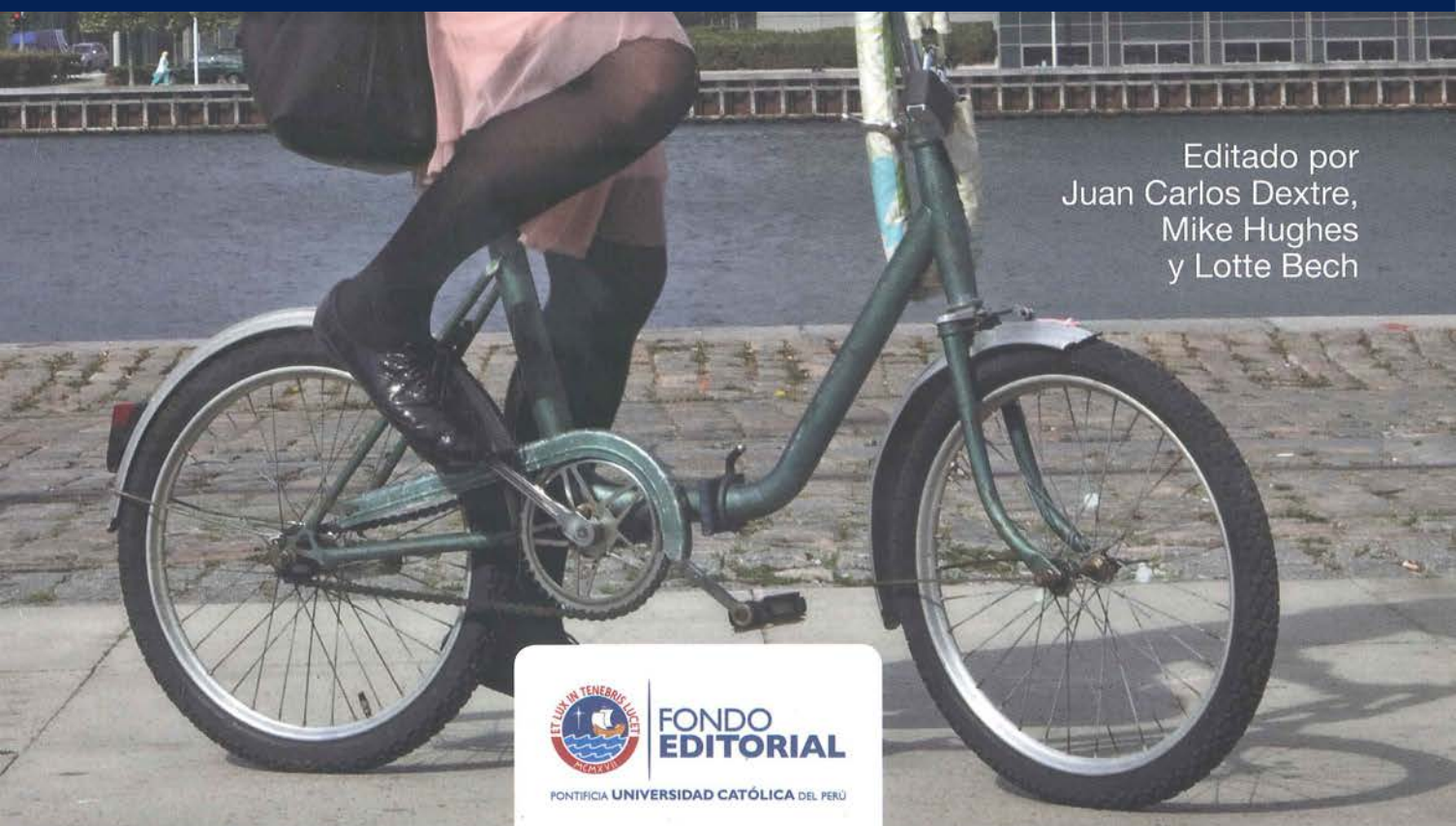


Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo

Creando ciudades vivibles y bicicleteables



Capítulo 12



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

Redes de ciclo vías – Sustrans crea rutas de ciclismo populares con la participación pública

