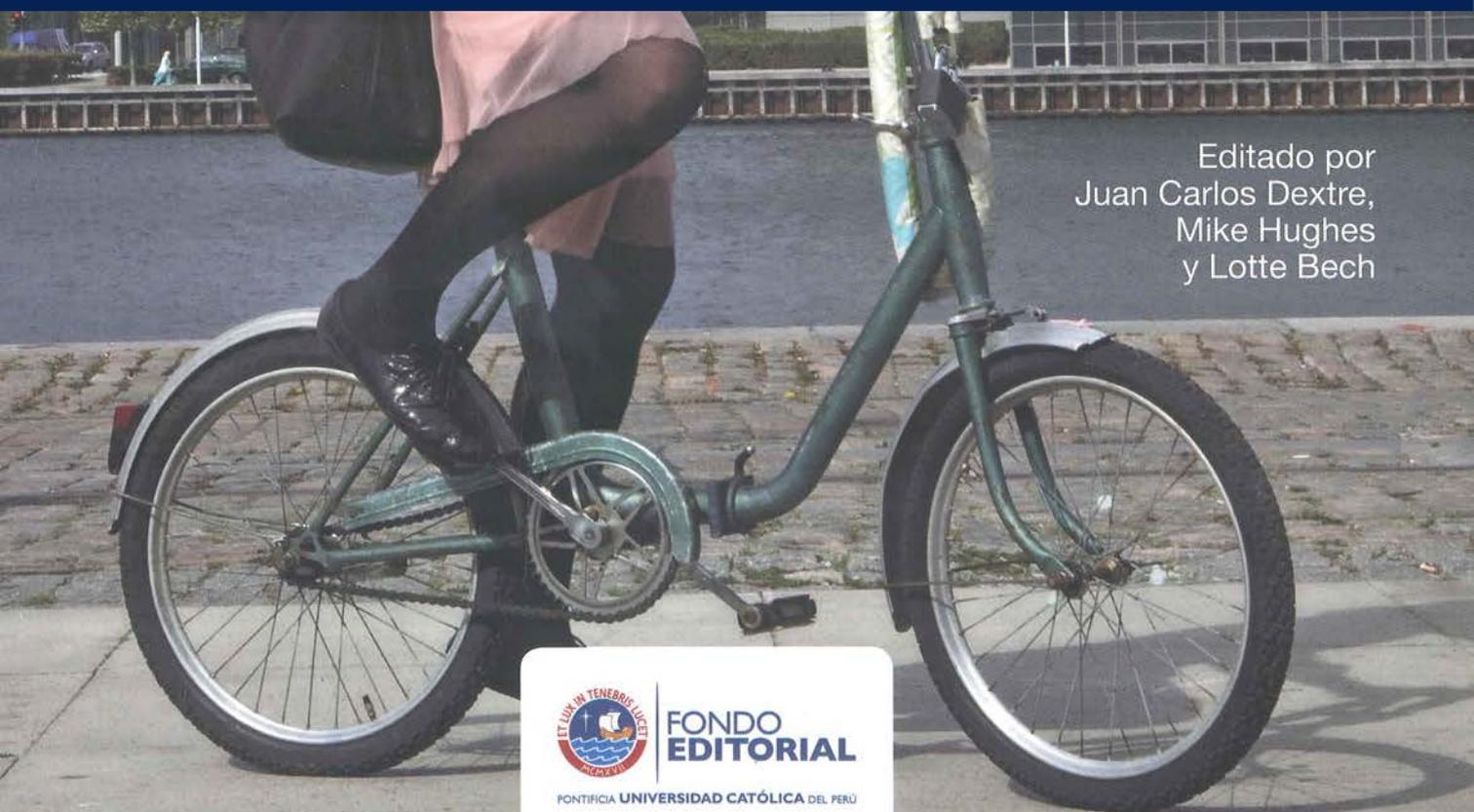


Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo

Creando ciudades vivibles y bicicleteables



Capítulo 9



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

Infraestructura para ciclistas – Ciclismo y salud: los expertos en salud pública recomiendan más ciclismo

Philip Insall, director de Health Sustrans (Inglaterra)

El ciclismo es una forma activa de moverse. Cuando te trasladas en bicicleta realizas actividad física, y esto beneficia directamente a tu salud. Además, el ciclismo se agrupa a menudo, junto a la caminata, bajo la categoría «viaje activo», y los expertos en salud pública de todo el mundo tienen muchas ganas de ver con mayor frecuencia a más gente que viaje activamente.

