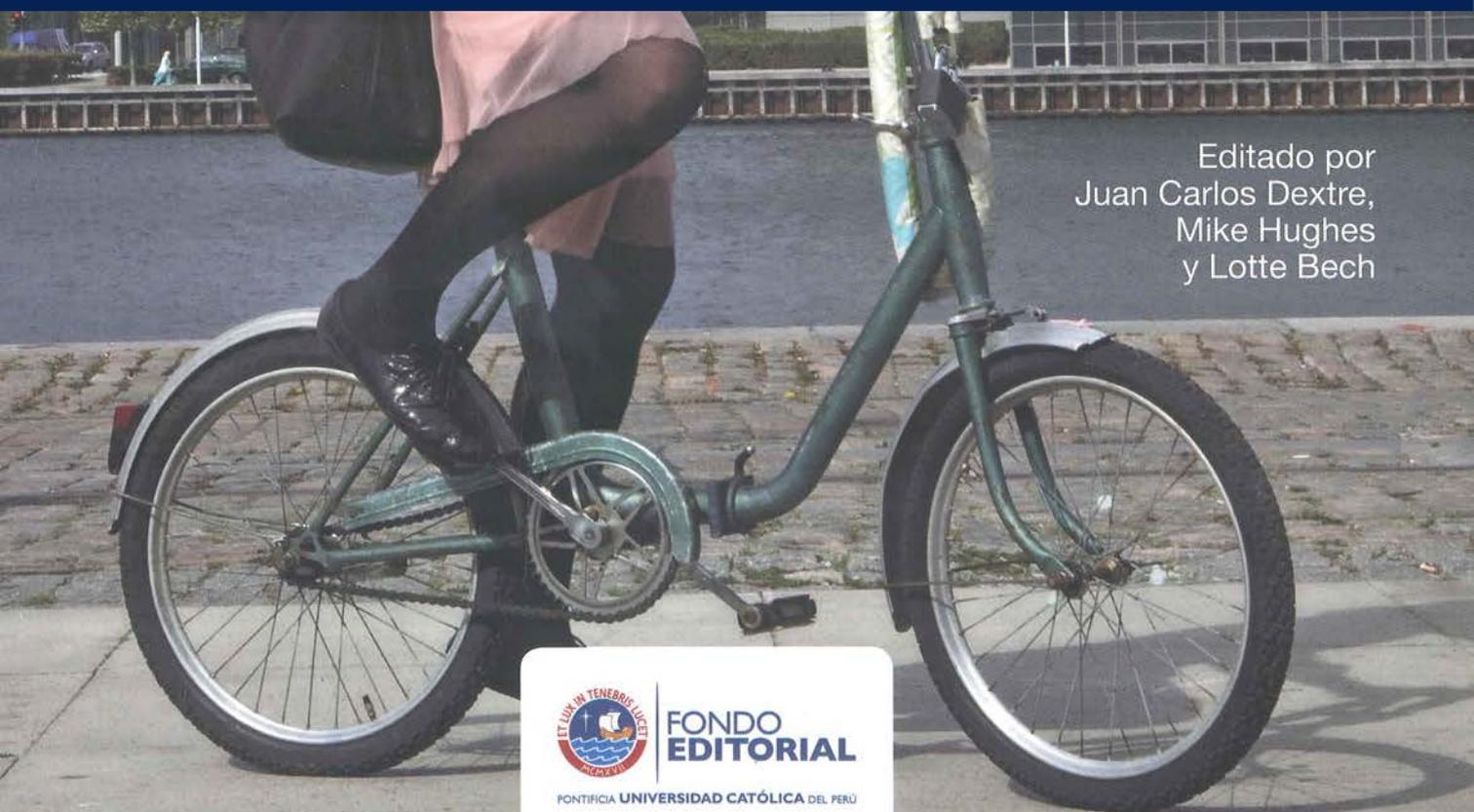


Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo

Creando ciudades vivibles y bicicleteables



Capítulo 20



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

Democracia de base de los ciclistas – La importancia de la participación estratégica

Lake Sagaris, Santiago de Chile (Chile)

Los movimientos pro ciclismo aprenden de las experiencias de todo el mundo, pero a medida que las condiciones cambian, también lo hacen las clases. Con demasiada frecuencia, nos fijamos solo en la infraestructura y no en las personas que hacen realidad el cambio.

