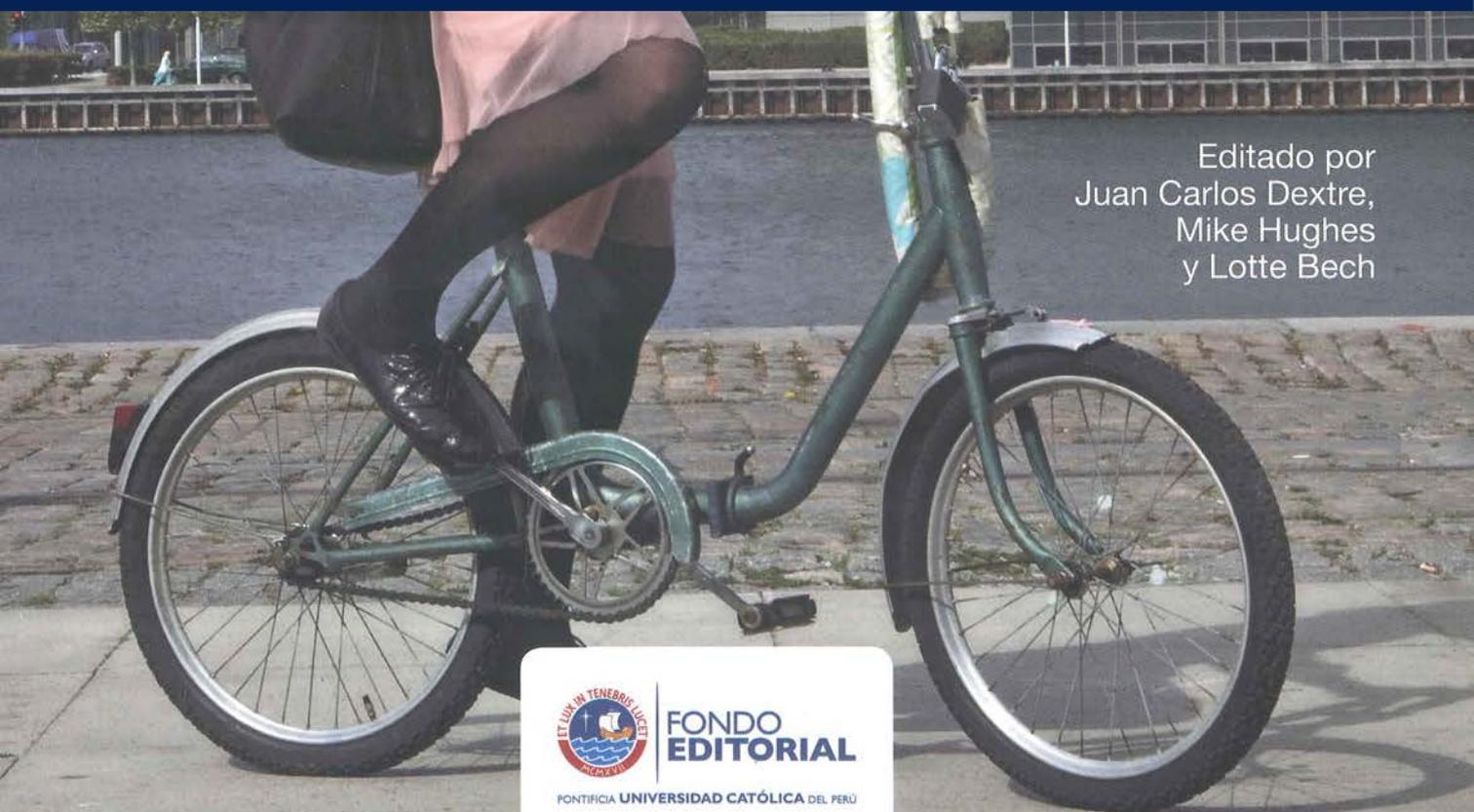


Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo

Creando ciudades vivibles y bicicleteables



Capítulo 3



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

Últimos desarrollos de la cultura ciclista – Ámsterdam sigue abriendo camino para los ciclistas

Ria Hilhorst, Departamento de Tráfico, Transporte e Infraestructura
de Ámsterdam (Holanda)

Prácticamente no hay ciudad en el mundo en la que la gente monte tanta bicicleta como en Ámsterdam. Sus habitantes utilizan la bicicleta para ir a trabajar en la mañana, para llevar a sus hijos a la escuela y para hacer sus compras. Para los residentes de esta ciudad, el ciclismo es algo cotidiano. El resto del mundo ve a Ámsterdam como un buen ejemplo de cómo una ciudad puede ser fácil de transitar y a la vez agradable para vivir. ¿Qué hizo su alcaldía para lograr esto? ¿Qué factores contribuyeron a hacer de Ámsterdam la ciudad número uno para montar bicicleta? Este artículo ofrece respuestas a esas preguntas.