La evidencia en favor del ciclismo es muy fuerte, y cada año se fortalece. Los investigadores del Copenhague Heart Study concluyeron que «incluso después de considerar otros factores de riesgo[...], aquellos que no iban al trabajo en bicicleta experimentaron una tasa de mortalidad 39% más alta que aquellos que sí lo hacían».

Comenzar temprano: los niños deberían ser alentados a usar la bicicleta para ayudarles a mantenerse saludable durante toda la vida.



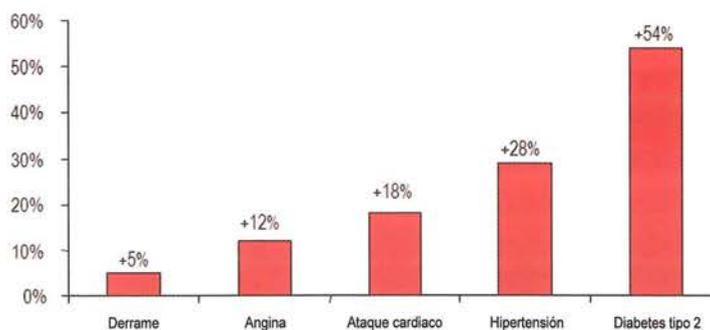
Actividad física y salud

Las personas que llevan estilos de vida activos, a través de la caminata y el ciclismo, la actividad física en el trabajo, la jardinería, la danza, el deporte o la recreación activa, son más saludables. Sin embargo, en el Reino Unido, dos tercios de la población adulta ni siquiera realiza la actividad física mínima recomendada. Este es un asunto crítico para la salud pública. En 2011, los Chief Medical Officers (CMO) de los cuatro países del Reino Unido publicaron conjuntamente un informe sobre la actividad física, que decía: «La actividad física constante puede reducir el riesgo de muchas enfermedades crónicas, incluyendo las enfermedades al corazón, accidente cerebrovascular, diabetes tipo 2, cáncer, obesidad, problemas de salud mental y condiciones músculo-esqueléticas» (véase el Apéndice).

La deficiencia de actividad física cuesta dinero: para el 2050, casi el 60% de la población del Reino Unido podrían ser obesa, con un costo para el Reino Unido de alrededor de £ 50 mil millones (\$ 78 millones de dólares o € 63 millones de Euros) anuales si no se toman fuertes medidas. Pero el ciclismo también puede suponer un ahorro, por la mejora de la productividad en el trabajo, la reducción de la congestión y de la contaminación, y el sano desarrollo de los niños y los jóvenes.

Crecimiento predictivo en el Reino Unido en obesidad relacionada con enfermedad para 2030

Tomado de: "Our health, our care, our say"



Fuente: Living in Britain 2004: Results from the 2002 General Household Survey; National Food Survey 2000 Table B1

La política de salud recomienda el ciclismo

Los cuatro CMO sostienen que «para la mayoría de la gente, las formas más fáciles y más aceptables de actividad física son las que se pueden incorporar en la vida cotidiana. Los ejemplos incluyen caminar o andar en bicicleta en lugar de viajar en auto, en autobús o en tren». Este reconocimiento del transporte activo es ahora una práctica estándar. Algunos otros ejemplos incluyen:

- La Asociación Médica Británica dice que «la política de transporte debe... promover un cambio modal del transporte en automóvil privado a formas de movilidad activas que beneficien a la salud».
- La Carta de Toronto para la Actividad Física, que ahora cuenta con el apoyo de más de 100 países, demanda «políticas de transporte y servicios que den prioridad y fondos para la caminata, el ciclismo y la infraestructura de transporte público».