Tony Russell, Sustrans (Inglaterra)

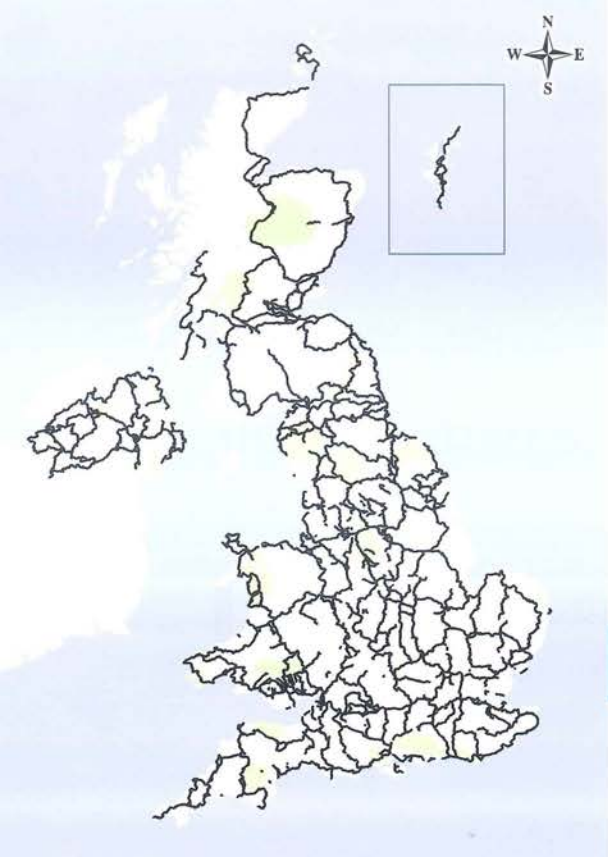
Introducción

Por muchos años, el ciclismo en el Reino Unido se redujo al mismo tiempo que el tráfico de automóviles aumentaba, y el gobierno no vio ninguna razón para tratar de revertir esta tendencia. No fue sino hasta mediados de la década de 1990 que los muchos beneficios de la bicicleta fueron reconocidos por el gobierno y se adoptaron las medidas para fomentarlo.

Sin embargo, desde entonces, la provisión para los ciclistas en la mayor parte del Reino Unido ha sido fragmentada y oportunista y, con algunas excepciones notables, ha atraído bajos niveles de inversión. Esto ha resultado en rutas que son discontinuas, con espacios donde la provisión satisfactoria no puede ser fácilmente alcanzada y donde los niveles de uso de la bicicleta se mantienen bajos (en torno al 2% de los desplazamientos).

En este contexto, el desarrollo de una Red Nacional Ciclista (NCN), coordinada por Sustrans (una organización no gubernamental de transporte sostenible), fue visto como un catalizador para promover un mayor ciclismo, como una iniciativa estratégica para elevar el perfil de la bicicleta a nivel nacional y demostrar la calidad de la prestación requerida a nivel local.

Para los ciclistas experimentados, casi toda la red vial está disponible para su uso. Sin embargo, muchas vías no son adecuadas para el ciclista menos confiado debido a la velocidad o el volumen de tráfico de automóviles, a menos que se le proporcione un grado de segregación. Así, mientras que muchas vías tranquilas son adecuadas para el ciclismo, se requiere una considerable voluntad política y de inversión para vincularlas a una red coherente de rutas segura, conveniente, directa, continua y atractiva.



Intervención estratégica: Mapa de la Red Nacional de Ciclovías del Reino Unido. Gráfico: Sustrans.

