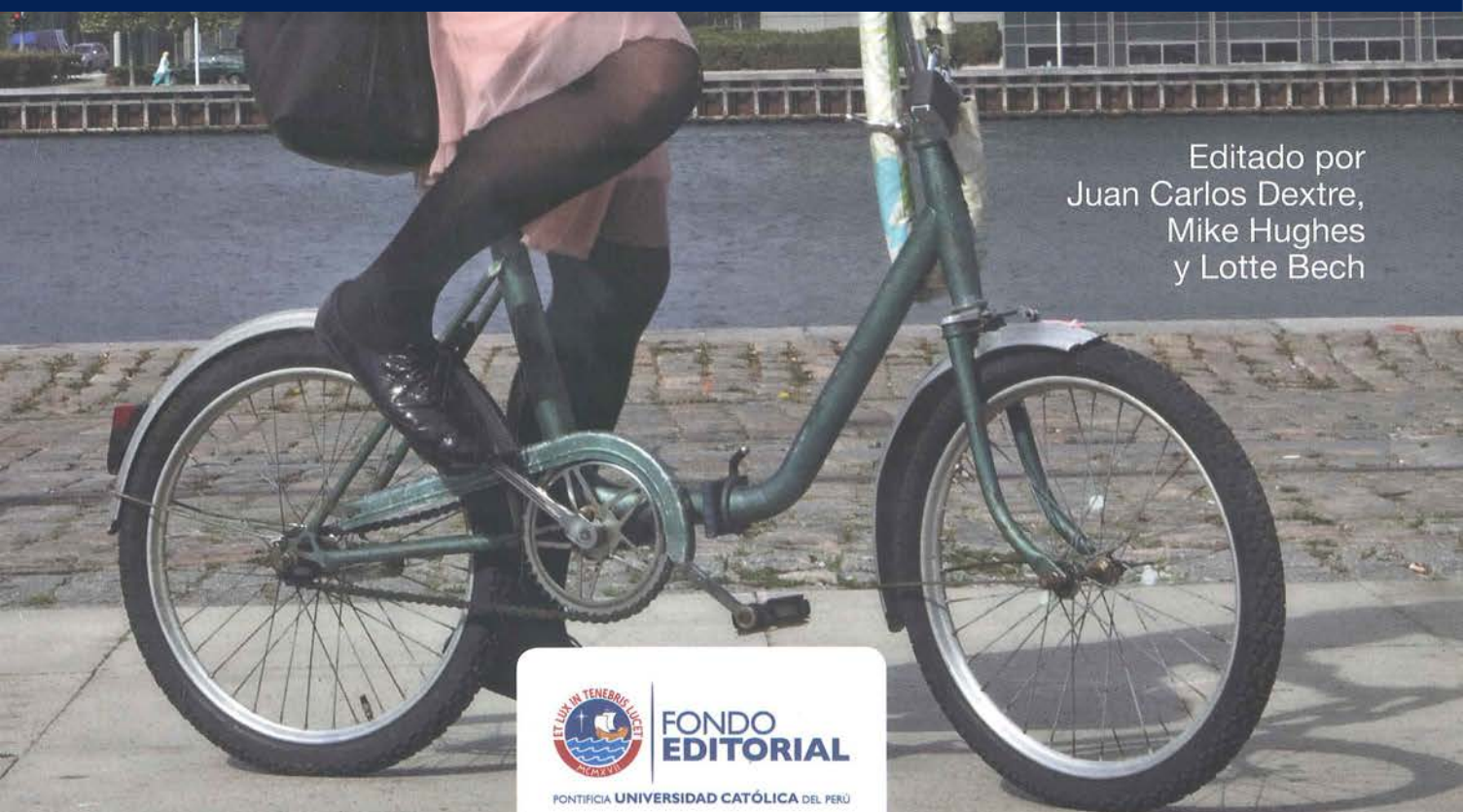


Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo

Creando ciudades vivibles y bicicleteables



Capítulo 5



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

Los beneficios del ciclismo – Bienestar global e individual

Gil (Guillermo) Peñalosa, director ejecutivo de 8-80 Cities, Toronto (Canadá)