Ahorro a largo plazo de los costos de salud

Un argumento muy importante para los tomadores de decisiones es que la inversión en la actividad física, como el ciclismo, ahorra dinero al prevenir las enfermedades. Las personas activas tienen menores costos de salud a lo largo de su vida.

En 2012, un grupo de investigadores que escribía en la revista médica *The Lancet* calculó los ahorros que se podían alcanzar con el incremento de la caminata y el ciclismo. Constataron que aumentar el transporte activo en Inglaterra y Gales podría generarle al Servicio Nacional de Salud ahorros de £ 17 mil millones (\$ 26 mil millones o € 21 mil millones) en 20 años, y que a partir de entonces el ahorro continuaría acumulándose año tras año.



El ciclismo es una forma de mantenerse activo y saludable en la vejez.

Posibilidad de cambio en el comportamiento de los viajes

En el Reino Unido, más de dos tercios de los viajes de 1 a 5 millas (1,6 – 8 km) se hacen en auto, una distancia que se puede fácilmente hacer en bicicleta por la mayoría de la gente. El propio trabajo de Sustrans para el Departamento de Transportes del Reino Unido ha demostrado que en las ciudades representativas, el 47% de los viajes en auto podría ser sustituido por el viaje pie, en bicicleta o en transporte público, sin mayores intervenciones. Esta posibilidad existe también en otras sociedades altamente motorizadas. Por supuesto, existe un potencial aun mayor allí donde se hacen inversiones considerables en infraestructura para apoyar estos modos de transporte.

Así que, desde un punto de vista sanitario, la salud en general gana y los ahorros de costos de salud se podrían hacer muy fácilmente, simplemente mediante la promoción de cambios en los modos de viaje.

Cómo hacerlo: un enfoque transgubernamental

El transporte tiene un lado positivo: el acceso a empleo, educación y servicios como salud, espacios verdes, actividades sociales y demás, es bueno para la salud. La actividad física obtenida al caminar y montar en bicicleta promueve la salud. Pero el transporte



La guía de salud pública recomienda mejoras en la infraestructura para ciclismo.

motorizado también tiene importantes efectos nocivos: peligros en la carretera, muerte y lesiones, contaminación del aire, ruido del tráfico, así como la ruptura de las comunidades por las grandes vías. Así que lo óptimo –desde el punto de vista de la salud– es el rango más grande posible de acceso, siempre que sea posible alcanzarlo a pie y en bicicleta. Si puedes acceder a todos los lugares de la localidad que necesitas sin tener que conducir, tu salud será mejor y también lo será la salud de otras personas.

La política y orientación de salud pública insisten muy claramente en que se den dos cosas:

- cambios en el ambiente físico para que sea más fácil caminar y montar bicicleta, restringiendo el transporte motorizado privado, y
- un cambio en las prioridades de inversión pública, que deje de lado costosos proyectos de carreteras, para realizar acciones locales más pequeñas y mejor valoradas que faciliten la caminata y el ciclismo.

En el Reino Unido, el Instituto Nacional para la Salud y la Excelencia Clínica (NICE) basa la guía de salud pública en la revisión intensiva de pruebas de todo el mundo. NICE recomienda cambios radicales en los entornos en los que viven las personas, a favor de la caminata y el ciclismo. Su guía sobre «La actividad física y el medio ambiente» recomienda, entre otras cosas, la reubicación del espacio vial, reducción del tráfico, cobro por el uso de las vías, y mejoramiento de la infraestructura para la movilidad activa. Del mismo modo, el informe del gobierno británico sobre la proyección de la obesidad, elaborado por 200 expertos académicos de alto nivel, señaló que «las cinco mejores respuestas políticas evaluadas que tenían el mayor impacto promedio en los niveles de obesidad [incluían] hacer la infraestructura más caminable y amigable para bicicletas».