Ámsterdam, la capital del ciclismo: una breve introducción

Ámsterdam tiene una población de 780 000 habitantes, y más de 2,2 millones en su área metropolitana. Casi la mitad de todos los viajes (hasta 7,5 km) se hacen en bicicleta. Esto significa que todos los días los ciclistas pedalean 2 000 000 de kilómetros. Los ciclistas en Ámsterdam son 50% mujeres y 50% hombres. De ellos, el 40% tiene entre 30 y 44 años de edad; el 70% tiene estudios superiores y el 75% tiene un promedio de ingreso alto. Estos números tienen que verse en ese contexto. Hay más datos y cifras sobre el ciclismo en Ámsterdam en el texto de las imágenes de este artículo. Estas imágenes también muestran cómo se ve Ámsterdam como una ciudad del ciclismo.

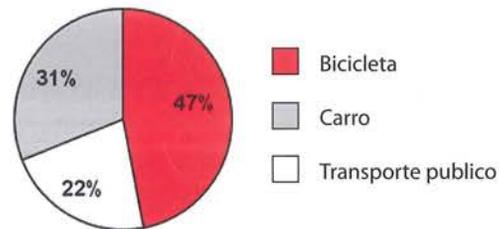
El éxito de la bicicleta en esta ciudad se debe a varios factores, que señalamos a continuación.



Los residentes de Ámsterdam pedalean en total 2 000 000 km cada día.

Distribución modal

Tipos de transporte en Ámsterdam.



1. La estructura histórica de Ámsterdam hace que el ciclismo sea atractivo

Ámsterdam fue hecha para transitarse en caballos y carruajes, una escala que también es perfecta para los ciclistas. Cuenta con un centro de ciudad muy compacto, con calles estrechas, muchos canales y puentes angostos. El centro de la ciudad tiene numerosas instalaciones y servicios, a corta distancia uno del otro. Es más, Ámsterdam tiene un relieve plano y un clima suave, tanto en verano como en invierno, tal como sucede en el resto de los Países Bajos. Todos estos factores hacen que el ciclismo sea agradable.

La estructura histórica hace que una gran parte de la ciudad sea inadecuada para grandes flujos de tráfico. Muchas calles no ofrecen suficiente espacio para aparcar autos. Esta es otra razón para utilizar el escaso espacio de la manera más eficiente posible. La bicicleta se ajusta perfectamente aquí porque, en comparación con los autos, necesita relativamente poco espacio, tanto cuando se mueve como cuando está estacionada.



Ámsterdam construye el camino para los ciclistas: hay 500 km de carriles segregados para bicicletas, que son seguros, cómodos y rápidos.



Aparcamiento de bicicletas en las barandas de los puentes.

Cambios en la década de 1970: de los automóviles a las bicicletas y el transporte público

Los planes de la década de 1960 para realizar grandes avances en la ciudad vieja en beneficio del cada vez mayor tráfico de automóviles han sido rara vez implementados. A inicios de 1970, aumentó la resistencia hacia dichos planes. Los residentes protestaron porque sus casas tuvieron que ser derribadas. Otros se levantaron para la preservación del valor histórico-cultural de la ciudad monumental. Simultáneamente, el movimiento ambiental fue cobrando impulso, y protestó enérgicamente contra los efectos del abrumador crecimiento de tráfico de automóviles, que estaba afectando a la calidad de vida, el medio ambiente verde y la seguridad del tráfico. Consideraban la bicicleta como una buena alternativa al automóvil.

A finales de la década de 1970, una nueva generación de jóvenes políticos en la alcaldía hizo propias estas ideas. Ellos sentaron las bases para una política de tráfico y transporte diferente, cuyo objetivo es hacer y mantener la ciudad accesible, habitable, con tráfico seguro y saludable. A partir de ese momento, se estimuló el uso del transporte público y de la bicicleta, y se desalentó el uso de los automóviles. Y así se mantiene hasta la actualidad.

Ciclistas en el centro histórico de la ciudad de Ámsterdam.



