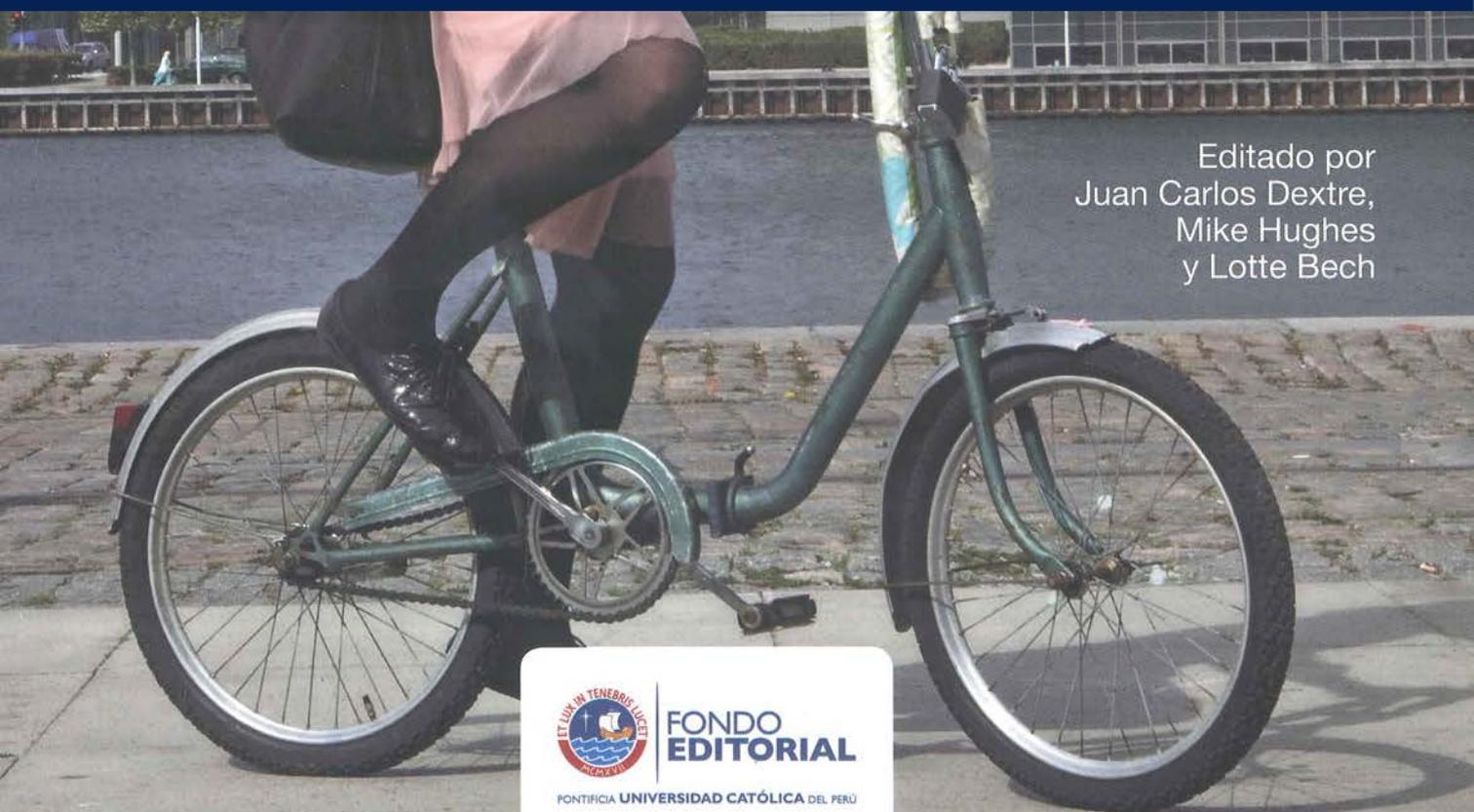


# Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo

Creando ciudades vivibles y bicicleteables



## Capítulo 17



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

## Estrategia para bicicletas: la experiencia de Portland

Roger Geller, coordinador de la Bicicleta de Portland, Oregon (EE.UU.)