Esto es apoyado por todo el sector de salud pública. La Asociación Médica Británica ha pedido «el crecimiento de las metas para la caminata y el ciclismo a nivel nacional y regional, con aumento proporcional de la financiación y los recursos a los niveles deseados» (véase el Apéndice). Esto está en consonancia con «Participa activamente en los viajes activos», una política conjunta demandada en el 2010 por un grupo de más de 100 organismos de transporte y salud pública del Reino Unido que sostiene: «invierte en un nivel realista: dedica de inmediato el 10% del presupuesto de transporte a la caminata y al ciclismo, y en el futuro asegúrate de que el presupuesto de transporte se asigne de manera proporcional al nivel de los nuevos y ambiciosos objetivos».



Dando un buen ejemplo: estacionamiento para bicicletas en el edificio de la Comisión Europea.



Pont y Werin (El Puente del Pueblo) en Cardiff: nueva infraestructura de alta calidad para caminata y ciclismo permite a las personas cambiar sus hábitos de viaje.

El sector salud es un líder de opinión, un empleador importante y una fuerza económica poderosa. Los profesionales de la salud y las organizaciones del sector salud deben dar un buen ejemplo. Caminar y andar en bicicleta debe fomentarse como las formas ideales para que el personal, los visitantes y muchos pacientes que son capaces de viajar de forma activa vayan a los centros médicos. Los gerentes del sector salud deben garantizar rutas una alta calidad para desplazarse a pie o en bicicleta, estacionamientos para bicicletas en los hospitales y centros de salud, y que las condiciones de trabajo fomenten el viaje activo. ¡El director del hospital ya no debería tener una sitio de estacionamiento reservado en la entrada principal!

El gobierno en su conjunto debería tener un plan estratégico para invertir en el ciclismo, con el fin de asegurar un ahorro a largo plazo en salud (y demás). Este plan debería desarrollarse en desde la Tesorería Nacional o el Ministerio de Finanzas, y localmente a nivel de la alcaldía de



Sustrans Bike It, proyectos escolares forman parte del enfoque estratégico de Bristol.

la ciudad o de la dirección local de finanzas públicas. La dotación financiera para el transporte debe establecer metas para cambios en los patrones de viaje en favor de la bicicleta.

Ejemplos

La ley del Transporte Activo (Gales)

En 2007, Sustrans Cymru (Gales), junto con una serie de organizaciones galesas, incluyendo la Asociación Médica Británica, invocó al Gobierno de Gales para que legisle en favor de desarrollar y mantener una red de rutas para caminar y montar bicicleta, de tal forma que coincida con su obligación existente en materia de vías.

Entre los argumentos más fuertes para la nueva legislación se consideró el potencial para la salud pública. Sustrans luego convocó a un grupo de influyentes organizaciones y expertos en salud pública, que ofrecieron un fuerte apoyo a las propuestas.

En julio de 2012, el Viaje Activo (Gales) Bill formaba parte del programa legislativo anunciado por el Gobierno de Gales. Ha habido una respuesta muy positiva al Papel en Blanco, y ahora parece probable que el proyecto pueda convertirse en ley, aumentar radicalmente los niveles de caminata y ciclismo a través de País de Gales.

Este enfoque legislativo puede ser útil en otros países. Más información se puede encontrar en la página web del Gobierno de Gales (véase el Apéndice).

Bristol

Puede ser difícil para los profesionales de transporte trabajar junto con los de la salud pública. Las dos profesiones piensan de manera diferente, utilizan diferentes métodos para el desarrollo de políticas o análisis de impacto e, incluso, hablan un lenguaje técnico distinto. Pero es importante hacer el esfuerzo, porque cada uno puede ayudar al otro.

Bristol es una ciudad inglesa con una población de cerca de 400 000 habitantes. El Director de Salud Pública de Bristol integró en su equipo a especialistas en planificación urbana, desarrollo sostenible y transporte para, de acuerdo con el ayuntamiento, colocar a este personal dentro de los equipos pertinentes del consejo. Como está escrito en las estrategias y planes de la ciudad, ellos aseguran la actividad física, como el ciclismo, dan diariamente consejo y ayuda, y con el tiempo toda la administración de la ciudad se vuelve más experta en transporte y salud.