Mismas herramientas: diferentes formas de ensamblar todo en cada ciudad



Aunque la lista de medidas inclusivas para ciclistas es relativamente la misma en todos lados, las prioridades varían de ciudad en ciudad. Así pues, las necesidades de los santiaguinos (Chile) son distintas a las de los daneses en Copenhague.

Si nos centramos demasiado en el «qué», quedamos atrapados en algunos debates bastante estériles: sobre el uso del casco obligatorio o facultativo, ciclovías versus enfoques audaces sobre la ruta, «guerras» contra conductores o ciclistas, etc. Lo que realmente importa, sin embargo, es cómo movemos los temas y las prioridades en las agendas públicas y cómo podemos mantenerlos allí el tiempo suficiente para ver un cambio sustancial.

En Europa, los desplazamientos hacia modos de transporte más sostenibles e inclusivos con las bicicletas tomaron entre 20 y 30 años. Mantener un asunto en el ojo político por tanto tiempo es un gran desafío. Y la democracia es fundamental, sobre todo en países en los que estamos empezando a democratizar nuestras propias culturas de planificación urbana. Lo más importante acerca de la democracia, sin embargo, es algo que muchos dan por sentado: la sociedad civil, es decir, los ciudadanos organizados, el espacio en el que tú y yo nos convertimos en «nosotros».

En efecto, el «quién» es un tema central para la innovación en las políticas urbanas. Y la construcción de ciudades inclusivas (del ciclismo) requiere una innovación sustancial. De hecho, se requiere un cambio de paradigma, lejos de la automovilidad (ver Beckman y otras personas abajo), hacia nuevos sistemas de vida sostenibles basados en la justicia social, la felicidad y los beneficios ambientales de todas las especies vivientes.

El objetivo: ciudades cicloinclusivas

Construir ciudades inclusivas requiere para el ciclismo (y para la caminata y la silla de ruedas) infraestructura en cada ruta y un espacio público desarrollado como parte de la política de la ciudad. Estos medios son redistribuidos para beneficiar a más personas. Los autos, en última instancia, son eliminados. Cuando se trata de un transporte sostenible

Las ciudades amigables para ciclistas son aquellas que redistribuyen sus vías para usos múltiples y a favor de las formas de trabajo y transporte más eficientes y socialmente relevantes. Foto: Lake Sagaris, India.



para las ciudades, los autos acaparan el espacio y tienen un consumo de energía alto e ineficiente.

Para crear mejores ciudades, tenemos que pensar más en la segregación de los autos que permita mantener el transporte público y ofrecer movilidad segura a peatones, ciclistas y personas en silla de ruedas, y para dar a la gente más espacio para jardín, chatear, jugar a la pelota. Pero no se debe confundir objetivos a largo plazo con los pasos que se deben seguir para llegar a ellos. Eso puede conducir al fundamentalismo estéril y romper los diálogos necesarios para construir un compromiso con el cambio.

Hay que pensar en metas a largo plazo. Insistir en ellos y construir consensos con todos los socios posibles. Luego, averiguar qué medidas transitorias son necesarias para alcanzarlos. Hay que tener cuidado de no utilizar medidas transitorias que impidan seguir avanzando en el camino. Tomar el espacio alejado de los peatones, mediante la construcción de infraestructura para bicicletas en las aceras, por ejemplo, puede llevar a un callejón sin salida, porque al final eso no cambia cómo los caminos se distribuyen entre las necesidades de los usuarios. Utilizar los carriles de estacionamiento para elevar (Sevilla) ciclovías puede ser muy eficaz sin ser dogmático. Cada medida juega de manera diferente en diferentes contextos.

Pintar líneas en las carreteras, como hacen los ciudadanos en Guadalajara (véase el apéndice) o como hacen los urbanistas en Bruselas (véase el apéndice) y Toronto (véase el apéndice) puede no ser ideal, especialmente donde la velocidad y el volumen de tráfico motorizado son bastante altos. Sin embargo, pueden abrir el camino a más usuarios de bicicleta y, por lo tanto, más presión para mejoras. Ponerlos al lado de los coches aparcados, sin embargo, dejan vulnerables a los ciclistas (Toronto) y provoca accidentes.