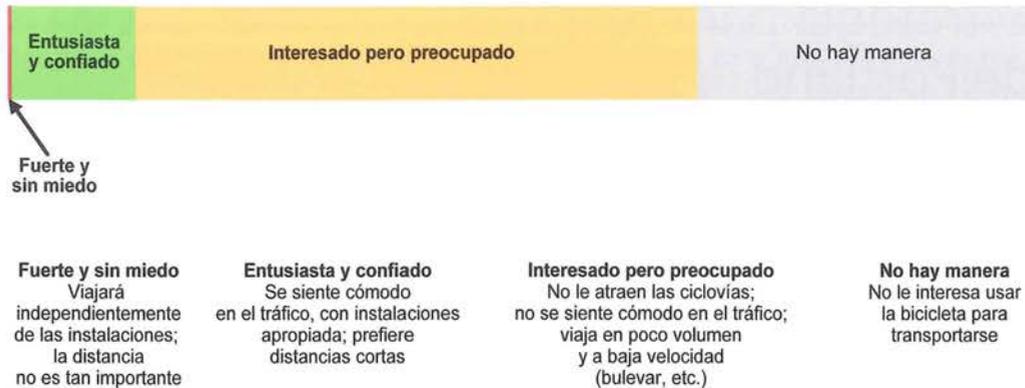
Para el año 2003, el uso de la bicicleta en Portland estaba en aumento y había sido así durante años –desde la década de 1990, cuando la ciudad comenzó a registrar el número de viajes en bicicleta en nuestra ciudad central (véase el apéndice)–. A pesar de esta tendencia positiva, estaba ansioso por el futuro. Sabía que el uso de la bicicleta no continuaría en alza ininterrumpida a menos que empezáramos a hacer mejoras que empalmaran con nuestras ambiciones, tan grandes como lo era, de alcanzar el nivel de uso de bicicletas que había visto en Ámsterdam a finales de 1990. Empecé a preguntarme quién estaba montando bicicleta en la actualidad y por qué. Necesitaba saber qué era lo que debíamos hacer para atraer a cada vez más personas al uso de bicicletas.

Mirando por mi ventana imaginaria empecé a imaginar quiénes eran los diferentes tipos de personas en bicicleta y, quizás más importante, quiénes no estaban utilizando todavía una. Sabía que existía el estereotipo de los mensajeros - los guerreros de la carretera: vestidos de cuero negro, adornados con aretes y pintados donde sea que les creciera el pelo. Sabía que ellos – como yo alguna vez también lo hice – se identificaban a sí mismos como «ciclistas» y que montarían sus bicicletas en cualquier circunstancia, independientemente de nuestros modestos esfuerzos. También sabía que habían muy pocos en Portland - o en cualquier otra ciudad. El crecimiento no vendría de ese sector. Entonces, ¿quién iba en bicicleta?, ¿quiénes eran las personas que podíamos tentar a andar en bicicleta y mantener el hábito a lo largo del tiempo?

Así comenzaron las reflexiones que dieron lugar a una tipología de los ciudadanos de Portland en función de su disposición a usar la bicicleta como «parte de su vida diaria», como buscaban nuestras políticas públicas. Esta tipología, que llamamos los «Cuatro Tipos

## Cuatro tipos de transporte ciclista en Portland

Por proporción de población



**Figura 1:** Cuatro tipos de ciclistas.

de Ciclistas de Transporte», ahora influye en nuestras consideraciones acerca de cómo avanzar en nuestros objetivos y también ilustra nuestro análisis sobre cómo hemos logrado aumentar la cantidad de viajes en bicicletas de 1,1% en 1990 a 6,4% 20 años más tarde. La investigación reciente, realizada por Jennifer Dill de la Universidad Estatal de Portland «confirma esta tipología y arroja luces sobre la pregunta de quiénes utilizan las bicicletas y por qué» (véase el apéndice).