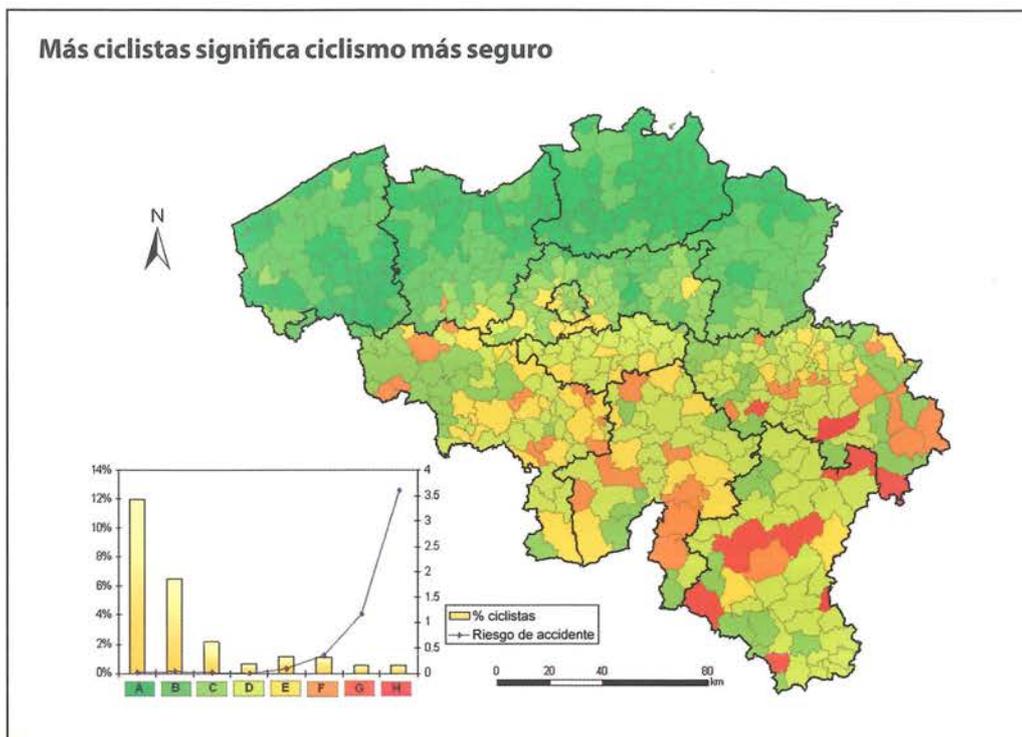
Los sólidos argumentos de la salud pública ayudaron a Bristol para ganar una importante subvención del gobierno, asegurando £ 11 millones (\$ 17 m, 14 m €) para mejoras en ciclismo. El parlamentario local Dawn Primarolo dijo: «Para la mayoría de la gente, una buena manera de mantenerse saludable es mediante la actividad física en la vida cotidiana, como ir en bicicleta a trabajar o a la escuela». Bristol ahora publica una útil serie de pruebas de sesiones informativas sobre cuestiones relativas al transporte y la salud (véase el Apéndice).

Bueno para los negocios

Un buen ejemplo de un organismo de salud pública que lidera una campaña para viaje activo es «Bueno para los Negocio\$\$», una iniciativa de la Fundación del Corazón de Australia meridional. Esta es una revisión de la evidencia de los beneficios financieros para las empresas locales de más viajes activos. Organismos de salud del corazón de todo el mundo reconocen el potencial de salud del ciclismo y, como en este caso, pueden tomar la iniciativa en la campaña política. Los grupos de ciclismo deben tratar de colaborar con ellos, y con otros importantes organismos específicos de enfermedades en los campos donde el viaje activo es protector, como el cáncer, la diabetes y la salud mental.

