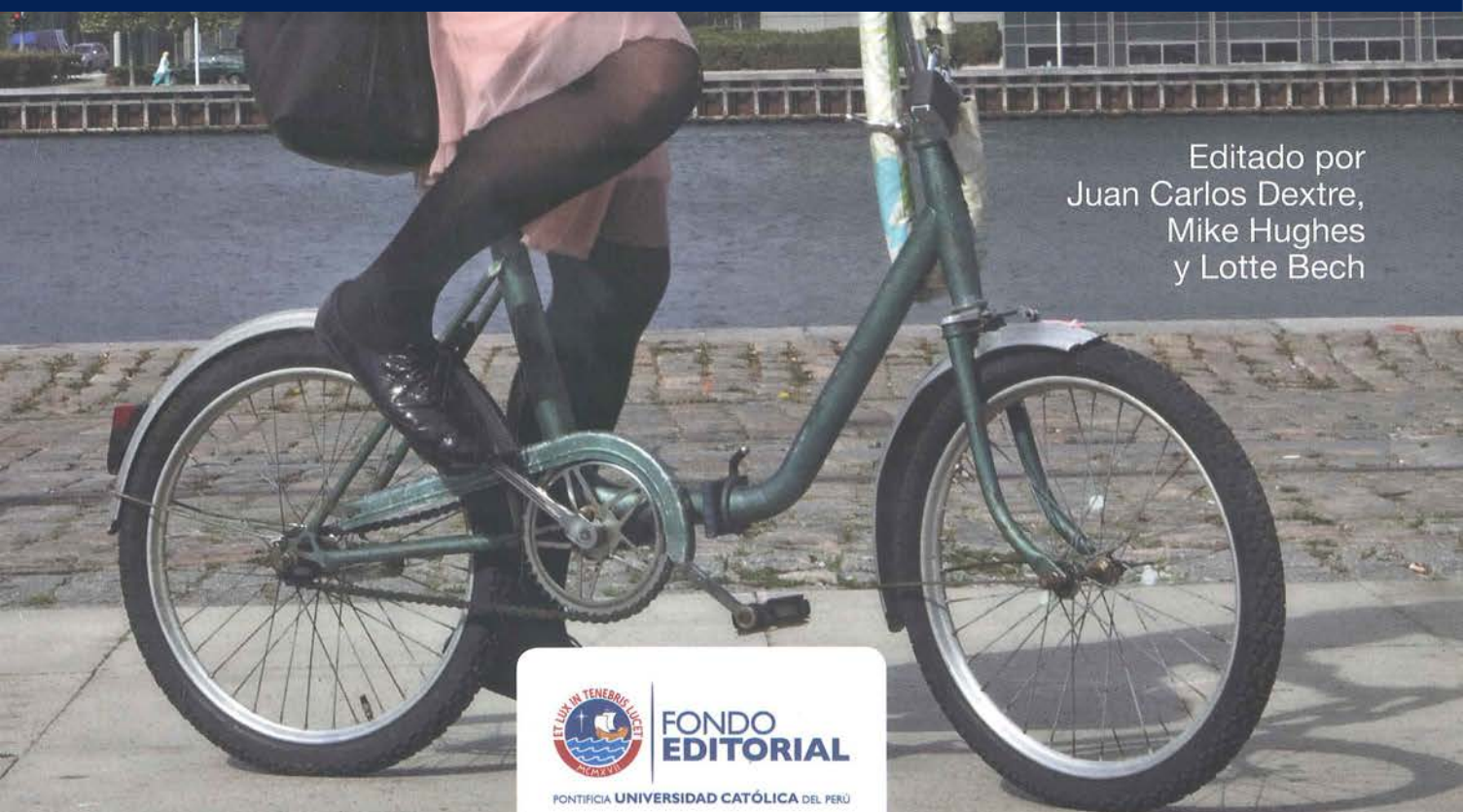


Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo

Creando ciudades vivibles y bicicleteables



Capítulo 7



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

Calidad de vida y bicicletas – Cómo Curitiba se ha convertido en una de las ciudades más vivibles del mundo

Fábio Duarte, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba (Brasil)

Algunos datos: urbanización y calidad de vida

Las ciudades latinoamericanas son uno de los mejores lugares para indagar acerca de la relación entre calidad de vida y espacios urbanos, ya que el 82% de la población vive en urbes. El 83% de la población de América del Sur vive en zonas urbanas; el mismo porcentaje que América del Norte, y supera a Europa, que llega al 73%. Asia oriental, con ciudades como Tokio y Hong Kong, que son muy urbanizadas, solo había llegado a una población urbana del 50% en 2010 (Naciones Unidas, 2011). Sin embargo, más que el índice final, es la rápida urbanización lo que desafía la calidad de vida en las ciudades.