Esta tipología y avanza a la pregunta acerca de quién usa la bicicleta y por qué (véase el apéndice). Estos «cuatro tipos», son hoy ampliamente aceptados en toda Norteamérica quizá en Australia y Nueva Zelanda también (véase el apéndice) La figura 1 muestra los tipos en proporción a su número estimado de la población adulta en general. El «fuerte y valiente», estereotipado arriba como «tipo mensaje», son personas que viajan en bicicleta en lo que la mayoría consideraría las peores condiciones: calles con tráfico, muchos automóviles rápidos y sin facilidades para bicicletas. No hay muchos de ellos, pero están en todas las ciudades donde hay bicicletas. El grupo «entusiasmado y confiado» era, en 2003, la principal respuesta a la pregunta «¿quién está viajando en bicicleta?» Aunque este grupo no montaría bicicleta en ausencia de instalaciones para las bicicletas, sí lo haría si se le provee de un carril-bicicleta convencional en una calle colectora. Todavía no hay muchos de ellos, pero hay bastantes más que de los «fuertes y valientes». Juntos, estos dos grupos constituyen quizás hasta un 15% de la población adulta.

Es evidente que estos dos tipos no constituyen ni explican la abrumadora ubicuidad de personas en bicicleta en una ciudad como Ámsterdam. Así como, claramente, el uso de bicicletas en las mejores ciudades ciclistas del mundo trasciende a los «ciclistas» y es

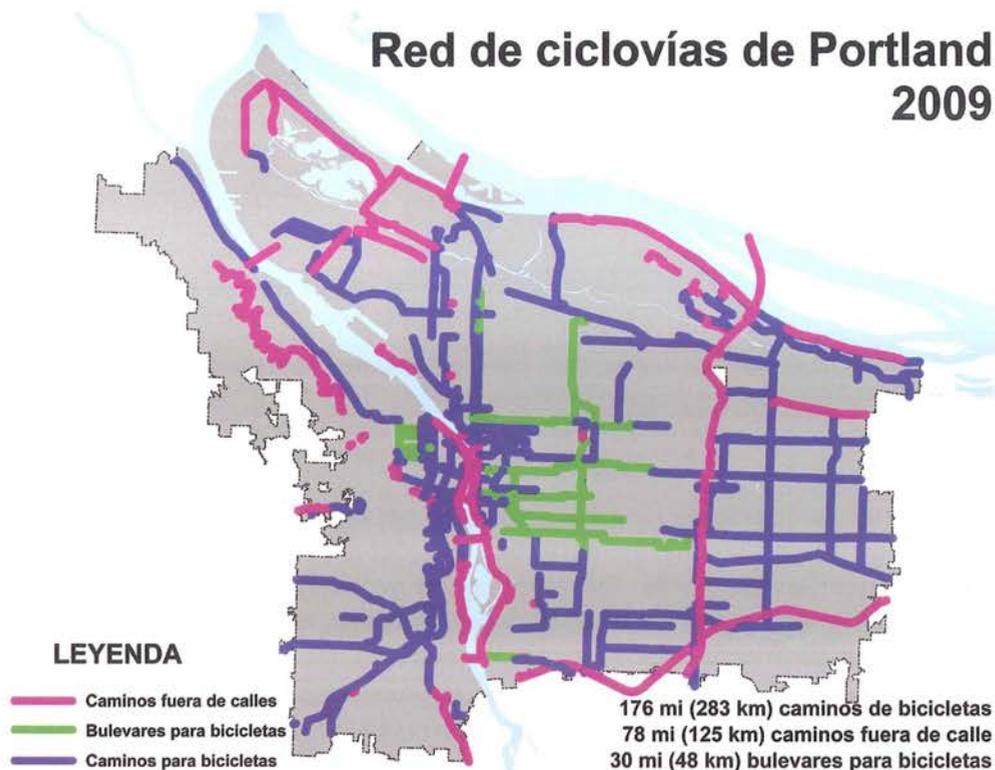


**Figura 2:** Bulevar para Bicicletas de Portland.

común entre el promedio de personas –el tipo de persona que llamo «interesado, pero preocupado». ¿Qué les interesa? Montar en bicicleta. ¿Sobre qué están preocupados? Sobre la interacción con los automóviles. Este grupo constituye la mayor parte de la población, tal vez 50-60%. Con los incentivos y las condiciones adecuadas, montarían en bicicleta, pero un carril de bicicletas estándar de 5 pies (1,5 metros) en una calle muy transitada no es suficiente para ellos. Por último, el cuarto tipo de «ciclista» no es un ciclista en absoluto. Este grupo –el «no hay manera»– no está interesado en el uso o no puede utilizar una bicicleta para el transporte. Estimamos que son quizás tanto como un tercio de la población adulta.