Peligro vial y promoción de la salud: el balance de la ventaja

En algunos países, como el Reino Unido, se aceptó que la gente que viaja en auto sea más importante que los caminantes y ciclistas. Los grandes volúmenes de tráfico



Las comunas belgas con más altos niveles de ciclismo tienen el menor riesgo de accidente para los ciclistas. (Vandenbulcke et al., Política de Transporte, marzo de 2009).

rápido fueron invitados a los centros urbanos y caminos rurales rediseñados para altas velocidades y volúmenes de tráfico. Calles y carreteras se hicieron más peligrosas, y las políticas de seguridad vial desalentaron peatones y ciclistas de hacer los viajes que querían hacer.

Hoy en día, los profesionales de la seguridad vial, en general, adoptan un enfoque más sofisticado, que a menudo se llama «reducción de riesgo de ruta». Con ello, se busca reducir los riesgos que los vehículos de motor imponen a los demás usuarios mediante la disminución de la velocidad de los vehículos, lo cual mejora el comportamiento del conductor, y a veces reduce el volumen de tráfico motorizado.

A pesar de las campañas, todavía es necesaria una legislación para hacer obligatorios los cascos de los ciclistas: un enfoque analítico de la cuestión muestra el tremendo impacto que tendría esta legislación en la salud. Se ahorrarían unos años de vida en la población por la reducción de las lesiones en la cabeza en algunos accidentes de tráfico, pero el



Un innovador contador de bicicletas en Odense, Dinamarca, motiva a la gente para desplazarse en bicicleta.

aumento del miedo entre los ciclistas actuales y potenciales, y el disuadirlos de practicar el ciclismo costaría mucho más, al no promover la actividad física.

El trabajo realizado en los Países Bajos en 2010 ejemplifica lo que ocurrió cuando 500 000 personas holandesas cambiaron su comportamiento para convertirse en ciclistas regulares. La contaminación del aire y los accidentes de carretera puede costar entre 6 y 49 días de vida por persona, pero los beneficios para la salud de la actividad física incrementada sería mucho mayor, entre 3 y 14 meses por persona (véase el Apéndice). También es cada vez más claro que mientras más gente practica ciclismo se hace un ciclismo más seguro, un efecto conocido como «seguridad en números». Esto está bien ilustrado por un estudio belga en 2009.

Medir y valorar los beneficios

Los profesionales de la salud pública coinciden en que el ciclismo es importante y valioso como una forma de promover la salud. Ninguna herramienta se ha desarrollado aún que calcule el beneficio total de la salud económica del ciclismo, ya que genera beneficios en muchas áreas de la salud. Sin embargo, la Organización Mundial de la Salud ha creado una herramienta llamada Herramienta de Evaluación de la Salud (HEAT), que utiliza valores para la reducción de la mortalidad a partir de tres formas principales de la enfermedad, derivados de cualquier incremento en el ciclismo. HEAT es fácil de usar y está disponible gratuitamente en Internet, en [www.euro.who.int /CALOR](http://www.euro.who.int/CALOR).

Un buen ejemplo del valor económico de la bicicleta se puede ver con la Red Nacional de Ciclismo del Reino Unido, coordinado por Sustrans. El uso de la red ha aumentado cada año desde el año 2000, que muestra cómo un programa a largo plazo de desarrollo de la infraestructura puede alentar y apoyar a más personas para desplazarse con más frecuencia. Usando HEAT, Sustrans calcula que los viajes de ciclismo realizados en la Red en el año 2011 tenía un valor para la salud de £ 286 millones (\$ 445 millones, € 360 millones) - esto no incluye, por supuesto, los beneficios económicos obtenidos en otros ámbitos, como la seguridad vial, la reducción del carbono y el bienestar social.

[Leer más](#)

Oficina del Gobierno del Suroeste, 2010 Valor por Dinero: Una Evaluación Económica de la Inversión en caminata y ciclismo

Programa Pan-Europeo de Transporte, Salud y Medio Ambiente - ver página web para los documentos

Philip Insall

philip.insall@sustrans.org.uk