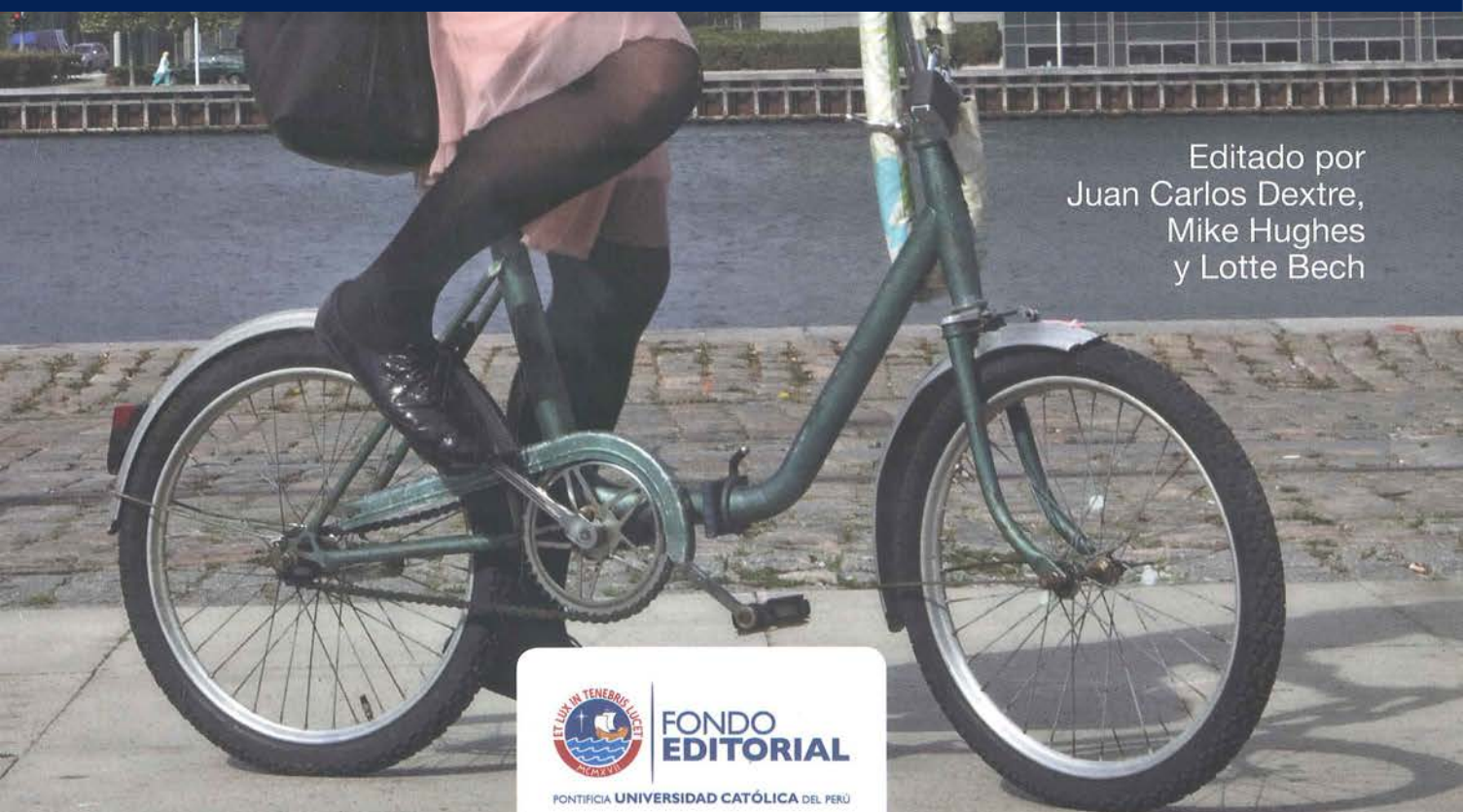


Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo

Creando ciudades vivibles y bicicleteables



Capítulo 2



Editado por
Juan Carlos Dextre,
Mike Hughes
y Lotte Bech



FONDO
EDITORIAL

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

© *Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo*

© Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2015
Av. Universitaria 1801, Lima 32, Perú
Teléfono: (51 1) 626-2650
Fax: (51 1) 626-2913
feditor@pucp.edu.pe
www.fondoeditorial.pucp.edu.pe

Primera edición en Inglés

© Juan Carlos Dextre, Mike Hughes & Lotte Bech (editors), 2013

Primera edición en español

© Juan Carlos Dextre, Mike Hughes y Lotte Bech (editores), 2015

Corrección: Sergio Rebaza (Grupo Limonta)

Diseño y gráficos: Kaenia Estudio Creativo

Fotografía: Mikael Colville-Andersen (portada y abridoras: 1, 19, 66, 123, 159, 185, 209 y 241).