La construcción de ciudades inclusivas (con el ciclismo) requiere planificación para asegurarse de que las mejoras se realizan en períodos específicos de tiempo, de se cumplen con las normas y se tienen presupuestos especiales para «ponerse al día» y cumplir con los objetivos para impulsar la caminata y el ciclismo. También se requiere incluir las medidas e instalaciones adecuadas en *todos los nuevos proyectos residenciales, comerciales y de otro tipo de desarrollo*.



Mesa redonda sobre ciclismo en Santiago (2008). Dirigida por el gobierno regional y Ciclistas Unidos de Chile, con el apoyo de la ONG danesa, Interface for Cycling Expertise, la mesa redonda reunió a personal del gobierno, ciclistas y grupos de la sociedad civil, líderes vecinales y medioambientales, consultores, académicos y otras personas interesadas en sacar adelante el ciclismo. Ver Apéndice.

Construcción del imaginario social: un espectro relativo del ciclismo

	Centrado en ciclistas	Basado en la comunidad
Definiendo la visión	Ciclismo como un fin.	La bicicleta como un medio.
Participantes	Ciclistas jóvenes, atléticos, mayormente hombres.	Diversidad en edades, educación, familia, ingresos
Identidad	Tribu urbana, rudos, «guerreros de la carretera», «machos».	Colectiva, orientada a la comunidad, consciente de género.
Capital social	Vinculación afectiva (fuertes intereses compartidos, comunión).	Ayuda a superar distintos problemas gracias a redes, alianzas y relaciones diversas.
Estrategia narrativa	Debe sobrevivir a la ciudad hostil, los ciclistas «reales» deben enfrentar a otros que no lo son y que demuestran ser competitivos, agresivos (exceso de velocidad en las aceras, etc.).	Incluye: hacer ciclismo y caminar es sano, seguro, te puede empoderar, etc.; además es multimodal e implica andar respetuosamente; incluye la interconexión de todos los usuarios de la carretera
Necesidades	Bicicleta dura; uso del casco (o no – de acuerdo a la cultura local), equipo de ciclismo especializado: el ciclista utiliza lo que está disponible, especialmente equipamiento deportivo.	Se busca favorecer a las mujeres con el uso de bicicletas «amigables» para ellas; se debe promover el uso de ropa y accesorios «amigables». El ciclismo debe adaptarse a diversos usuarios, en particular a las mujeres y a los niños.
Organizaciones	Por lo general son <i>ad hoc</i> , en el lugar de liderazgo elegido.	Estilos colectivos de liderazgo, grupos <i>ad hoc</i> y organizaciones legalmente constituidas, con dirigentes electos; predominan la transparencia y la rendición de cuentas.
Financiamiento	Se recaudan pequeñas cantidades a través de la venta de mercadería relacionada con el ciclismo.	Existen las cuotas de afiliación y la financiación externa para programas cada vez más sofisticados; tendencia hacia la profesionalización.

Estrategias para movilizar a las ecologías de actores

Lograr ciudades cicloinclusivas requiere algo más que tácticas individuales: paseos en bicicleta, bicicletas para trabajar por meses, blogs de moda, grupos de presión, etc. Estas deben ser combinadas con estrategias a largo plazo que aprovechan al máximo las oportunidades locales, las asociaciones, las crisis y el potencial.

Esto implica la movilización de la ecología de actores en todo el camino a lo largo del espectro del ciclismo: políticos interesados, técnicos comprometidos (a veces llamados «activistas de dentro» Olsson y Hysing), actores relevantes del sector privado (minoristas,



Policías en bicicleta supervisan una manifestación estudiantil en Toronto (febrero, 2012). A diferencia de otros actores en el sistema, los ciudadanos pueden protestar, cambiar las reglas, y abrir los ojos y las mentes a una nueva forma de hacer las cosas. Foto: Lake Sagaris (Canadá).

educadores, diseñadores, consultores), asociaciones de vecinos, mujeres, y muchos otros grupos. Hay un amplio espectro de enfoques, actitudes e intereses que son necesarios para impulsar el ciclismo.