Respecto de las redes de ciclovías, este capítulo describe brevemente el desarrollo de la NCN (siglas en inglés de National Cycle Network) y su importancia para el desarrollo de rutas a nivel local. Luego se centra en algunas de las características particulares de la NCN que se considera que han contribuido a su éxito.

La red nacional como un proyecto ejemplar

En 1995, la Red Nacional Ciclista (NCN) fue lanzada en el Reino Unido y tiene ahora más de 21 000 km de longitud. Aproximadamente, el 30% se extiende a lo largo de rutas libres de tráfico motorizado; el resto se ubica en autopistas públicas. Su uso más intenso se encuentra dentro de las zonas urbanas, donde es generalmente señalizada en el centro de la ciudad o del pueblo (pasan a 1,6 km del 55% de la población). Algunas de las rutas NCN se designan también como rutas EuroVelo, como parte de la red de ciclovías de larga distancia que atraviesan Europa.

Desde sus primeros días, la NCN fue siempre concebida como una iniciativa estratégica para mejorar la imagen del ciclismo a nivel nacional y local, así como proporcionar un lugar donde niños y adultos pueden aprender a montar bicicleta. Como tal, ha proporcionado un mecanismo importante para relacionarse con el gobierno va más allá de los departamentos de transporte, en particular en temas de salud y educación.

La NCN ha sido desarrollada a través de varios cientos de proyectos separados, bajo la coordinación de Sustrans. El trabajo asociativo ha sido fundamental para esto, abarcando al gobierno local y central, con una amplia gama de otros actores públicos, privados y ONG.

Dentro de las zonas urbanizadas, las rutas nacionales proporcionan acceso directo a las zonas residenciales, comerciales, educacionales y de trabajo, que forman parte de la red ciclista local. Fuera de estas áreas, las rutas están dirigidas principalmente a llevar a los ciclistas a otros pequeños asentamientos rurales que se vinculan entre sí. Algunas de las rutas recreativas traen importantes beneficios económicos a las zonas que atraviesan.

Con el fin de proporcionar el entorno físico apropiado para lograr el objetivo de alentar un mayor ciclismo, Sustrans publica directrices de diseño (Sustrans, 1997). Estas plantean la necesidad de rutas NCN adecuadas para un ciclista adulto menos confiado, una familia con niños pequeños o una ciclista de doce años, sensible y sin compañía. Las rutas deben ser de una calidad especialmente alta y deben ser:

- Seguras, continuas y atractivas para estimular nuevos ciclistas.
- Útiles para todo tipo de viajes de rutina para la población local y los ciclistas existentes.
- Tan memorable para los visitantes y turistas que la gente que comienza con un viaje de recreo son persuadidos de pedalear más.



El valor añadido de las redes locales: el uso de la NCN en Belfast se ha incrementado al desarrollarse alrededor de ella una red ciclista local. Gráfico: Sustrans.

Largos tramos de ruta libres de tráfico pueden servir como una atracción por sí mismas, proporcionando un ambiente seguro donde los principiantes pueden desarrollar la confianza antes de ir en bicicleta en un entorno de carretera.

El desarrollo de conexiones en una ruta de NCN es visto como crucial para aumentar su nivel de uso. El gráfico siguiente ilustra cómo, en la ciudad de Belfast, el uso de la NCN ha aumentado a medida que más conexiones se han proporcionado en las áreas circundantes. El uso total de la NCN se ha incrementado año tras año. En 2011, Sustrans registró su mayor crecimiento en el número de personas en bicicleta en el NCN (un aumento del 18%).

Arte y el paisaje del viaje

Un objetivo clave de la NCN es popularizar el ciclismo en el Reino Unido, y el programa Arte y Paisaje del Viaje mejora la experiencia de uso de la ruta, a través del arte y el diseño cuidadoso. El programa se basa en 20 años de experiencia siendo pioneros en el desarrollo y en el encargo de arte público en el Reino Unido, y refleja el entusiasmo, el interés y el compromiso de mejorar la red. Sustrans trabaja con socios locales y con las comunidades para enriquecer la experiencia de caminar y viajar en bicicleta, haciendo del viaje algo tan memorable como el destino.