Las demás fotos, salvo en los casos en que se especifique, pertenecen a los autores de los artículos.

Primera edición: mayo de 2015

Tiraje: 500 ejemplares

Esta publicación está protegida por la Ley de Derechos de Autor. Está prohibida la reproducción, parcial o total, de cualquier parte del libro sin autorización expresa de los editores: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2015-06072

ISBN: 978-612-317-091-2

Registro del Proyecto Editorial: 31501361500526

Impreso en Tarea Asociación Gráfica Educativa

Pasaje María Auxiliadora 156, Lima 5, Perú

Revitalización de la cultura ciclista – Bicicleteando de nuevo en Guangzhou

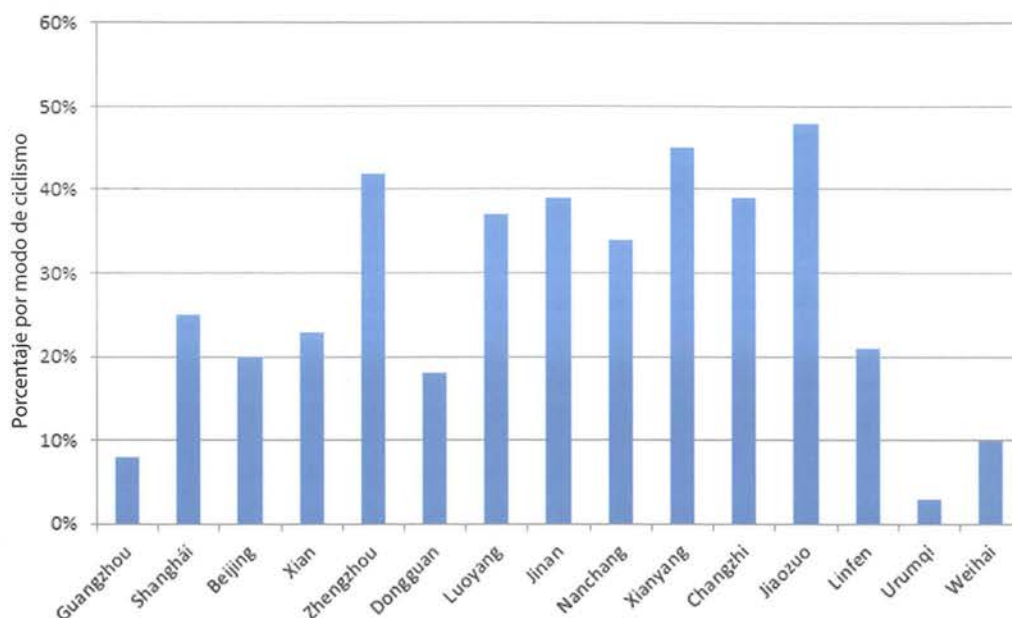
Bram van Ooijen, Instituto de Transporte y Políticas de Desarrollo (ITDP),
Guangzhou (China)

En este artículo se describe el papel de la bicicleta en las ciudades chinas, sobre todo en Guangzhou, capital –y la ciudad más grande– de la provincia de Guangdong, en el sur de China. Acá, como en cualquier otra ciudad de China, el uso de la bicicleta está decayendo. La puesta en práctica de las vías verdes y un sistema de bicicletas públicas están mejorando las condiciones de ciclismo en Guangzhou y están revirtiendo esta tendencia negativa. Esto aporta lecciones útiles para otras ciudades chinas y del resto del mundo.

Este capítulo se basa en la experiencia práctica de una serie de proyectos en los que ITDP China ha estado involucrado, así como en varios de nuestros propios estudios y en literatura relacionada.

¿El reino de las bicicletas?