Esto requiere personas, organizaciones y una amplia variedad de grupos: una densa y diversa ecología de actores. Diferentes estilos, perfiles, actitudes y estrategias pueden ayudar. Lo mismo ocurre con el debate. Qué importante es que todo el mundo encuentre su lugar y que las interacciones se basen en el respeto mutuo.

Alguien tiene que hacer la movilización y normalmente este es el trabajo de las organizaciones de la sociedad civil. Esto se debe a que la mayoría de los otros jugadores están pensando a corto plazo. Los planificadores piensan en términos de reglas actuales y regulaciones, los políticos buscan votos, y los agentes privados están ocupados asegurándose de que puedan pagar las cuentas y tener algo de sobra.

Los ciudadanos, sin embargo, son diferentes. Los ciudadanos sueñan. Los ciudadanos pueden pensar sobre lo que es deseable y luego mover el sistema en su conjunto para hacer de esos sueños una realidad, protestando, argumentando, criticando, proponiendo y cooperando.

En Bellavista

En el Barrio Bellavista, Santiago, se aplicaron los principios de la cicloinclusividad a un importante proyecto para recuperar su calle principal, Pío Nono, que se había convertido en un centro importante para la delincuencia y la suciedad después de años de abandono, debido a su ubicación entre dos gobiernos municipales, Providencia y Recoleta. Trabajando con apoyo local (María Elena Ducci) y con arquitectos internacionales (Ricardo Austrich y David Dixon, de Boston), Ciudad Viva y las dos asociaciones de vecinos organizaron talleres, intercambios formales y otras actividades para crear consenso para la recuperación de la calle, ampliando su aceras, reduciendo estacionamiento y e introduciendo un carril-bici corto pero crucial, entre los principales accesos a la ciudad y el parque Cerro San Cristóbal Metropolitano.

Esto tomó ocho largos años y horas interminables de trabajo, pero en 2008, los vecinos, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo representantes de los dos alcaldes, restaurantes y otras personas se reunieron para bailar y celebrar la inauguración de la nueva Pío Nono. Esto también produjo la elaboración del Patio Bellavista (véase el apéndice), un centro de ciclismo amigable para los restaurantes, artesanías y otras pequeñas empresas, que se ha convertido en un líder en la economía local y un ejemplo innovador para promotores inmobiliarios interesados en mejorar la ciudad.



El presidente de la asociación de vecinos, Gerardo Lanzaroti, celebra la inauguración de la nueva calle Pío Nono con una entusiasta cueca, el baile nacional de Chile, acompañado de una vecina.

Las dinámicas uno-dos de las políticas públicas

Pensar en términos de ecología de los actores, en lugar de dicotomías de amigos y enemigos, buenos y malos, es importante también. Significa entender que la gente en diferentes nichos dentro de la ecología tiene funciones diferentes. Como dicen los chilenos, no tiene sentido pedirle peras al olmo.

Cuando nadie piensa construir una red de bicicletas, alguien tiene que empezar. A veces, se trata de grupos de ciudadanos, como las y los ciclistas locales, caminantes y grupos de vecinos de todo el mundo. A veces son los políticos visionarios, como ha ocurrido en algunas ciudades. La primera regla es que ambos - visionarios ciudadanos / políticos visionarios - tienden a alternar y necesitamos ambos en el largo plazo, para pedalear hacia adelante.

La regla uno-dos: mantener el movimiento



La regla 1-2 ilustra la forma cómo la presión de la sociedad civil se alterna con el liderazgo político, para mantener los puntos clave en la agenda de las políticas públicas.

La regla uno-dos: crear pros para compensar contras



La regla 1-2 muestra la importancia de los dos tipos de actores: los líderes políticos necesitan que la sociedad civil los apoye cuando aplican medidas controversiales. Imagen del autor.