Desde 1817, los seres humanos han tenido un modo de libertad a través de la movilidad individual, en lo que se inició como un marco de madera con dos ruedas alineadas. Sin embargo, en la búsqueda de capital y prosperidad económica, este símbolo de independencia y alegría se ha transformado en un último recurso, lamentablemente asociado con frecuencia a la pobreza. En los últimos cincuenta años, sin embargo, algunas ciudades líderes alrededor del mundo han empezado a descubrir el valor del ciclismo, no solo en relación con la movilidad, sino como forma de vida. Algunos podrían decir que, con la actual crisis económica, no hay lugar para las sociedades orientadas a la bicicleta. Sin embargo, podría decirse justamente lo contrario: que en la tormenta a la que nos enfrentamos, la economía en picada, las crisis sanitarias cada vez más frecuentes y el calentamiento global, las bicicletas representan no solo un reto sin precedentes, sino una oportunidad fascinante de transformar nuestras ciudades en lugares maravillosos en los que la gente pueda vivir de forma sostenible.

Sí, nos encontramos en un punto crítico que demanda acción urgente. Cientos de ciudades alrededor del mundo están pensando y discutiendo formas en que podemos crear ciudades de calidad mundial y orientadas a las personas, concentrándonos en el desarrollo de la infraestructura adecuada para promover ambientes capaces de promover el uso de bicicletas. Hay muchas discusiones y reflexiones, pero no suficiente acción. Con la migración de buena parte de las poblaciones rurales hacia las ciudades, casi todas las principales ciudades del mundo se enfrentan a un crecimiento acelerado y a una densidad urbana cada vez mayor. La población de Norteamérica, por ejemplo, aumentará en 100 millones en los próximos 25 años, mientras que la población mundial lo hará en 2.5 mil millones para el año 2040. Mientras atraviesan estos cambios radicales, las ciudades deberían siempre mantener una cosa en mente: el bienestar de sus ciudadanos. Debemos aprovechar la oportunidades de transformar nuestras ciudades en lugares en los que la persona individual reciba prioridad sobre el automóvil; donde todos puedan movilizarse en una forma sencilla, eficiente y humana: caminando, utilizando transporte público y también usando sus bicicletas.



Movilidad escolar en Utrecht, Holanda.



Ciclovía en Bogotá, Colombia. Más de un 1 millón de personas monta bicicleta, camina, monta skate y socializa todos los domingos.

Debemos sobreponernos a barreras, reales e imaginarias

Muchos de los «pensadores y oradores» afirman que existen demasiadas barreras infranqueables. «Nuestra ciudad no es Copenhague ni París, no tenemos una cultura de bicicletas», afirman. Los climas pueden ser distintos, las culturas pueden no ser iguales, pero las personas son las mismas; somos animales sociales. En cuanto a las comparaciones, no estamos creando ciudades simuladas en nuestras computadoras. No podemos «copiar y pegar», pero podemos y debemos «adaptarnos y mejorar». Cada ciudad es distinta, con dificultades y posibilidades únicas, pero todas tienen el potencial de ser lugares maravillosos en los que vivir.

Antes de la transformación de Copenhague, había en la ciudad mucha resistencia a la creación de nuevas ciclovías y calles peatonales para la movilidad social. De hecho, los daneses solían decir que socializar usando las formas de movilidad era algo de italianos,



Montando bicicleta en Copenhague, Dinamarca. «No hay algo así como mal clima, sino ropa equivocada».



Consistencia en Copenhague, Dinamarca: siempre a la derecha, siempre unidireccional y siempre separado físicamente de los carros, cuya máxima velocidad es 30 km/h.

que parecían disfrutar de los espacios públicos y de pasar tiempo en las calles, veredas y *piazas*. Sin embargo, una vez que las calles se transformaron en bulevares peatonales, los daneses se volvieron «más italianos que los italianos», disfrutándolas siete días a la semana, todo el año. El ciclismo y la caminata son positivas para los negocios locales, ya que las personas compran bienes para dos o tres días, mientras que las personas que van a comprar en auto suelen comprar para dos o tres semanas, y prefieren comprar en los supermercados grandes de las afueras de la ciudad.