Entonces, ¿cómo puede este análisis ayudarnos a desarrollar una estrategia para aumentar el uso de la bicicleta como medio de transporte? En retrospectiva, fue nuestro éxito en la construcción de un sistema de ciclovías atractivo para los ciclistas «entusiastas y confiados» lo que le ganó a Portland el reconocimiento de la ciudad más amigable con el ciclismo en Norteamérica. Aunque son una minoría relativamente pequeña de la población, son tan numerosos que, si se construye una red bien conectada de ciclovías, es posible para una ciudad capturar un porcentaje relativamente alto de este grupo. Mejor aún, porque los carriles para bicicletas suelen estar en las calles colectoras que se utilizan para la mayor parte de los hábitos de transporte de una ciudad, el ciclismo se convirtió en una actividad de transporte visible. Esta visibilidad de la bicicleta sirvió bien a Portland y contribuye a las mejoras que continuamos haciendo a nuestra red de ciclovías.

En nuestro pensamiento actual acerca del ciclismo, consideramos que el «interesado, pero preocupado» es nuestro vehículo de diseño. Esto es consistente con la idea de crear «8-80 ciudades», ciudades que pueden ser navegadas de forma cómoda y segura por aquellos que son potencialmente los más vulnerables en el tránsito: los muy jóvenes y los muy viejos. Esto está influyendo en nuestras políticas, nuestros diseños de ciclovías y nuestras estrategias sobre los tipos de instalaciones a priorizar, así como nuestro apoyo y esfuerzos educativos.



**Figura 3:** Red de ciclovías de Portland (2009).

### Construir los puntos fuertes

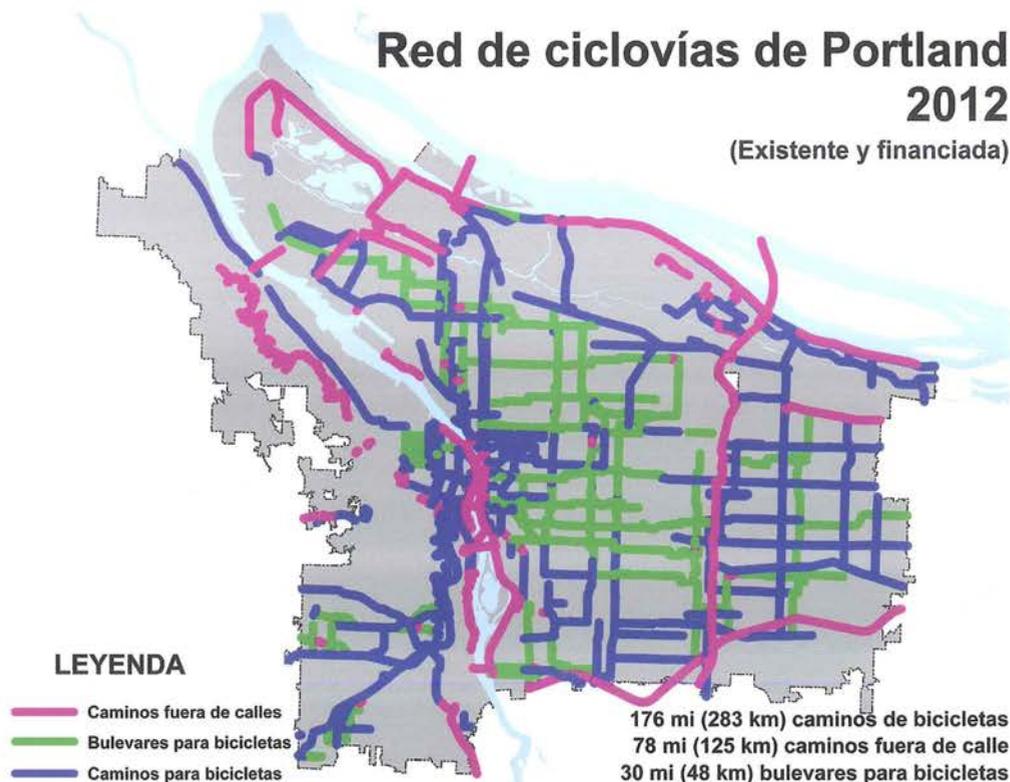
A pesar de que no lo considerábamos en ese momento, o en estos términos, Portland iba sumando a nuestros puntos fuertes en el desarrollo de una red de ciclovías.