2. La elección política de la alcaldía es esencial para el ciclista

En resumen, los objetivos de la política de transporte y tráfico son mantener la ciudad de Ámsterdam accesible, habitable, saludable y con tráfico seguro. Para alcanzar estos objetivos, se ha desarrollado una política integral que estimula el uso del transporte público y de la bicicleta, y desalienta el uso del automóvil.

La seguridad vial es la prioridad para la alcaldía de Ámsterdam. Por lo tanto, es una parte esencial de la política de la bicicleta. Desde finales de la década de 1970, han sido construidos bicarriles seguros y segregados. Para ello, no solo se ha reducido el número de estacionamientos en la calle, sino que también se ha detenido el crecimiento del parque automotor. La introducción de estacionamientos pagados en 1990 fue un instrumento muy eficaz, cuyas consecuencias fueron básicamente dos: el estacionamiento para los visitantes en el centro de la ciudad hoy en día cuesta 5 € por hora y los residentes necesitan un permiso pagado para estacionar su automóvil en la calle. Actualmente, hay una lista de espera de cuatro años en la ciudad histórica.

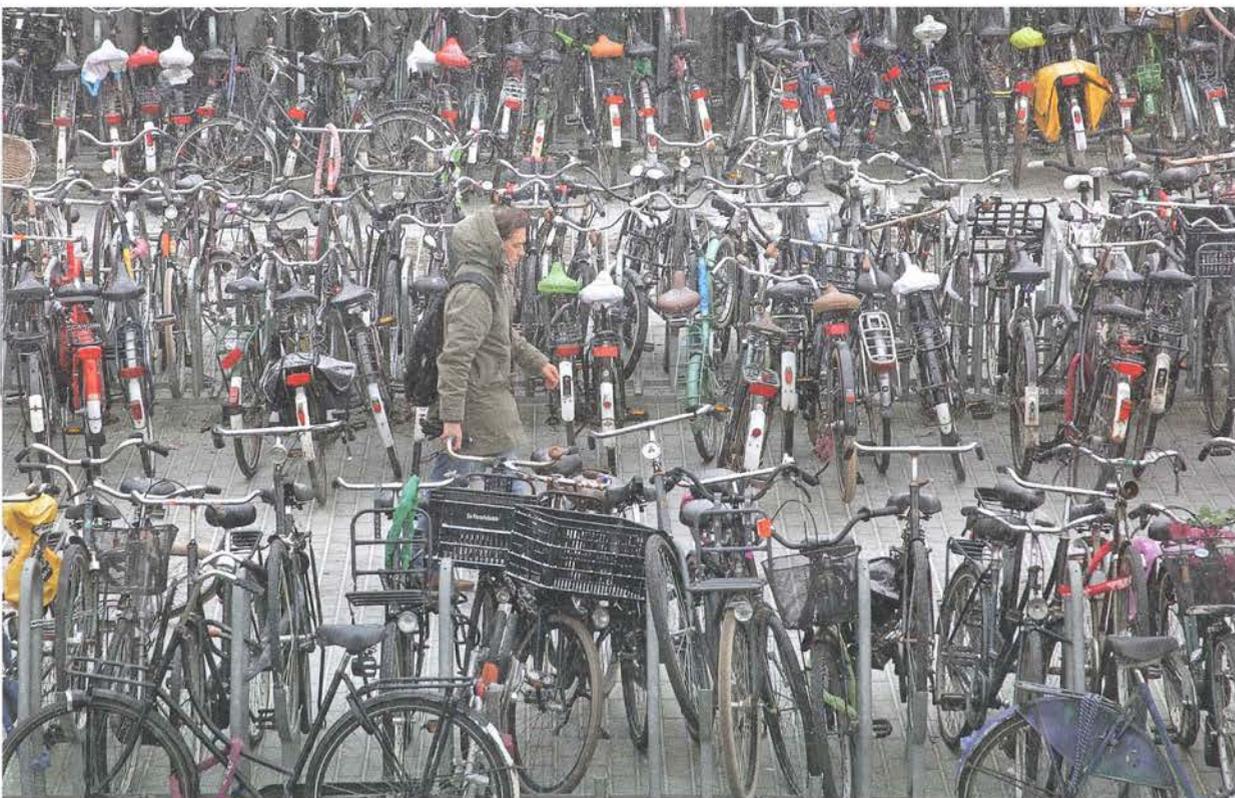
Desde 1990, el uso del auto en la ciudad ha disminuido en un 25%, mientras que el uso de la bicicleta se ha incrementado en casi un 30%. El auto ha sido sustituido por la bicicleta. La elección en favor de la bicicleta significa que el auto tiene que dar paso a la bicicleta. Para tomar estas medidas, se requiere voluntad política y coraje, ya que menos espacio para los autos también es políticamente sensible en Ámsterdam.