Muchos proyectos han involucrado trabajos con niños locales en una serie de talleres de arte, llevándolos a visitar la ruta y el taller del artista durante el proceso de fabricación. Los niños pueden recopilar información para poner de relieve la importancia de una nueva característica de una caminata y ruta en bicicleta local, y también para fomentar un sentido del cuidado y de la propiedad de los alrededores. Los niños aprenden a valorar la experiencia del viaje más lento («caminando o andando en bicicleta se llega a ver más. Todo pasa volando cuando estás en un auto»).

Durante una evaluación de obras de arte a lo largo de una ruta por un grupo de jóvenes, se sintieron atraídos sobre todo por las obras que eran interactivas, a gran escala y coloridas, y también por obras que tenían significado y referencias:

- (Me gusta el arte con el que puedes) «jugar y aprender cosas».
- (era) «enorme, masivo, pasar por debajo para sentirse involucrado».
- (a la pregunta acerca de lo que le atraería de un sitio web) «iría a ver a peces y lápices porque son grandes».
- (esto) «tenía un significado profundo, da una idea de cómo era antes aquí».

En el desarrollo de la Red, Sustrans ha trabajado con cerca de 100 artistas para crear 90 obras a lo largo 14 galerías de arte únicas y memorables, que le dicen a la gente algo acerca de las áreas que atraviesan en su viaje a lo largo de la red.



Un «paisaje itinerante»: el arte público puede mejorar la experiencia de recorrer la ruta.
Foto: Kai / Sustrans.

Las redes locales como parte de una estrategia integrada

Sustrans siempre ha pensado que la red nacional debería estimular a las autoridades locales a crear sus propias redes locales. En efecto, los programas de Sustrans más recientes se centran en completar los enlaces locales de estándares comparables (Sustrans, 2009).

El desarrollo local de la red de bicicletas dio un paso adelante cuando, en 2005, el gobierno estableció Cycling England, un organismo público no gubernamental creado para apoyar el ciclismo con el objetivo de conseguir más gente que se desplace en bicicleta, de forma más segura y más a menudo. Entre 2005 y 2011, este organismo financió el programa Cycling Demonstration Towns (Pueblos de Demostración de Ciclismo). El principio básico de este programa era demostrar que, con los niveles de financiación de entre £ 10 y £ 20 por persona al año –no atípico en países con altos niveles de ciclismo– se podría lograr, año a año, niveles sustanciales y sostenidos de crecimiento del ciclismo. El seguimiento del programa ha mostrado resultados alentadores, con tasas de crecimiento comparables a otros lugares que han logrado un gran aumento en el ciclismo.



Permeabilidad mejorada: ciclismo contra el tráfico en una sola dirección (Bristol).
Foto: J. Bewley / Sustrans.

La mayor parte de esta financiación se dirigió a la mejora y ampliación de las redes existentes en cada ciudad, que en muchos casos habían sido poco más que las rutas NCN. Desde el principio, Ciclismo Inglaterra reconoció que esto debería formar parte de una estrategia mucho más amplia que integre estas mejoras en la infraestructura con una gama más amplia de intervenciones complementarias (o «decisiones más inteligentes») respaldadas por un fuerte compromiso por oficiales de alto rango y miembros electos.

Desarrollo de las redes locales

Tanto la demanda (de los ciclistas actuales y potenciales) como la oferta (la calidad de las rutas existentes y las oportunidades de mejora) deben ser consideradas en el desarrollo de una red local de bicicletas. A veces, resulta útil en una primera etapa clasificar el conjunto de la red de carreteras existentes para identificar las que son adecuadas para el ciclista menos confiados.