Gran parte del centro de la ciudad de Portland (a 4 millas –6,5 km– del centro de la ciudad) fue construido en una malla urbana compacta. Nuestras calles, incluso aquellas diseñadas para sostener grandes volúmenes de tráfico, tienden a ser relativamente estrechas. Un derecho de paso de 80 pies (24 m) es la excepción en esta parte de la ciudad. Lo usual es 60 o 70 pies (18 o 21 metros) de derecho de paso con un ancho de calzada de 36-44 pies (11-13 m). Si bien esto puede dificultar encontrar el espacio para implementar facilidades para bicicletas, también significa que las condiciones de tráfico se caracterizan por volúmenes relativamente bajos de vehículos que viajan a su vez a

velocidades relativamente bajas. El interior de Portland no es una ciudad con arterias de 5 carriles con límites de velocidad de 45 mph (72 kph), sino de calles de dos carriles con velocidades que por lo general no superan los 30 o 35 mph (48 kph o 56.) Esto se complementa con nuestro centro, que está diseñado según esta malla compacta y tiene señalética en casi cada cuadra (aproximadamente cada 260 metros [80 m]) para hacer avanzar el tráfico a velocidades de entre 12 y 16 mph (19-26 kph). En este sentido, el centro de Portland puede ser único entre las grandes ciudades norteamericanas.

Nuestra estrategia inicial para fomentar el ciclismo era pintar ciclovías en las calles y arterias principales. A principios y mediados de la década de 1990, los carriles para bicicletas eran la mejor herramienta que teníamos y se alineaba con nuestra filosofía de que las calles principales de Portland funcionen para la gente en bicicletas. A pesar de que tenían un atractivo comprensiblemente limitado, estos sencillos carriles para bicicletas quizá lograron atraer a una mayor proporción de la población de Portland de lo que hubieran logrado en otros lugares simplemente porque la naturaleza de nuestras calles colectoras es menos intimidante que las vías colectoras de otras ciudades. Como resultado, hemos atraído a un buen número del tipo «entusiasmado y confiado» y aumentado nuestro número de ciclistas. No sabíamos que se trataba de una fortaleza para nuestra ciudad, aunque en retrospectiva, parece ser. La Figura 3 muestra la red de ciclovía de Portland, tal como existía en 2009, con su énfasis en los carriles para bicicletas.

En 2007, empezamos a enfocarnos cada vez más en el ciclista que denominamos «interesado pero preocupado». Reconociendo la importancia de los principios de diseño de las ciclovías holandesas, donde la «comodidad» es tan importante como la «protección» y la «rectitud» a los destinos y la «cohesión» en la red son igualmente importantes, entendimos que los carriles de bicicletas en las calles principales eran el estándar de oro de las instalaciones de ciclovía. Estos proveen un acceso directo a los principales destinos a la vez que genera una sensación de comodidad absoluta al separar las bicicletas de los vehículos motorizados. Desafortunadamente, estas instalaciones son difíciles en términos económicos y políticos (la necesaria eliminación de carriles de circulación siempre es difícil en las estrechas vías de Portland y en la cultura y sistemas de transporte orientados hacia el uso del automóvil que predominan en Norteamérica). Es por esto que nos concentramos en un tipo de facilidad que, si bien es muy querida, no era utilizada de forma masiva en Portland: el bulevar de bicicletas. A pesar de ser una instalación de calzada compartida, los bulevares para bicicletas están diseñados para reducir tanto el volumen de tráfico como la velocidad de tránsito. Es por esto que sentimos que los bulevares son más atractivos para el «interesado pero preocupado» que los carriles para bicicletas. Debido a que Portland tiene una red de puntos apretados podríamos desarrollar estos bulevares cerca de las principales calles comerciales y, por lo menos, hacer que la gente esté cerca de los destinos principales.