3. El ciclismo contribuye de manera significativa al logro de los objetivos de las políticas de tráfico y transporte

La política del uso de la bicicleta es parte esencial de las políticas de tráfico y transporte, ya que contribuye de manera significativa a la consecución de sus objetivos. La población y, especialmente, el número de puestos de trabajo en Ámsterdam han crecido considerablemente durante los últimos 25-30 años. Por lo tanto, la movilidad en distancias largas también ha aumentado proporcionalmente. Debido al crecimiento del ciclismo, el tráfico en la ciudad no se quedó atascado y la ciudad sigue siendo habitable. Fuera de la ciudad, el transporte público debe absorber el crecimiento del tráfico. Pero muchos usuarios toman la bicicleta para realizar un viaje corto a la estación de ferrocarril y luego toman el tren para realizar un viaje de larga distancia a sus trabajos. En los últimos 10 años, este tipo de desplazamientos combinados de bicicleta y tren ha aumentado del 10% al 50%.

La bicicleta como mula de carga.





Hay entre 650 000 y 700 000 bicicletas en Ámsterdam.
El 75% de los habitantes de Ámsterdam (mayores de
12 años) posee una o más bicicletas.

La municipalidad ha adoptado una política de la bicicleta activa e integral, que actualmente comprende los siguientes componentes:

- Seguridad del tráfico
- Red de vías para bicicletas por toda la ciudad
- Estacionamientos para bicicletas en la ciudad y en las estaciones de ferrocarril
- Educación vial y exámenes de bicicleta en la escuela primaria
- Campañas y comunicación

La alcaldía le da importancia a todos estos componentes para estimular el tráfico de bicicletas. La municipalidad comenzó la política de la bicicleta a fines de la década de 1970 con la seguridad del tráfico e infraestructura. Posteriormente, se desarrolló una política para el estacionamiento de bicicletas (incluida la prevención del robo), así como educación y promoción del uso de la bicicleta. De este modo, la política de la bicicleta

se ha desarrollado como la política integral que es hoy en día. Los nuevos desarrollos requieren nuevas respuestas. Esto es importante en todos los ámbitos de la política, incluso en el de la bicicleta. Esto es necesario para seguir fomentando su uso.

4. Son necesarias inversiones estructurales y continuas en instalaciones para bicicletas

Tomar una decisión en favor de los ciclistas no solo requiere coraje político, también un enfoque estructural sobre la bicicleta. Esta debe ser incluida en todos los nuevos proyectos de tránsito y transporte, y en los nuevos desarrollos urbanos. Inversiones estructurales y continuas son necesarias para esto, no solo para la realización y construcción de nuevas infraestructuras (bici-carriles, estacionamientos), sino también para la gestión y mantenimiento adecuados. La ejecución de uno o dos proyectos no resolverá el problema. Durante la última década, Ámsterdam ha invertido en infraestructura para bicicletas, pero aún tenemos que seguir invirtiendo en nuevas instalaciones para continuar estimulando su uso.

Educación vial: examen de bicicletas para los niños entre 11 y 12 años.



Red de ciclovías en Ámsterdam: las rutas deben ser rápidas, cómodas y seguras. Los carriles para bicicletas se hacen en asfalto rojo.

5. Los políticos de izquierda y derecha reconocen la importancia del ciclismo

El ciclismo tiene muchas ventajas en diversos campos. Los políticos de izquierda y derecha avalan su importancia. La bicicleta es un medio rápido y flexible de transporte en distancias cortas (hasta 7,5 km) y, por lo tanto, mantiene la ciudad accesible, habitable, segura, limpia y saludable. El ciclismo es una solución local a un problema global. Mejora la calidad de vida, ya que produce cero emisiones y es silenciosa.