Pero cuando los políticos pioneros o personal técnico se atreven a actuar, necesitan apoyo externo. Ese apoyo no es creíble si solo proviene de sus propios miembros del grupo, su propio partido o grupos de apoyo. Por lo tanto, necesitan el apoyo de organizaciones de ciudadanos creíbles e independientes. La segunda regla es que tenemos que construir la voluntad política y las organizaciones de la sociedad civil.



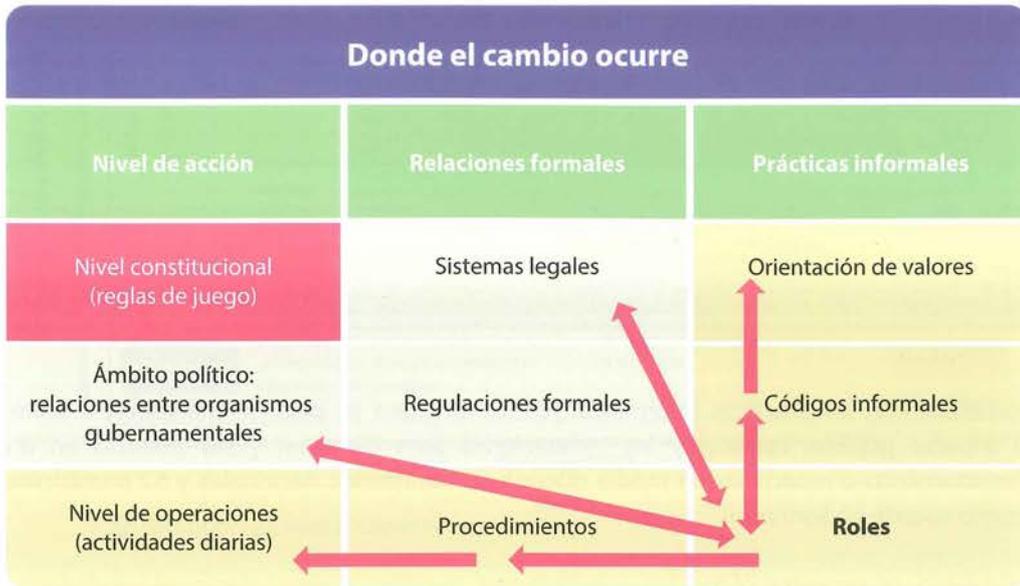
Representantes de dos asociaciones vecinales de Bellavista: Ciudad Viva, los alcaldes de Providencia y Recoleta, y el ministro de Vivienda, en el estrado, celebrando la inauguración de la nueva calle Pío Nono, con veredas más amplias, sin estacionamiento y con ciclo vía (24 de agosto, 2008). Foto: Mario López Vieyra.

Cómo: La naturaleza del cambio político, ciudadanía activa y sociedad civil

La financiación y apoyo de las medidas de transporte dependen de la opinión pública. Pero la mayoría piensa solamente en términos de ciudadanos individuales. Es cierto que cada individuo hace una diferencia. Pero las organizaciones son la columna vertebral de cualquier movimiento social, porque se acumulan conocimientos, experiencias, redes de contactos y credibilidad.

A través de la participación activa, planificando, presionando, protestando y proponiendo, las organizaciones pueden generar el tipo de deliberación fructífera que hace posible el cambio. Presentar posturas y polemizar no es suficiente. Necesitamos conversaciones de verdad entre líderes de diversos sectores que trasciendan los dogmas. La construcción de este tipo de cambio se nutre de todo tipo de conocimiento disponible: académico, técnico y experimental. Esto se debe a que el cambio no ocurre solo porque demostramos, presentamos un escrito bien documentado, o tenemos una buena reunión con un político poderoso. Estas son las tácticas. Necesitamos estrategias para reaccionar todos juntos de una manera lógica y eficaz.

Donde el cambio ocurre: puntos de apalancamiento



De Jong et al The theory and Practice of Institutional Transformation

Donde suceden los cambios. Basado en De Jong et al. 1997. Normalmente es más fácil pasar de prácticas informales, particularmente roles, y luego pasar a regulaciones y procesos formales. Los aspectos constitucionales y legales son los más difíciles de cambiar, aunque con algunas excepciones.