Por eso, a pesar de las múltiples dificultades y dudas, Copenhague es hoy una de las ciudades líderes en el mundo para el ciclismo, donde 36 de cada 100 viajes se hacen en bicicleta. Para crear ciudades que promuevan un ambiente en el que las personas se sientan lo suficientemente seguras para utilizar su bicicleta a diario, necesitamos un compromiso público que demuestre a los tomadores de decisiones cómo quieren vivir los ciudadanos y qué hace a las personas más felices.

Los racks para bicicletas en buses son «visibles», pero no logran que los «ciclistas no urbanos» empiecen a hacerlo. Vancouver, Canadá.



No es sorprendente que los principales indicadores del éxito de una ciudad hoy en día incluyen la felicidad y la calidad de vida. La meta principal de todas las ciudades debe ser cómo retener a su mejor gente y cómo atraer a la mejor gente de otros lugares. Esto se puede lograr creando una mejor calidad de vida.

Para sobreponernos a estas barreras, necesitamos priorizar el interés general sobre el particular. El cambio es difícil, y si queremos que sea aceptado de forma humana, necesitamos diluirlo tanto que deje de ser percibido como cambio. Debemos preguntarnos continuamente cómo queremos vivir y luego tomar las decisiones necesarias para avanzar en esa dirección.

Es evidente que las barreras no son ni técnicas ni económicas, sino políticas.

Acciones clave

Hay muchas ciudades que afirman querer ser «amigables con el ciclismo». Sin embargo, la mayoría de ellas se concentra en hacer las cosas bien, pero no en hacer las cosas correctas.



Carriles para bicicletas protegidos en Nueva York, EEUU. Una línea pintada no es suficientemente segura; tiene que haber una separación física, como en la foto.

Hay un número de acciones que de hecho mejoran las condiciones para los ciclistas que ya existen, sin conseguir llevar ciclistas adicionales a las calles, incluso cuando se «hacen bien»: por ejemplo, señalética, pistas en las que las bicicletas pueden hacer uso de todo el carril (*sharrows*), educación, estacionamientos y casilleros para bicicletas, racks en los buses, vías pintadas en las veredas, etc.

Existen, sin embargo, dos acciones cruciales que aumentarán el número de ciclistas: reducir el límite de velocidad por debajo de los 30 kph en todas las calles residenciales y construir una red de ciclovías protegidas en todas las calles arteriales que tienen una circulación por encima de los 5000 autos por día o a velocidades mayores a los 30 km/h. Con relación a esta primera acción, se ha demostrado que reducir la velocidad por debajo de los 30 kph salva vidas y no solo es positivo para los ciclistas, sino que crea ciudades caminables y seguras para todos. Si una persona es golpeada por un automóvil a 30 km/h, hay un 5% de probabilidades de que muera, mientras que si el auto va a 50 kph, las probabilidades de que una persona muera aumentan a 85%.

Respecto a las ciclovías, debe existir una separación física entre los ciclistas y los peatones, y especialmente entre los ciclistas y los vehículos motorizados. El mensaje es claro: los políticos deben crear redes de ciclovías protegidas. Esto no se hace pintando una línea en la acera; de hecho, si se aprueba la parte más difícil, que es proveer el espacio en la



Vancouver, en Canadá, ha empezado a construir ciclovías físicamente separadas de los carros y de los peatones, seguridad para todos.

pista para los ciclistas, deberían ir un paso más allá y construir «carriles para bicicletas mejorados», añadiendo el separador físico que resulta necesario para atraer nuevos ciclistas y hacerlo más seguro para todos. El carril pintado puede, en sí mismo, hacer que las cosas sean más cómodas para los ciclistas que ya existen, pero no atraerá a aquellos que no pedalean por miedo a ser atropellados por un auto. La meta es hacer que manejar bicicleta sea seguro para todos: esto incluye a niños, adultos mayores y ciclistas inexpertos. Cuando los carriles de bicicletas no funcionan, eso les da a los políticos que no son amigables con las bicicletas «una excusa para demostrar que el ciclismo no forma parte de su cultura» y se retiran los carriles para bicicletas.