Asimismo, el ciclismo mantiene a la gente sana. Montar bicicleta diariamente al trabajo, a la escuela y a las tiendas reduce el riesgo de obesidad y hace que el gimnasio sea redundante. La gente que utiliza la bicicleta a diario tiene menos estrés, menos enfermedades, vive más y permanece saludable por más tiempo. El absentismo laboral de los ciclistas es menor que entre los no ciclistas. Además, los ciclistas cuestan a la sociedad menos en lo que respecta a los gastos de salud. El ciclismo contribuye a la salud general y al bienestar personal. Además, una bicicleta requiere menos espacio en comparación con un automóvil. Entre diez y doce bicicletas ocupan el mismo espacio que un auto estacionado. El ciclismo es barato, ya que no es caro comprar y mantener una bicicleta. Y las instalaciones del ciclismo son relativamente baratas en comparación con los costos requeridos para el auto y el transporte público. Así que invertir en la bicicleta es atractivo para los políticos.



Estacionamiento de bicicletas:
el aumento del uso de la
bicicleta requiere inversiones.

En el *boxbike* a la escuela.



6. El papel de la Unión Holandesa de Ciclistas y los grupos de apoyo

La rama de Ámsterdam de la Unión Holandesa de Ciclistas (DCU) está continuamente haciendo campaña por mejores condiciones para la bicicleta en la ciudad. Desde el comienzo de la nueva política de la bicicleta, a finales de 1970, la DCU ha estado involucrada en el desarrollo y aplicación de la política del ciclismo urbano. En parte, es en esta Unión y en otros grupos de apoyo que se inspiró la nueva generación de políticos para cambiar a una política diferente: la bicicleta en la ciudad fue considerada como una buena alternativa al auto. A través de su extensa red de voluntarios, la DCU todavía mantiene su papel de «ojos y oídos de la ciudad». La DCU asesora al concejo de la ciudad en todo tipo de planes de tráfico y transporte (como la construcción y reconstrucción de carreteras). Desde la perspectiva de los ciclistas, la Unión evalúa los planes para la seguridad vial y circulación de los ciclistas. También aconseja sobre la adaptación de los semáforos para ciclistas y dan recomendaciones para los planes de grandes proyectos urbanos. El concejo está sometido a la discreción de la DCU. A veces hay diferencias de opinión entre el municipio y la DCU, lo que lleva a la discusión. Sin embargo, mediante el uso de la experiencia y las opiniones de la DCU, la alcaldía gana apoyo a la política de la bicicleta.

El municipio también implica a residentes, empresas y organizaciones de la sociedad civil en el proceso de planificación. La alcaldía considera que es importante estar informado acerca de sus necesidades, experiencias e ideas, con el fin de mejorar los planes y conseguir el apoyo más amplio posible. Por supuesto, es responsabilidad de la municipalidad equilibrar todos los intereses.

Bicicletas estacionadas: 225 000 plazas de estacionamiento en el espacio público y 13 000 plazas en garajes vigilados para bicicletas en Ámsterdam.



Prioridad para ciclistas.



Seguridad vial: área designada para los ciclistas donde los camiones puedan verlos bien.



Aprender a andar en bicicleta.

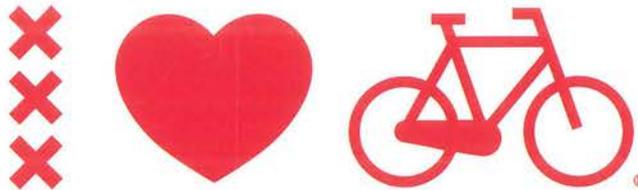
7. La cultura holandesa de la bicicleta

Las bicicletas son muy holandesas. Son una parte de su cultura. En los Países Bajos, uno monta bicicleta casi a diario. Ámsterdam no es diferente. A la edad de 3 o 4 años, los niños aprenden a montar bicicleta; gente de toda clase las usa. Es parte de la vida cotidiana. La bicicleta no es «vehículo del hombre pobre». Las personas altamente educadas utilizan aún más las bicicletas. Los habitantes de origen no-holandés no las usan mucho. Es un reto para Ámsterdam hacerles experimentar lo rápido, divertido y saludable que puede ser el ciclismo.

8. El ciclismo es más que el transporte

La bicicleta es un vehículo social. En ella, uno es parte de la ciudad, es más accesible, es más fácil de establecer contacto; uno no está desconectado de la vida que lo rodea, no está atrapado en su propio auto. Una bicicleta es algo más que un vehículo. El ciclismo da una sensación de libertad y alegría. Hace que vivir en una ciudad sea agradable. La bicicleta es parte de la vida en la ciudad.

El ciclismo se reduce
en Ámsterdam.



■ Ámsterdam ama las bicicletas.

Ria Hilhorst

r.hilhorst@ivv.amsterdam.nl

Fotografías

Edwin van Eis

Doriann Kransberg

Marcel van der Meer