Medir la calidad de vida en este contexto es un desafío enorme. Las relaciones directas y causales entre la familia, el ingreso per cápita y calidad de vida han sido investigadas por otros métodos, que incluyen conceptos más flexibles como la felicidad –a pesar de que la felicidad puede variar enormemente de una cultura a otra (Graham, 2008)–.

El Instituto Gallup (2007) ha demostrado que, después de la inseguridad urbana, la presencia de pandillas y la calidad del transporte público son los elementos más importantes que influyen en el grado de satisfacción con una ciudad. A escala mundial, después de África subsahariana, es en América Latina, con un 41%, donde la mayoría de la gente no está satisfecha con el transporte público.

Mientras que la calidad del transporte público es insatisfactoria, la motorización privada se incrementa. El Instituto del Aire Limpio (2011, punto 4) sostiene que «es posible que algunos países de América Latina pueden alcanzar la tasa de motorización de los EE.UU. si se proyecta la actual tasa de crecimiento». En 2030, la tasa de crecimiento anual

de propiedad de automóviles en Argentina, Brasil, Chile, República Dominicana y Ecuador superará el 3% (Dargay; Gately, Sommer, 2007), duplicando la tasa anual de crecimiento demográfico, que ha sido el 1,2% durante la última década, (ONU, 2011).

El aumento de la motorización tiene efectos a corto (muertes y lesiones, estrés) y a largo plazo (contaminación, enfermedades respiratorias), que son negativos para la calidad de vida colectiva. Una política pública coherente debería estimular el uso del transporte público y, sobre todo, de vehículos no motorizados, como las bicicletas.

Para comprender los vínculos entre la movilidad urbana, el uso del espacio público y la calidad de vida, la ciudad de Curitiba, en el sur de Brasil, puede ser un buen ejemplo. La ciudad ha apostado por la creación de una vasta red para bicicletas con el fin de mejorar la calidad de vida de su población. Este enfoque –que continúa– comenzó en la década de 1980, cuando la mayoría de las ciudades sudamericanas prácticamente no tenían ninguna preocupación con las bicicletas. En este capítulo, me gustaría mostrar cómo se desarrolló este innovador enfoque. A pesar de algunos grandes retos, la ciudad aún desea adoptar de nuevo las bicicletas como medio importante de transporte, tanto a nivel técnico como político. Curitiba aún es un buen caso de estudio para las ciudades de América Latina.

Autobuses, peatones y bicicletas: hacia una movilidad urbana amistosa

En la década de 1970, Curitiba decidió enfrentar el caos de los descontrolados operadores de autobuses, que eran la única alternativa a la creciente motorización privada. La idea básica era estructurar el crecimiento urbano a lo largo de los ejes de transporte masivo; las mayores densidades de población estarían permitidas solo a lo largo de estos ejes. La lógica fue poner a la gente donde está la infraestructura de transporte. Después de varios estudios, el municipio ha optado por utilizar los autobuses como el medio de transporte masivo.

Corredores de autobuses y carriles exclusivos, una red de autobuses tronco-alimentador, tarifas integradas para las diferentes líneas, integración física en las terminales y tarifas de prepago para agilizar los procedimientos de embarque se convirtieron en lo que hoy se conoce como Autobuses de Tránsito Rápido (BRT por sus siglas en inglés). Este sistema se ha adaptado y aplicado en diferentes ciudades del mundo. A principios de 2000, Bogotá, una importante ciudad latinoamericana, aportó muchas innovaciones a este sistema y mostró que el BRT puede transportar tantos pasajeros como un sistema de tren ligero. Transmilenio, el BRT de Bogotá, se ha convertido en el nuevo punto de referencia, y en los últimos años, Curitiba ha adaptado algunas de sus innovaciones.