Suena fácil, pero por supuesto no lo es. El cambio es multidimensional. La figura superior muestra los diferentes espacios donde el cambio a favor de una nueva política puede producirse por una nueva política –como la cicloinclusividad. Por lo general, es más fácil



Iteraciones - Interacciones
(basadas en la figura anterior)

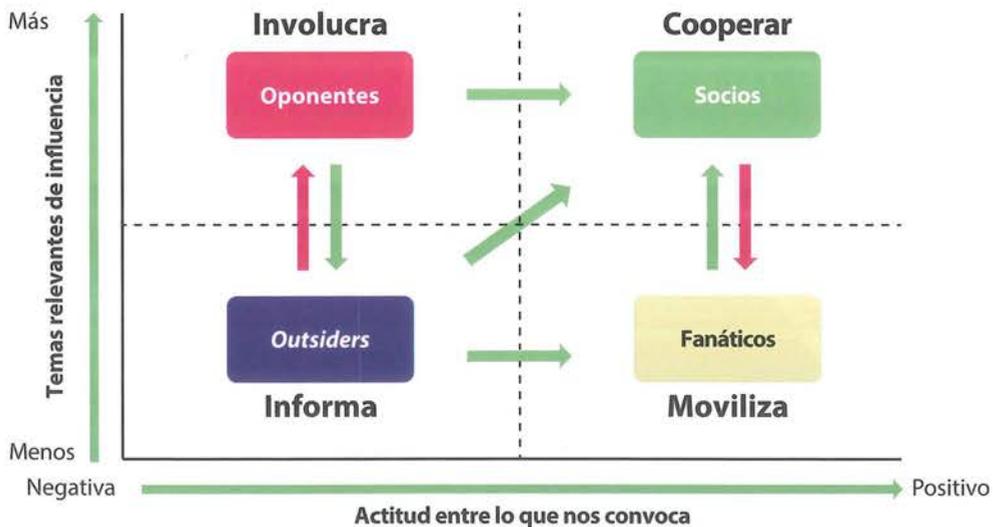
Las interacciones entre movimientos e instituciones ciudadanas, y los entes encargados de la planificación y los hacedores de políticas técnicas.



Taller de mapeo participativo, 2008.

comenzar con las prácticas informales: ¿cómo funciona su plan de transporte urbano, el espacio público, caminar y las instalaciones para bicicleta? ¿Está ubicado en un departamento o repartidos en media docena de ministerios nacionales y 52 municipios (como sucede en Santiago)?

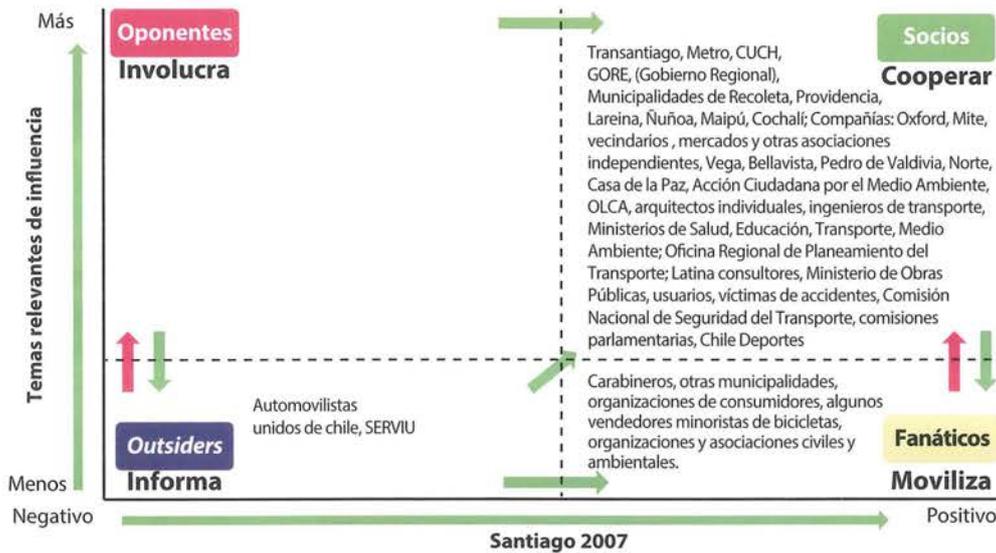
Asimismo se muestra cómo los movimientos sociales y organizaciones ciudadanas son necesarias para generar nuevas formas de construcción de sistemas de transporte urbano y el cambio permanente.