En las últimas dos décadas, China, aún conocida como «El reino de las bicicletas», ha abrazado la llegada de los automóviles y está promoviendo esto con una gran expansión de las carreteras dentro y entre las ciudades. Con el fin de apoyar y acelerar el desarrollo urbano, el enfoque del gobierno de la ciudad es predominante en la implementación de pistas en el área central de la ciudad (anillos) y en la ampliación de las ya existentes. La densidad de carreteras en las ciudades chinas está creciendo, en promedio, a una tasa del 9% anual (ver Apéndice). Las ciudades más grandes de China también están en el proceso de expansión de sus redes de metro y de construcción de sistemas de Autobuses de Tránsito Rápido (BRT), en un esfuerzo por satisfacer la demanda de transporte público, especialmente para los viajes más largos.



Fuente: Darido et al. 2009

En los planes de transporte de las ciudades, poca o ninguna atención se le da a la preservación y desarrollo de instalaciones para bicicletas, ciclovías y aparcamiento para bicicletas. Al parecer, los hacedores de políticas, los planificadores y diseñadores han olvidado lo importante que es la bicicleta para la gran cantidad de ciudadanos chinos que viven en las ciudades. Si bien el uso de las bicicletas está descendiendo, la tabla muestra que el ciclismo sigue siendo uno de los medios de transporte principales en muchas ciudades chinas. El uso de la bicicleta varía según las ciudades, pero en general son superiores al 20%, e incluso mayor en las ciudades menos desarrolladas y de zonas rurales.

El crecimiento económico, el cambio de las percepciones culturales, la rápida motorización, el crecimiento espacial y los cambios en los patrones de viaje son vistos como razones por las cuales las ciudades están experimentando una disminución de sus cuotas de ciclismo (ver Apéndice). Como resultado de la falta de políticas para el ciclismo y la promoción del tráfico motorizado, y de infraestructura necesaria para ello, el ciclismo se está convirtiendo en un medio peligroso para moverse en las ciudades chinas. Los carriles para bicicletas están desapareciendo de las carreteras, o están siendo trasladados a la acera, donde los ciclistas deben compartir el espacio con los peatones. Allí donde aún existen ciclovías, a menudo se ubican al borde de las calles de tráfico mixto, sin estar físicamente separadas del tráfico motorizado, y son bloqueadas por autos que se desplazan o están estacionados. Pero, además, la falta de suficientes estacionamientos de bicicletas y stands, y un alto riesgo de robo, también están desalentando el ciclismo.