Sin embargo, hay un aspecto del BRT de Curitiba que sigue siendo notable: cómo mantener la escala peatonal incluso a lo largo de los corredores de transporte de masas y además cuando se tienen más de dos millones de pasajeros al día.

PLANO DIRECTOR CICLOVIARIO DE CURITIBA

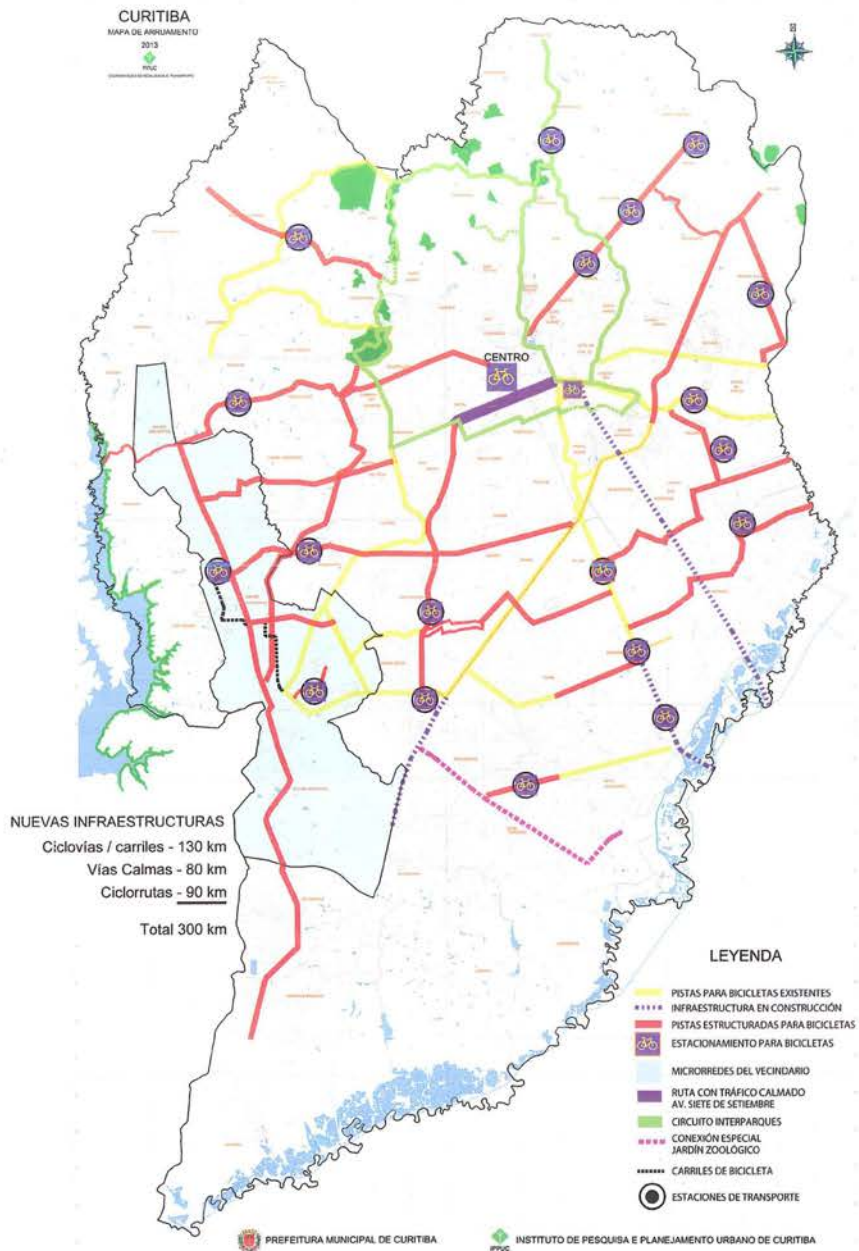


Figura 1: Mapa de la red de ciclovías de Curitiba.
Fuente: JPPUC 2013.