**Figura 4:** Red de ciclovías de Portland (2012).

El enfoque de Portland en los bulevares de bicicleta ha sido bien recibido por el público y los políticos. También refleja que estamos potenciando una fuerza inherente de nuestra estrecha red de calles. En gran parte de Portland, tenemos largos corredores de estas calles residenciales de bajo volumen de tráfico, que pueden llevar a las personas a largas distancias en condiciones en las que bajamos la velocidad hasta 20 mph (32 kph) y el volumen de tráfico a menos de 1500 automóviles diarios (aunque por lo general es mucho menos). No muchas ciudades tienen tantas oportunidades de desarrollar bulevares como Portland y, como se muestra en la Figura 4, se está explotando activamente esta oportunidad.

La idea de construir adopta diferentes formas en diferentes ciudades. La red de calles de Nueva York de Manhattan se caracteriza por amplias avenidas con múltiples carriles

### Separación (confort) vs Proximidad (acceso) y grado de dificultad

Tipo de facilidad	Separación	Proximidad	Dificultad
Ruta compartida		★ ★ ★	
Carril compartido	✶	★ ★ ★	✶
Carril de bicicleta	★	★ ★ ★	★
Carril asfaltado de bicicletas	★ ★	★ ★ ★	★ ★ ✶
Bulevar de bicicleta	★ ★	★ ★	★ ★
Caminos fuera de calles	★ ★ ★		★ ★ ★
Pista para bicicleta	★ ★ ★	★ ★ ★	★ ★ ★

**Tabla 1:** Relación entre confort, acceso y dificultad, según el tipo de estructura para bicicletas.

anchos. Allí, la ciudad ha sido capaz de eliminar el carril de circulación ocasional sin que esto tenga un efecto adverso en el movimiento de automóviles y crear ciclovías. En otras calles, han sido capaces de reducir el ancho de los carriles existentes de forma que se mantenga el mismo número de carriles y se pueda ofrecer a la vez un carril de bicicletas amortiguado o protegido. Esa es su fuerza. Boulder, Colorado, tiene muchos arroyos con amplias zonas adyacentes destinadas al control de inundaciones. Ellos han sacado provecho de esta fuerza y utilizan estas áreas para construir una red de senderos urbanos en algunas partes de su ciudad.

La Tabla 1 muestra la fuerza relativa de diferentes tipos de instalaciones en términos de proporcionar acceso a la calle principal y crear condiciones de ciclismo adecuadas. La «dificultad» en la última columna refleja tanto las dificultades financieras como políticas. Este cuadro es representativo de las condiciones en Portland, Oregón. Las dificultades de otros lugares pueden variar dependiendo de las características particulares de la carretera local y los niveles de apoyo político que exista para el uso de bicicletas.

## Visibilizar el ciclismo

El transporte en bicicleta es potenciado, tanto operacional («seguridad en números») como políticamente, por una mayor visibilidad de los ciclistas. Portland se benefició de nuestra estrategia inicial de desarrollo de carriles para bicicletas en las calles colectoras debido a la visibilidad que estos han creado. Con el tiempo, los críticos de los esfuerzos de Portland para fomentar el transporte en bicicleta preguntaban, «¿por qué gastar dinero en bicicleta? Nadie las monta». La innegable presencia en aumento de personas en bicicleta provee temas de conversación para los políticos, los periodistas y los activistas interesados en la promoción de la bicicleta. No estoy seguro de que hubiéramos progresado tan rápidamente como lo hicimos en el ámbito político sin nuestro desarrollo de la red inicial que se centró en los bulevares de bicicletas. A pesar de tener un atractivo más universal que el bici-carril, los bulevares también tienden a ser calles menos transitadas, donde la gente anda en bicicleta en números no tan propensos a ser vistos por el público en general.

Visibilizar el ciclismo es también una función del fomento del ciclismo y del reporte sobre el uso de bicicletas. Los éxitos de Portland estimulan programas para lograr dos objetivos principales: 1) evidencian los beneficios de utilizar el sistema de ciclovías de la ciudad como un medio de transporte y 2) capturan la imaginación del público acerca de la alegría de montar en bicicleta. Portland también ofrece amplios informes anuales sobre nuestro cada vez mayor uso de la bicicleta y se complementa con más esporádicos reportes y análisis sobre los beneficios que el ciclismo trae a Portland. Dado que las decisiones sobre las inversiones en el transporte de bicicletas son, en última instancia, políticas, los esfuerzos que evidencian el éxito y los beneficios del uso de bicicletas tienen un importante papel que desempeñar en la promoción de la bicicleta, como poner en práctica elementos avanzados de diseño, pistas para bicicletas, cuadros de bicicleta y señalética específica para bicicletas.