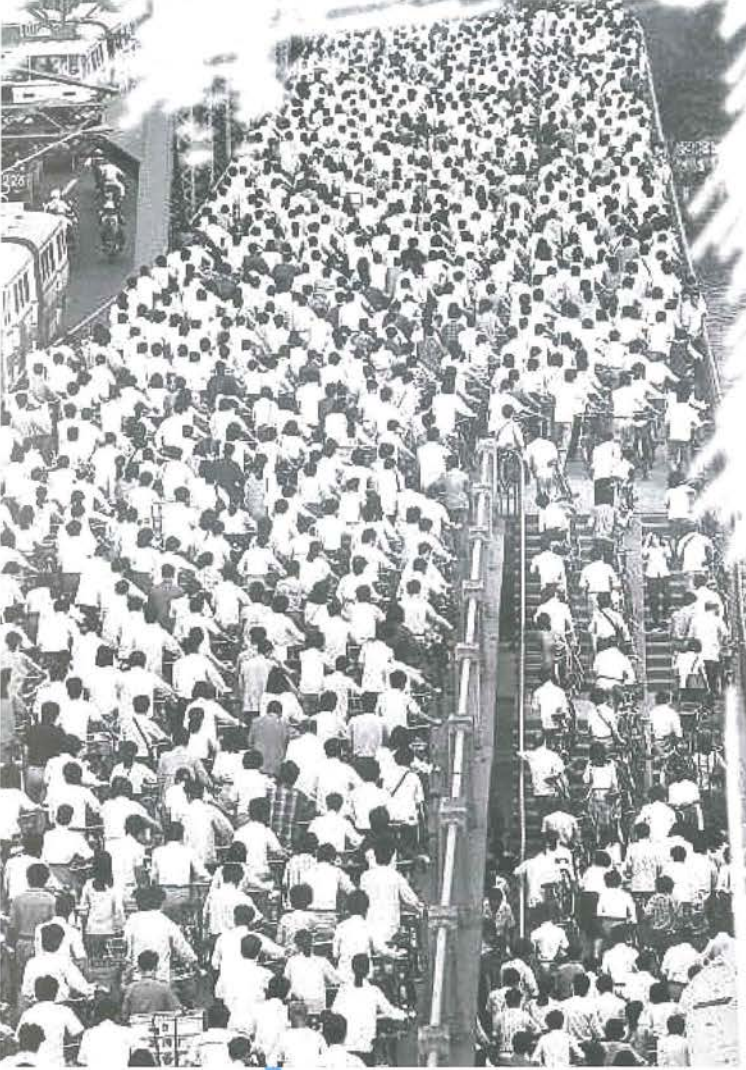


Figura 1. Puente de Haizhu en Guangzhou lleno de ciclistas, hace varias décadas.



Figura 2. Los residentes de Guangzhou usaban la bicicleta para moverse.

Ciclismo en Guangzhou

Durante mucho tiempo, Guangzhou ha tenido la menor proporción de uso de bicicleta comparada con otras ciudades chinas. La ciudad históricamente conocida como Cantón es la capital de la provincia de Guangdong, la provincia más próspera de China. Situada en el sur de China, la ciudad de Guangzhou tiene una población estimada de 16 millones de personas. Durante décadas, la bicicleta fue el principal modo de transporte de los residentes de Guangzhou. Las ciclovías se llenaban de ciclistas que se movían a través de la ciudad. Estacionamientos del tamaño de centros comerciales suburbanos se encontraban a lo largo de la ciudad. Los ciudadanos transitaban tan rápido que el ojo apenas podía captarlos, pues los coches no estaban disponibles y el servicio de transporte público era lento y con poca cobertura.

Pero mucho de eso ha cambiado desde que la economía china, especialmente en el sur –con Guangzhou como abanderada–, creció rápidamente durante la década de 1990 y en los primeros años del nuevo milenio. Sin embargo, las imágenes de cientos de ciclistas aún se puede ver en algunos lugares de la ciudad, con los trabajadores inmigrantes pedaleando camino a su trabajo temprano por la mañana; pero las cifras, en especial en las partes más desarrolladas de la ciudad, se han reducido drásticamente. En 13 años, entre 1992 y 2005, la proporción de viajes a pie y en bicicleta combinados se redujo de 70% a 40%, con una mayoría de viajes que actualmente se realizan a pie (ver Apéndice). El 2012, solo el 8% de los viajes en Guangzhou se hizo en bicicleta (ver Apéndice).

La razón principal de la disminución del ciclismo en la última década es la mejora de la infraestructura para el auto y para el transporte público. En 1949, Guangzhou tenía 230 kilómetros de carreteras (ver Apéndice). En 2010, las vías urbanas se extendían por 5.519 kilómetros, con otros 717 kilómetros previstos para el 2015 (ver Apéndice). Esto mejoró notablemente las condiciones de conducción. Además, Guangzhou cuenta ahora con ocho líneas de metro y se tienen previstas tres más en los próximos tres años. Actualmente, hay alrededor de 1200 líneas de autobuses que cubren toda la ciudad, y un sistema de Autobuses de Tránsito Rápido (BTR) de clase mundial, que une el centro de la ciudad con los barrios del Este.

Pero el ciclismo sigue siendo una parte importante del sistema de transporte urbano de Guangzhou. Sirve como un medio de transporte conveniente para los viajes cortos, para ir al trabajo, así como para ir de compras, visitar amigos y familiares. Además, el ciclismo ofrece bajo costo de movilidad para los habitantes de menos recursos en las zonas urbanas, quienes a menudo no tienen otra opción para desplazarse. Una encuesta realizada en la zona central del distrito de Tianhe en Guangzhou (ver Apéndice), muestra que todos los distintos tipos de personas usan bicicleta para diferentes propósitos. Sin embargo, el ciclista promedio en Guangzhou que monta diariamente para ir y volver del trabajo o por trabajo (hay un alto porcentaje de *delivery* en bicicleta), es menor de 30 años, tiene un ingreso medio o bajo, y usa una bicicleta bastante barata. Hay una cantidad igual de ciclistas varones y mujeres.