Los beneficios del ciclismo

Las personas suelen hablar con demasiada frecuencia de la bicicleta como un medio, concentrándose exclusivamente en la acción precisa, en lugar de en sus beneficios. Una vez que descubrimos los beneficios que provee, podemos empezar a promover el estilo de vida en una manera mucho más deseable. Después de todo, hay muchos motivos por los que, a pesar de su alto desarrollo económico, los daneses escogieron la bicicleta como su modo de transporte favorito: los resumiremos con el acrónimo M.A.R.T.S. (E.A.R.T.H., en inglés).

Medio ambiente

A pesar de estar inherentemente asociados, la relación entre el ciclismo y el medio ambiente merece mayor atención y apoyo. El uso de la bicicleta en lugar del automóvil reduce de forma importante la contaminación, las emisiones de gas, el ruido y la congestión vehicular.

Actividad económica

Tener ciudadanos que andan en bicicleta beneficia a la economía de muchas formas. Por ejemplo: los ciclistas pueden llevar compras para solo dos o tres días, mientras que los automovilistas lo hacen para tres o cuatro semanas: el ciclista compra local, mientras que el automovilista lo hace en un supermercado grande. Un segundo beneficio es la renta disponible. Según la Asociación Norteamericana del Automóvil, el costo anual de un auto económico es de \$7500: si un hogar puede pasar de utilizar dos autos a uno, de pronto tendrá ahorros sustanciales que utilizar en otros bienes o servicios, lo que mejorará la economía local.

Recreación

La bicicleta provee oportunidades recreacionales para todos, independientemente de su procedencia económica, social o étnica. Esta recreación es adicional al ciclismo utilitario, es solo diversión. Obviamente la división del ciclismo para recreación y para transporte

La ciudad de Sevilla, en España, construyó una red de 150 km interconectada y el ciclismo creció de menos de 1% a casi 7% de la repartición de modos en 4 años. Muy bueno para los ciclistas y los negocios a lo largo de la ruta.



no siempre es clara; podemos utilizar las mismas vías en la mañana para ir a trabajar mientras que en las tardes las usamos para ir al cine o a visitar amigos.

Transporte

El ciclismo cumple un rol doble en el transporte: como modo de movernos de un punto de origen a nuestro destino y como modo de conectar con otros modos, como el transporte público. Desafortunadamente, ninguna ciudad de mediano o gran tamaño ha resuelto el problema de la movilidad con automóviles privados. La única solución es tener transporte público. La mayoría de ciudades están invirtiendo grandes sumas de dinero en transporte público, pero los buses o trenes no nos recogerán desde la puerta de nuestras casas ni nos dejarán en nuestro destino. Aquí es donde la bicicleta puede jugar un rol importantísimo –como conector de y hasta el transporte público– siempre y cuando construyamos la infraestructura adecuada de ciclovías seguras conectadas en una red coherente, así como redes de estacionamientos de bicicletas.

Miles de bicicletas estacionadas en la estación central de
Ámsterdam, Holanda. Montar bicicleta mejora la movilidad por
sí misma, y sirve para conectarse con otros medios.





En NY crearon un exitoso programa de ciclovía y calle peatonal llamado Calles de Verano. Esto les mostró a los ciudadanos y al personal edil que las calles pueden tener diferentes usos, dependiendo de la hora del día, el día de la semana y la temporada del año.