Una matriz para mapear su ecología de actores, desarrollada por la provincia danesa Brabant, y usada por Tom Godefrooij en las sesiones de práctica de la planificación del ciclismo (Santiago).

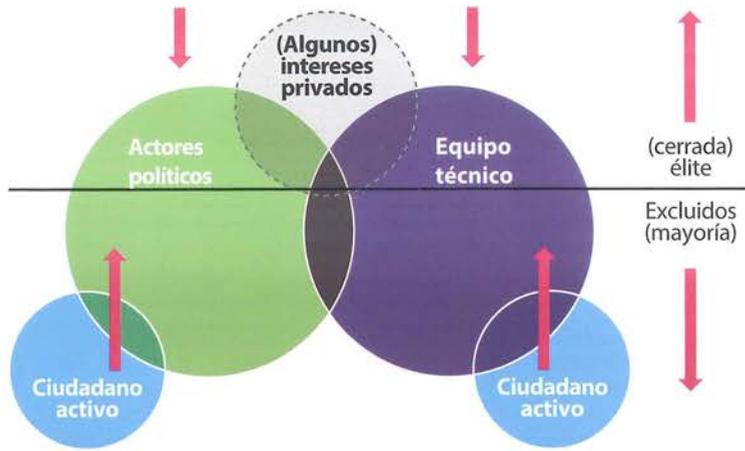


Esta gráfica muestra el mapeo inicial de Santiago.



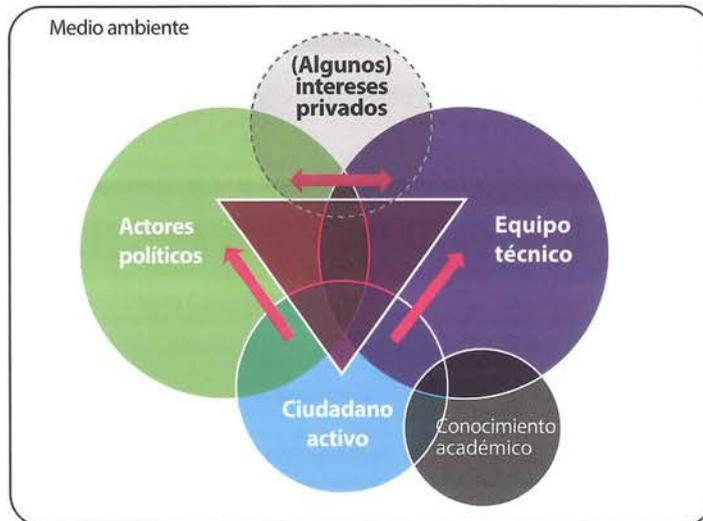
Esta gráfica muestra el mapeo inicial de Santiago.

Variación de organizaciones que conforman el Estado (Evans 2002)



Este gráfico muestra nuestro mapa deseado, que se consiguió el 2008 en la mesa redonda del Plan Maestro de Ciclismo.

Variación de organizaciones que conforman el Estado (Evans 2002)



El típico acercamiento al poder hace que los ciudadanos se enfoquen en los actores políticos y al personal técnico por separado, dejando espacios para los malentendidos, falsa información, manipulación y otras barreras.

Trazando un mapa de la ecología de actores

Una estrategia para la cicloinclusividad tiene que identificar a todos estos actores e idear la forma apropiada de abordarlos. Los holandeses crearon una matriz muy útil para este propósito. Como lo hicimos en Santiago, se puede identificar dónde está la gente hoy en día y también el lugar donde te gustaría que estuvieran. En Santiago, se descubrió que una vez que habíamos identificado a los actores clave y los objetivos, las posiciones cambiaron muy rápidamente (en un año) hacia el posicionamiento que buscábamos.