A pesar de la tendencia negativa para el ciclismo, dos proyectos han mejorado bastante las condiciones de ciclismo en Guangzhou en los últimos años. Ambos fueron impulsados por los Juegos Asiáticos, el segundo mayor evento multideportivo del mundo, que organizó Guangzhou en 2010. En el período previo al evento, Guangzhou no solo invirtió bastante en la mejora de su infraestructura, transporte público, servicios públicos y parques, sino también en la construcción de una red de vías verdes y en la implementación de un sistema de bicicletas públicas.

Las vías verdes de Guangzhou traen carriles y aparcamientos para bicicletas

En un esfuerzo por mejorar la vida urbana y preservar los lugares de interés cultural y medioambiental, el secretario del Partido de Guangdong, Wang Yang, inició el desarrollo de vías verdes a lo largo de las ciudades de la provincia de Guangdong, especialmente en Guangzhou. En 2010, justo antes de la apertura de los Juegos Asiáticos, 1000 kilómetros de vías verdes se implementaron en Guangzhou, y en la actualidad más de 2000 kilómetros están abiertos al público. Estas vías verdes, dispuestas en parques a lo largo de puntos atractivos y culturales, y corredores de transporte, son rutas con paisajes hermosos para peatones y ciclistas. Las vías verdes están separadas del tráfico motorizado y sirven, al mismo tiempo, como un espacio de recreación para que las personas puedan relajarse, jugar y reunirse, y como un corredor de transporte para que los peatones y los ciclistas se desplacen en forma segura y cómoda. En el primer año de apertura, 25 millones de personas en toda la provincia visitaron las vías verdes o las usó en su rutina diaria. Para el 2015, se culminarán un total de 8770 kilómetros de vías verdes, que conectarán los centros de las ciudades con los suburbios y las zonas rurales, e incluso harán lo mismo con las ciudades de Guangdong en una red de vías verdes provincial.

El Gobierno de Guangzhou tiene la intención de hacer que las vías verdes sean la columna vertebral de la red ciclista de Guangzhou. En el centro de la ciudad y en los suburbios, las vías verdes fueron construidas en los bulevares, a lo largo del río Pearl, en las riberas de pequeños ríos, entre los parques, a través de las zonas residenciales, en las universidades, y a lo largo de las arterias de alto tráfico. En las zonas rurales, la construcción de vías verdes en las rutas paisajísticas ha estimulado el desarrollo rural. Un agricultor del distrito de Zhengcheng explicó cómo las vías verdes han cambiado su vida. «Solía ser conductor de mototaxi en la ciudad, pero me mudé al campo, donde viven mis padres. Abrí un restaurante donde sirvo alimentos cultivados localmente a los visitantes de las vías verdes. Gano un montón de dinero ahora. Mis amigos han abierto locales de alquiler de bicicletas, hoteles y pequeños mercados para la venta de verduras y frutas locales» (publicado en el *Yangcheng Evening*, el 23 de febrero de 2012).

El valor de las tierras, tanto urbanas como rurales, ha aumentado considerablemente en las zonas alrededor de las vías verdes, lo que demuestra el valor económico de la construcción de infraestructura peatonal y ciclista de alta calidad (ver Apéndice). Un estudio mostró que la economía rural colectiva a lo largo de las vías verdes fue 54% mayor que la de aquellos poblados alejados de las vías verdes (ver Apéndice). Incluso en el centro de la ciudad, las encuestas mostraron un aumento del 30% del valor de la tierra alrededor de las vías verdes de mayor éxito, comparado con el incremento promedio en el distrito.



Figura 3. Los ciclistas se reúnen a lo largo de una vía verde del río Pearl que atraviesa la ciudad, en Guangzhou.

Figura 4. Pista para bicicletas correctamente separada, en la famosa vía verde Shengwudao, en Guangzhou (Foto: Carlos F. Pardo Karl Fjellstrom)

Figura 5. Ciclistas usando carriles separados de alta calidad para bicicletas, en el centro del distrito de negocios, como parte de su rutina diaria.

Figura 6. La vía verde de Shengwudao no solo incorpora las pistas de bicicletas, sino también aparcamiento de bicicletas, paseos peatonales, parques infantiles, zonas de descanso y restaurantes.

Figura 7. Grupos de ciclismo organizan paseos en bicicleta grupales por las vías verdes de Guangzhou.