Salud

Hay una preocupación global en aumento sobre la salud pública y hay un correlato muy claro entre los beneficios en la salud mental y física y el ciclismo. Las cifras de obesidad han aumentado geométricamente en las últimas dos décadas, hasta llegar al punto en que, en países como México o Estados Unidos, uno de cada tres ciudadanos es obeso. La falta de actividad física y la obesidad están produciendo muchos problemas de salud y enfermedades. La clave para alcanzar los 30 minutos diarios de actividad física que recomienda la Organización Mundial de la Salud es hacer que la caminata y la bicicleta se vuelvan parte normal de la vida cotidiana. La situación es clara: los países donde el ciclismo es parte de la vida diaria tienen menores niveles de obesidad. Considerando que las enfermedades cardíacas son la causa número uno de muertes prevenibles, el estilo de vida del ciclismo representa el cambio esencial entre la vida y la muerte. Más aún, existen vínculos claros entre el ejercicio diario y niveles menores de depresión, ansiedad, síndrome de déficit de atención, etc.

Montreal, en Canadá, ha reemplazado muchas rutas pintadas por ciclovías segregadas y los viajes han pasado a ser de jóvenes a una mezcla de géneros, edades, habilidades, así como social, económica y racial.



Cómo pasar de las palabras a la acción

Una vez que nos damos cuenta de los múltiples beneficios de la bicicleta, debemos crear amplias alianzas para representar todos esos intereses. Este proceso es como un banco de tres patas, donde una pierna son los políticos electos a nivel municipal, estatal/provincial y nacional. La segunda pata es el cuerpo de servidores públicos, lo que incluye a sectores evidentes como transporte y planificación, así como otros directamente relacionados con beneficios como la salud pública, el medio ambiente, el desarrollo económico, los parques y recreación.

Este proceso de cambio debe incluir:

Voluntad política: los políticos deben entender que el interés general debe prevalecer sobre el particular en acciones como eliminar el estacionamiento de automóviles para permitir que una ciclovía sea segura.

Ejecutores en el sector público: las personas que trabajan para el gobierno deben recordar que, todas las semanas, los ciudadanos les pagan para que hagan las cosas y no para que les den 20 motivos para no hacer las cosas. Deben buscar soluciones a los problemas y no problemas a las soluciones.



En Bogotá, Colombia, el alcalde Enrique Peñalosa construyó ciclovías y paseos peatonales «en parte para mejorar la seguridad, pero también –e igual de importante– para dignificar a los peatones y ciclistas». No deberían ser tratados como ciudadanos de segunda clase cuando proveen tantos beneficios para la ciudad: salud, medio ambiente, economía, movilidad y más.

Liderazgo: hacen falta cientos de líderes en los lugares de trabajo, oficinas y escuelas. Algunos tendrán un impacto en toda la ciudad, otros trabajarán solo de forma local.

Participación ciudadana: no basta con que los ciudadanos observen: deben participar. Si los ciudadanos no asisten a las reuniones públicas, llaman a las estaciones radiales o escriben cartas a los oficiales de la ciudad, otros lo harán y marcarán la agenda.

Sentido de urgencia: considerando la tormenta mencionada al comienzo, que incluye el calentamiento global, la crisis de la obesidad, la congestión vehicular, la crisis económica y el crecimiento de la población, es evidente que tenemos que actuar ahora.

Hay grandes problemas, pero también oportunidades fantásticas. Debemos preguntarnos constantemente cómo queremos vivir y actuar de acuerdo a esto. Nosotros –políticos, servidores públicos y ciudadanos– debemos ser consistentes entre lo que pensamos, decimos y hacemos.

Necesitamos mejorar las ciudades que tenemos hoy, pero también necesitamos construir ciudades mejores para dos mil millones de personas en los próximos 30 años.

El uso de la bicicleta puede y debe jugar un rol en este proceso. Para promover su uso, debemos concentrarnos en los beneficios en lugar de simplemente hablar sobre ellos. Necesitamos actuar para conseguir el apoyo necesario para construir redes completas de infraestructura segura para todos los ciclistas, independientemente de su edad, género o procedencia económica, social y étnica.

Gil Peñalosa

gpenalosa@8-80cities.org

Investigación

Laura Peñalosa, Psicología en la Universidad McGill, Montreal, Canadá.

Crédito de las fotos

Gil Peñalosa