En lugar de poner el BRT en el medio de las amplias avenidas, donde todo el tráfico se junta –carriles para buses y vehículos rápidos–, Curitiba ha decidido dividir el tráfico en tres vías diferentes. Las vías periféricas, con tres carriles de circulación y sin estacionamiento, son para el tráfico rápido (hasta 60 km / h), con cruces de semáforo cada 100 a 150 metros. La vía central se divide en tres partes: en el centro están los dos carriles de BRT, uno en cada sentido (a veces un tercer carril solo para adelantar). Este corredor central está flanqueado, en cada dirección, por un angosto pasaje peatonal, un aparcamiento carril, y uno o dos carriles de tráfico lento, como podemos ver en la figura 1.

Este esquema mantiene la escala peatonal. Al cruzar el pasillo, los peatones se sienten más cómodos con el tráfico lento y con el hecho de saber que hay un pasaje peatonal para garantizar su seguridad, antes de cruzar el otro segmento, como se muestra en la figura 2.

A lo largo de todos los ejes del BRT, la zonificación promueve la presencia de las empresas comerciales y de servicios en el sótano de los edificios residenciales. Este uso mixto –obligatorio– del entorno mantiene la calle viva todo el día.

En la década de 1980, Curitiba inició otra serie de mejoras hacia la movilidad urbana amigable. La ciudad creó, en un barrio obrero, la primera vía para bicicleta del país. Hoy en día, la ciudad cuenta con la red más larga de ciclovías en el país, con más de 100 kilómetros, como se muestra en la figura 3.

Sin embargo, me gustaría destacar algunos aspectos cualitativos de esta red. En la década de 1980, cuando Curitiba comenzó la implementación de su red para bicicletas, la sola idea de considerar una bicicleta como un vehículo era un poco extraña. La primera ciclovía en Curitiba compartió la vereda con los peatones. Este modelo se sigue utilizando en algunas ciclovías aún en construcción. Pero en los años 1980 y 1990, la ciudad trató de encontrar algunos modelos alternativos para ampliar su red para bicicletas. Y aquí viene una idea inteligente: si las bicicletas son más flexibles que los vehículos motorizados, ¿por qué su planificación siempre sigue el patrón de las vías para autos? El municipio entonces encontró dos espacios urbanos olvidados: los terrenos disponibles a lo largo de los ferrocarriles y de los ríos urbanos.

En Brasil, los ferrocarriles están bajo administración federal. Por razones de seguridad, a lo largo de las vías férreas, una franja de 10 a 30 metros de ancho debe quedar desocupada. Históricamente, Curitiba ha sido un importante centro de transporte por ferrocarril del sur del país, y aún tiene más de 30 kilómetros de vías férreas que cruzan algunas zonas densamente urbanizadas. La figura 4 muestra una ciclovía junto a una vía de ferrocarril urbano.

Si por un lado, toda la tierra a lo largo de las vías férreas debe mantenerse desocupada por razones de seguridad, por otro lado, esta zona permanece como un espacio vacío en



Figuras 2 y 3: El municipio está remodelando los corredores del BTR, y está implementando carriles para bicicletas así como estacionamientos para bicicletas cerca de las estaciones del llamado tubo.



el corazón de la ciudad. El municipio decidió utilizar esta área no ocupada para construir ciclovías, que llegan a algunas ciudades del área metropolitana –como se muestra en las figuras 5 y 6–.

Nuevamente, en los años 1980 y 1990, la ciudad comenzó a crear varios parques. Conocida como una ciudad lluviosa y fría (para los estándares brasileños del tiempo), Curitiba no tenía muchos espacios públicos y solo un parque central. El municipio comenzó entonces



Figuras 4 y 5: Curitiba lanzó su proyecto de rutas para bicicletas en los años ochenta. Hoy en día, la red de ciclovías tiene 120 km. En su primera fase, el municipio implementó estos corredores en zonas que no tenían otro uso posible, como a lo largo de la vía férrea.



