicio o retorno a la incentivación de los usos de bicicleta en el puerto de Mazatlán.

En Mazatlán se requiere que el uso de la bicicleta deje de ser el transporte de los pobres al de uso sustentable como una opción de movilidad que además apoye a la salud y economía sobre todo de las clases más desprotegidas.

## Conclusiones

El uso de la bicicleta en Mazatlán se ha practicado desde hace muchas décadas, incluyendo del siglo pasado para diversas actividades como son el uso deportivo, recreativo y como medio de transporte, pero no es hasta recientemente en las primeras década del siglo XXI que adquirido una importancia más relevante sobre todo en el área recreacional, turística y como medio de transporte especialmente por la clase trabajadora, como son los de la construcción. Pero no existía prácticamente infraestructura que diera impulso a este medio de transporte hasta el año de 2016 que se crea la ciclovía en el malecón del puerto de Mazatlán y 3 años después se crea en 2019 el programa sustentable de “Muévete Chillo” por parte del gobierno del estado de Sinaloa con el ánimo de inculcar e impulsar el uso de la bicicleta y para reducir el uso del automóvil y fomentar a la vez este medio de transporte alternativo en beneficio del medio ambiente, el calentamiento global, la economía y salud de la ciudadanía de Mazatlán, la que en los últimos años ha venido creciendo la construcción de nuevas ciclovías principalmente en los camellones de las principales avenidas del puerto; aunque estas no han cumplido con las normas nacionales e internacionales.

En Mazatlán se ha dado por un lado un impulso al uso de la bicicleta pero estos esfuerzos han sido frustrados algunas veces, aunque se continúa lentamente en el incremento de la infraestructura de ciclovías y ciclocarriles, solo hace falta incrementar el impulso de la sociedad que inciden en las políticas públicas para poder ir avanzando en la sustentabilidad con nuevos medios de transporte para la movilidad en Mazatlán que coadyuve al bienestar del medio ambiente, a la salud y la economía de la población.

## Bibliografía

- Arias, S. (2022). “Muévete Chilo” fracaso de movilidad verde, Son playas. <https://sonpalyas-com/opinion/muevete-chilo-fracaso-de-movilidad-verde/>
- Álzate-Rivera, M. (2016). Diagnóstico de la política de movilidad sostenible en París y Ciudad de México a partir de la implementación de un sistema de bicicletas públicas y sus aciertos para la implementación de un sistema de bicicletas públicas en Bogotá. Tesis de licenciatura. Facultad de Ciencia Política y Gobierno. Universidad de Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, Bogotá D. C. 69 p.
- Ciclotour Mazatlán (2023). XIII Ciclotour Mazatlán 2023. <https://www.ciclotourmazatlan.org/ciclotourmazatlan>.
- Cueva-Inda, M. T. (2015). Símbolo de identidad y cultura: La bicicleta en Escuinapa, Sinaloa. En Revista Sinaloense de Ciencias Sociales Arenas. Universidad Autónoma de Sinaloa. Nueva época año 16 Número 41.100-109 pp.
- Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital (2021). Política Pública de la bicicleta 2021-2039. Bogotá. Secretaría Distrital de Movilidad.
- Díaz-Vázquez, M. S De la Paz (2016). La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México Revista Transporte y Territorio /16.
- Herrera-Miranda, M. del P. (2013). Factores que determinan la elección del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de México a partir de 2013. Tesis de Licenciatura. Escuela de Comercio y Administración Unidad Santo Tomás. Instituto Politécnico Nacional, 119 P.
- Martínez-García, F. (2010). Caminar y usar bicicleta para vivir. Arquitectura y Urbanismo, Vol. XXXI, No. 1.
- Mazatleco. Com (2019). Las Bicicletas verdes del malecón de Mazatlán (Las retiraron). <https://mazatleco.com/blog//las-bicicletas-verdes-del-malecon-de-mazatlan/>
- Ojeda-Gastelum, S. O. y Cázares Aboyte, P. (2015). Mujeres en Mazatlán decimonónico: entre el glamour, la magnificencia, las penurias y la condena. Ra Ximhai, vol. 11, núm. 2: 207-228. <https://doi.org/10.35197/rx.11.02.2015.13.so>
- Pérez- López, R. (2017). Vínculos entre la bicicleta utilitaria, recreativa y deportiva: análisis del impacto de los programas “Ecobici” y “Muévete en Bici” en la Ciudad de México (2006-2012). Revista Transporte y Territorio /16. 202-234.
- Pessoa, L. y Taddei Neto, P. (1999). *Bicicleta, um meio de transporte alternativo*; en "Los desafíos frente a la congestión y el transporte público: Actas del X congreso latinoamericano de transporte público y urbano". Caracas, Venezuela: Universidad Simón Bolívar; Universidad Central de Caracas.

- Riobo Quevedo, J. A. (2021). Análisis discursivo de política pública de la bicicleta 2021 2039. <https://ciencia.lasalle.edu.co/economia/1674>
- Salcedo-Torres, Y. (2016). Pedaleando hacia una sociedad ciclo incluyente. Tesis de Maestría. Departamento del hábitat y desarrollo humano. Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente
- Sánchez-Sánchez, C. (2017). Fomento del uso de la bicicleta por medio de una propuesta viable de la extensión de la ciclo vía en zonas de alto impacto. Tesis de licenciatura, Colegio de Ciencia y Tecnología. Universidad Autónoma de la Ciudad de México, 105 P.
- Serrano. Martínez, J. A. (20221). El viaje en bicicleta desde Mazatlán a la Ciudad de México. <https://mazatlaninteractivo.com.mx/2021/04/el-viaje-en-bicicleta-de-mazatlan-a-la-ciudad-de-mexico-1941/>