Figura 8. Ciclistas montañeros se unen en una vía verde en el campo.

La Oficina Forestal y Paisajística, a cargo de las vías verdes en Guangzhou, en cooperación con los gobiernos distritales, están organizando eventos en las vías verdes. Los medios hicieron cobertura de altos dirigentes gubernamentales, estudiantes, escolares y celebridades montando bicicleta en una vía verde, para promover su uso entre los ciudadanos de a pie. Guannan Liu, un residente de Guangzhou, tiene muy buenos recuerdos de cuando bicicleteaba de niño. «El desarrollo económico ha tenido efectos negativos en la calidad de vida en la ciudad y en la forma en que viajamos. Las vías verdes nos han devuelto las áreas verdes públicas de nuevo y la oportunidad de montar bicicleta de forma segura otra vez. Esto me trae a la memoria la cultura de la bicicleta que recuerdo de cuando era un niño. Estoy feliz de que ahora pueda compartir de nuevo con mis amigos y mi niño pequeño» (publicado en el *Southern Daily*, el 16 de enero de 2011).

Tras el éxito inicial en Guangzhou y en otras ciudades en el delta del río Pearl, en Guangdong, varias ciudades chinas comenzaron a implementar vías verdes. Las provincias de Hebei y Fujian decidieron construir vías verdes en todas sus ciudades. Actualmente, más de 60 redes de vías verdes son implementadas o planificadas en China, y más ciudades se unen cada mes. El viceministro de Vivienda y Desarrollo Urbano y Rural del gobierno de China dijo que las vías verdes reducen las emisiones de PM 2.5 y promueven la equidad social, al ofrecer actividades de ocio y esparcimiento para los pobres de zonas urbanas. Instó a la implementación de vías verdes en las ciudades chinas e hizo hincapié en la importancia de implementar las bicicletas públicas en las vías verdes. Para las personas, las vías verdes ofrecen una alta calidad de infraestructura para caminar e ir en bicicleta, y elevan el estatus de este medio de transporte, mientras que los políticos y funcionarios municipales impulsan sus carreras en la implementación de proyectos de alto perfil.

Como resultado de esto, las vías verdes se están extendiendo por toda China, lo que demuestra lo exitoso que ha sido el proyecto piloto de Guangzhou. Las vías verdes han beneficiado en gran medida las condiciones de ciclismo en Guangzhou. Para aumentar el uso de la bicicleta en las vías verdes, queda mucho trabajo por hacer en la mejora de la calidad de los ciclovías, y respecto de la continuidad de los mismos. Mejorar el acceso y la conectividad entre el origen y el destino de los ciclistas, hará que las vías verdes sean la columna vertebral de la red de ciclovías en Guangzhou.

El sistema de bicicletas públicas se conecta con el Sistema de Autobuses de Tránsito Rápido (BRT)

Un sistema de bicicletas públicas fue construido en la parte Este del centro de Guangzhou, que conecta el sistema de Autobús de Tránsito Rápido (BRT) con los barrios circundantes. El corredor BRT de Guangzhou tiene carriles para bicicleta en ambos lados de la vía. En 22 de las 26 estaciones de BRT, hay estaciones públicas de bicicletas para ofrecer a los pasajeros el servicio para acceder a puntos cercanos (*last-mile access*).



Figura 9. Transporte Integrado: bicicletas públicas de Guangzhou, ciclovías segregadas y sistema de Autobús de Tránsito Rápido (BRT).

Figura 10. El ciclismo a lo largo de la avenida Zhongshan, una de las arterias de tráfico más denso de Guangzhou, se ha vuelto mucho más seguro y agradable con bicicletas públicas y vías verdes.

Figura 11. Un carril para bicicletas correctamente diseñado atraviesa esta estación de bicicletas públicas.

Figura 12. Los usuarios de bicicletas públicas y privadas comparten la ciclovía segregada a lo largo de corredor BRT de Guangzhou.

Figura 13. Pequeña estación de bicicleta pública en zona residencial, conectada a una vía para bicicletas segregada.

Las estaciones de bicicletas públicas están salpicadas en las áreas dentro de los cinco kilómetros cercanos al corredor, sobre todo en las zonas residenciales y de negocios, para facilitar el acceso desde y hacia la estación de BRT. Este último sirve como una línea troncal para viajes largos, mientras el sistema de bicicletas públicas se encarga de alimentarlo. «Frente a mi apartamento tomo una bicicleta pública, monto 10 minutos a la estación de BRT y luego tomo el BRT hasta mi trabajo. Sin el sistema público de bicicletas, probablemente conduciría un auto», afirma Lulu Wen.