Figuras 6 y 7: En los ochentas, el municipio implementó sus red de ciclovías de mayor tránsito a lo largo de las riberas, uniendo así los parques municipales.



la creación de parques, desde un jardín botánico hasta parques temáticos dedicados a la importante población inmigrante que sirvió de base étnica de la ciudad, como los parques polaco y ucraniano. Más que un centro de ocio, todos estos parques tienen como función principal controlar las inundaciones, en áreas comúnmente afectadas por el desbordamiento de las decenas de ríos que atraviesan la ciudad. Durante algunas décadas, al igual que en diferentes partes del país, la administración pública decidió canalizar y pavimentar estos ríos.

En este contexto, dos ideas inteligentes se pusieron en marcha. En primer lugar, casi como un gesto simbólico de que este enfoque de los ríos urbanos debe cambiar, algunas partes del río principal de Curitiba, llamado Belén, se mantuvieron abiertas, y a lo largo de este se construyó un ciclovía, como se muestra en la figura 7.

Este carril-bici enlaza algunos de los principales parques de la ciudad. La lógica subyacente es que, como la mayoría de estos parques fueron creados para controlar las inundaciones, los ríos deben ser considerados como parte de la estructura urbana. El municipio construyó algunas vías para bicicletas incluso sobre los ríos canalizados (como se muestra en la figura 8), y creó una red de vías para bicicletas que une estos nuevos parques, como se muestra en la figura 9. Con este enfoque, el municipio trató de crear una ciudad amigable, donde una familia podía montar junta bicicleta para visitar los parques mediante una red de vías seguras para bicicletas.

Desafíos contemporáneos y consideraciones generales

La primera década de este siglo debe ser vista como un período oscuro para las bicicletas en Curitiba: una red de ciclovías abandonada, prácticamente ninguna nueva ciclovía, ningún plan general para la bicicleta. Durante el mismo período, Curitiba se convirtió en la ciudad más motorizada en el país, con casi un vehículo por cada dos habitantes. Algo tenía que hacerse. Y se hizo.

Los diferentes grupos de usuarios empezaron a llamar la atención de la sociedad para que vea la bicicleta como una forma valiosa de transporte, y presionó al municipio para reconsiderar la bicicleta en su Plan General, publicado en 2004. Ante esta presión social, algunos nuevos proyectos se han implementado. El primero de ellos fue la creación de un circuito de ciclismo en el centro de la ciudad. El problema es que solo funciona los domingos y no lleva a ninguna parte –a pesar de la presencia de numerosos equipamientos culturales cercanos–. Conciente de la mala calidad del proyecto, el nuevo gobierno municipal lo abandonó al inicio de su mandato, el 2013. El segundo fue la implementación del primer carril para bicicletas a lo largo del corredor de BRT y de estacionamientos para bicicletas –en formato rack– en casi todas las terminales de autobuses, con el fin de facilitar la integración entre los autobuses y las bicicletas, y mejorar la calidad del transporte público. A finales de 2012, la ciudad podría en marcha un sistema de préstamo de bicicletas. Y para la primera línea de metro, en la fase de proyecto, todas las estaciones tendrían un parqueo de bicicletas.

En 2013, un nuevo gobierno municipal asumió su cargo. En el día de su inauguración, el nuevo alcalde fue en bicicleta al palacio municipal. Nueve meses después, el municipio



Figuras 8 y 9: Sistema de bicicletas públicas.



presentó las principales directrices de sus planes para fortalecer la participación de las bicicletas en su repartición modal de movilidad.

En cuatro años, cerca de 40 millones de dólares debieron invertirse en infraestructura para la bicicleta en la ciudad, para la remodelación de los 100 km de ciclovías existentes, y para sumar otros 200 km; para la implementación de estacionamientos en todas las estaciones de buses, así como pequeñas redes de ciclovías en el distrito industrial (para mayor información sobre la red de ciclovías, véase el apéndice).

Es cierto que el ejemplo de Curitiba, una ciudad con 1,8 millones de habitantes, es atípica para los estándares de América Latina. En Brasil, solo el 6% de las ciudades tienen más de 100 000 habitantes, mientras que en Argentina y Bolivia solo el 4% supera esa cifra, de acuerdo con sus respectivos gobiernos. Sin embargo, si una ciudad de 1,8 millones de habitantes lo ha hecho, una ciudad más pequeña también puede hacerlo.

Fábio Duarte

duarte.fabio@pucpr.br