La clave de una buena estrategia es entender que tenemos que jugar muchos acordes al mismo tiempo. A menudo, los grupos de ciudadanos se acercan solo a políticos amistosos o solo hablan con poco personal técnico o planificadores. Pero lo que es realmente importante es reunirlos en diversos espacios, pero también crear una transparencia entre todos y lograr trabajar de una manera coordinada. Esto mejora la información disponible, se abre la toma de decisiones al escrutinio público, y ayuda a generar dinámicas ganador-ganador y no ganador-perdedor.

Es muy difícil que una sola organización desempeñe este papel: de ahí la importancia de los diversos actores de la sociedad civil. En Santiago, después de años de un amargo conflicto, seis grupos pro ciclismo formaron Ciclistas Unidos de Chile. Así, un grupo, Bicicultura, promueve el ciclismo sobre todo a través de la promoción de su festival anual y ejerciendo considerable presión. Otro, CiclorecreoVia, organiza calles abiertas (sin coches) en diferentes barrios. Macletas, con el apoyo de Ciudad Viva, organiza una escuela de ciclismo femenino. Ciudad Viva se ha convertido en experta en normas técnicas y procesos para la cicloinclusividad.

Para que estas redes funcionen bien, a veces ejercemos el liderazgo y a veces el «seguirazgo». Juntos, alternamos ser líderes o seguidores, según el espacio y las competencias, y así construimos organizaciones fuertes y resistentes. Se necesitan procesos participativos horizontales, donde los ciudadanos ejecutan sesiones, organizan eventos y pueden compartir de otra manera (y con responsabilidad) con el gobierno. No solo construyen capacidad y credibilidad, sino también las voces de los ciudadanos independientes necesarios para la innovación y para ganar a la opinión pública.

¿Qué y quién?

Un plan maestro de ciclismo es esencial y no puede ser solo una declaración de buenas intenciones: Portland, Madrid y otras ciudades ofrecen ejemplos interesantes. Como mínimo, se requiere de una red propuesta, un proceso participativo, un consejo consultivo permanente con una mayoría de ciudadanos elegidos por los propios grupos de ciudadanos, una unidad de personal bajo entrenamiento constante que incluya

visitas a los espacios y participación en conferencias clave, como European Cycling Federation's Velo-City. El plan también debe incluir la financiación y los plazos específicos para completar las nuevas instalaciones. También debe contemplar el entrenamiento en bicicleta, a través de los sistemas educativos formales y no formales (instancias de salud pública son ideales), y la financiación de diversas iniciativas dirigidas por los ciudadanos. Para una excelente revisión de los pasos y los temas involucrados, hay un manual elaborado por expertos internacionales con el apoyo de la Agencia de Desarrollo Alemana (GTZ) y la ONG holandesa Interface for Cycling Expertise (Godefrooij, Pardo y Sagaris, 2009).

Reflexiones finales

Después de hacer esto por un tiempo, te das cuenta de que la lista de medidas para el ciclismo inclusivo es bastante estándar (Godefrooij et al. 2009). Pero cada ciudad adapta y aplica la lista de otra manera. Es verdad que la construcción de calles amistosas con las bicicletas es buena en todas partes. Pero, aplicadas en los espacios locales, las mismas medidas siempre actúan de manera diferente.

Esto se debe a que cada lugar tiene su propia historia, cultura y gente, y todos ellos se unen de manera diferente dentro del sistema de planificación urbana. Pero si no diseñas el proceso de planificación, implementación y evaluación cuidadosamente, mucha gente relevante se queda fuera, incluso algunos de los más relevantes para el cambio. Copiar simplemente lo que alguien hizo en otro lugar nunca es suficiente.

Redistribuir el espacio vial para dar aparcamiento a los recicladores en Delhi, por ejemplo, puede transformar vidas y construir la igualdad y la justicia social. Hacer bicarriles lo suficientemente amplios para los recicladores en Santiago o Lima es muy importante. No podemos limitarnos a copiar las «mejores» normas de otros lugares. Todo tiene que adaptarse a la cultura local específica. Mumford dijo que cada gran ciudad es una obra de arte colectiva. De eso se trata, cuando buscamos crear ciudades cicloinclusivas.

Lake Sagaris

lsagaris@yahoo.com