La primera fase del sistema se llevó a cabo en junio de 2010 y en el plazo de dos meses se amplió a 5000 bicicletas en 113 estaciones de bicicletas públicas. En las estaciones de BRT, otros 5500 puestos de estacionamiento de bicicletas privadas se instalaron para permitir la movilidad en cadena para los ciclistas en bicicletas privadas. En los primeros años de funcionamiento, el número promedio de viajes diarios alcanzó 21 000, con 45 750 personas registradas en el sistema. Las encuestas han demostrado que la mayor parte de los usuarios de bicicletas públicas usaban previamente el hacinado sistema de autobuses. Más de dos tercios de los viajes compartidos en bicicletas fueron hechos previamente por el transporte motorizado, ahorrando un estimado de 636 toneladas de CO₂ al año. Solo un 10% dejó de conducir automóvil y otro 10% cambió su bicicleta privada por una pública.

Las bicicletas se pueden alquilar en los módulos de cada estación pasando la tarjeta de transporte de la ciudad, que también se utiliza en los locales de autobús, metro y en algunas tiendas. La primera hora de uso es gratuita, con una pequeña tarifa por 2 horas de uso (1 RMB, que equivale a US\$ 0.15), como una forma de alentar el uso en viajes cortos. Para usos más prolongados, principalmente recreativos, se ha establecido un pago de 3 RMB la hora (US\$ 0.45). Un depósito de 300 RMB (US\$ 50) al registrarse, evita el robo de las bicicletas públicas.

El sistema fue iniciado por el gobierno de Guangzhou y operado por una empresa gubernamental de bicicletas públicas. Recientemente, la empresa de autobuses de Guangzhou, que también opera en el BRT, se hizo cargo de la empresa de bicicletas públicas, por lo que la integración y coordinación es mucho más fácil. Posteriormente, se anunciaron planes para ampliar el sistema con más estaciones y bicicletas en un futuro próximo.

En el 2008, Hangzhou (provincia de Zhejiang) fue la primera ciudad china en implementar un sistema de bicicletas públicas. Después de su éxito, muchas ciudades siguieron su ejemplo. Actualmente, 45 ciudades en China, incluyendo grandes ciudades chinas de Shanghai, Beijing y Guangzhou, operan 51 sistemas de bicicletas públicas con más de 220 000 unidades en total. Cada mes, las ciudades de toda China expanden los sistemas de bicicletas públicas e inauguran nuevos sistemas. La existencia de sistemas de bicicletas públicas a menudo también obliga al gobierno de la ciudad a ampliar y mejorar las ciclovías ya existentes.

El concepto de Guangzhou de conectar al sistema de transporte público fue único, pero ahora está siendo copiado en otras ciudades chinas. La mayoría de las ciudades han elegido las estaciones a lo largo de toda la ciudad o en algunos barrios, como sucede en París y Barcelona, para dar cobertura a los viajes en cualquier dirección. Ambos modelos proporcionan transporte sostenible y mejoran en gran medida las condiciones de ciclismo para sus residentes.

Una revitalizada cultura ciclista

A pesar de la negligencia del gobierno en la conservación y mejora de las condiciones de uso de la bicicleta en las ciudades chinas, algunas ciudades han comenzado a construir infraestructura de alta calidad para ciclismo. Con vías verdes y un sistema de bicicleta pública, Guangzhou ha demostrado que el ciclismo es una parte integral de la vida citadina y del transporte urbano. Hay un largo camino por recorrer para mejorar y ampliar las vías verdes de Guangzhou y del sistema de bicicleta pública, y hacerlos adecuados para el uso de todos. Pero lo que se puede ver es el renacimiento de una cultura de ciclismo como resultado de estos proyectos. La rápida implementación sucesiva de vías verdes y sistemas públicos de bicicletas en otras ciudades chinas, después de los exitosos proyectos de Guangzhou, da esperanza para la preservación de la cultura ciclística de China y su imagen como el reino de las bicicletas.

Bram van Ooijen
bram@itdp-china.org