## Conclusión

Las principales estrategias que han contribuido al éxito del uso de bicicletas en Portland son las siguientes:

- Construir una red atractiva
- Identificar su audiencia y entender sus necesidades
- Construir sus fortalezas, y
- Visibilizar el ciclismo.

La lección de Portland es construir el sistema de calidad más completo y visible en un momento determinado en el tiempo y luego continuar mejorándolo siempre que las condiciones lo permitan.

En nuestra capacidad de considerar y poner en práctica estas estrategias han jugado un rol esencial la sólida base de políticas que apoyan el ciclismo, los políticos que toman decisiones claves de financiación, la planificación y las decisiones de diseño para fomentar el uso de bicicletas, una defensa fuerte del ciclismo y una burocracia talentosa que dio las herramientas y el apoyo para tener éxito. Los períodos en que Portland ha avanzado más ha sido cuando el transporte de bicicletas ha contado con el apoyo firme de los políticos locales. Algunos de los elementos clave de nuestra estrategia han sido y siguen siendo:

**Se oportunista y usa el fruto maduro que está al alcance de tu mano.**

Nuestro enfoque inicial en los proyectos menos polémicos de ciclovías nos permitieron meter un pie en la puerta. Siempre nos hemos esforzado por hacer lo mejor que podemos a la vez que reconocemos que no siempre podremos construir el mejor diseño posible debido a las demandas que compiten por espacio limitado, financiamiento y realidades políticas.

**Innova y no preguntes «¿qué está permitido?», sino “¿qué es mejor?”**

Portland ha introducido con éxito y / o popularizado muchos diseños de ciclovías en América del Norte. Muchas veces hemos utilizado elementos de diseño que no estaban formalmente por la normativa estándar de ingeniería de tráfico.

**Diseña para las hordas.**

Portland está sufriendo ahora su propio éxito. Gran parte de lo que hemos construido en los últimos 20 años se ha quedado muy chico o resulta deficiente para la gente que practica ciclismo. Estamos trabajando para atraer al ciclismo. Estamos readaptando activamente carriles para bicicletas construidos hace mucho tiempo: ampliándolos, eliminando sus deficiencias y mejorando su funcionamiento en las intersecciones.

El mundo ha cambiado mucho desde que Portland comenzó seriamente la construcción de un sistema de transporte en bicicleta hace 20 años. Hoy en día existe un cada vez mayor reconocimiento de que el ciclismo puede ser la «bala de plata» que elimine muchos de los males urbanos y globales que nos desafían. El aumento del transporte en bicicleta tiene un efecto positivo sobre la salud pública, el cambio climático, la calidad del aire y otros problemas ambientales. El transporte en bicicleta ofrece una movilidad asequible en las ciudades de una manera que mejora tanto la calidad de la vida urbana y la actividad económica. Hace veinte años, pocos países apreciaron estos beneficios.

Hoy en día, las nuevas condiciones y la mayor apreciación del ciclismo permitirán a los planificadores, promotores y políticos adoptar estrategias que permitan avanzar más rápido en la implementación de sistemas de bicicletas que reflejen las mejores prácticas internacionales. Por estas razones, le conviene a los planificadores de hoy perseguir una estrategia que promueva políticas y diseños que sean tan audaces como sea posible. Por ello, Portland propuso una política de transporte en bicicleta (adoptada en la actualización del plan de bicicleta para la ciudad en 2010) llamando a la ciudad a «crear las condiciones que hagan que manejar una bicicleta resulte más atractivo que conducir para trechos de tres millas (5 kms) o menos (véase el apéndice).» Esa es nuestra meta para el avance del ciclismo y refleja un elemento clave de nuestra estrategia para hacer de Portland una de las mejores y más habitables ciudades del mundo.

**Roger Geller**

[roger.geller@gmail.com](mailto:roger.geller@gmail.com)

[roger.geller@portlandoregon.gov](mailto:roger.geller@portlandoregon.gov)