Elevando el perfil: estacionamientos para bicicletas muy visibles en puntos estratégicos, como el parlamento europeo.
Foto: P. Insall / Sustrans.



La participación pública efectiva aumenta en la comunidad el sentido de propiedad de una ruta. Foto: J. Bewley / Sustrans.

No existe una metodología estándar sobre cómo desarrollar una red local de bicicletas. En algunas situaciones, sobre todo en zonas urbanas más pequeñas, puede ser suficiente elaborar un plan de red utilizando el conocimiento local de los atractivos principales en el área y de las rutas existentes y potenciales que se podrían desarrollar para los ciclistas. En otro caso, puede ser más apropiado un enfoque más sofisticado, integrando información, analizando el mercado potencial, comprometiendo a las partes interesadas y auditando provisiones existentes, para desarrollar un plan de desarrollo de la red y una estrategia de marketing asociado y participación pública, como se está haciendo en Cardiff (Consejo de Cardiff, 2011).

Algo decisivo para el desarrollo exitoso de una red de bicicletas es un programa efectivo de participación ciudadana. Sustrans ha desarrollado una gama de estrategias de participación para distintos escenarios. El más sofisticado es el proyecto DIY Streets, que une a las comunidades para ayudarlas a rediseñar sus calles, otorgando prioridad

a la gente y haciendo lugares más seguros y más atractivos para vivir. Es una alternativa asequible y dirigida por la comunidad, para el concepto de diseño de zonificación. DIY Streets se ensayó con éxito en once comunidades en Inglaterra y Gales, y ahora está siendo ensayado a una escala distrital mayor en Londres.

Como señala un residente local: «Como un grupo de residentes, DIY Streets nos ayudó a escucharnos unos a otros. Hemos investigado, discutido, discrepado y propuesto todo tipo de ideas. Celebramos nuestra primera fiesta en la calle, cuando el proyecto fue terminado y tenemos la intención de seguir manteniendo esta celebración en la calle».

Gestión y mantenimiento

Las secciones libres de tráfico de las rutas ciclistas y en particular las que utilizan las antiguas vías de ferrocarril proporcionan un valioso espacio para que la biodiversidad florezca. La gestión de estos corredores ha demostrado atraer una mayor biodiversidad como consecuencia de la apertura de las áreas que se habían vuelto oscuras y densamente arboladas de tierra especialmente en zonas urbanas hasta ese momento desatendidas. El NCN atraviesa tierras cuidadosamente tratadas, a las que el público tiene ahora acceso y en las puede disfrutar de la biodiversidad presente.

El mantenimiento adecuado de las rutas de ciclismo es esencial si se quiere que sean atractivas, pero plantea muchos desafíos. Sustrans establece un programa de cuidado voluntario como un medio para mantener la NCN y servir de enlace con la comunidad local a lo largo de una ruta, en particular cuando Sustrans tenía la responsabilidad de la gestión o las autoridades locales se mostraron renuentes a ocuparse de ellas. Ese programa cuenta ahora con cerca de 3000 cuidadores.



Guardarrutas voluntario realizando pequeñas tareas de mantenimiento.
Foto: Robert Ashby/Sustrans.

Los cuidadores son asignados a una sección de la NCN y llevan a cabo actividades prácticas para ayudar a mantener y aumentar el uso de la Red, y alentar a la comunidad a caminar y desplazarse más en bicicleta. Estos incluyen el mantenimiento básico de la ruta, como recolección de basura, cortar vegetación y garantizar que la señalización se mantenga clara y bien cuidada. Los cuidadores informan de cualquier problema que no son capaces de resolver, para que se solucione enseguida. Algunos cuidadores actúan como campeones de la señalización y tienen la responsabilidad particular de garantizar que las rutas estén debidamente señalizadas. Los cuidadores son atendidos por un Coordinador de Grupo en cada región.

Como dice un cuidador: «Estamos especialmente interesados en llevar el mensaje de Sustrans a los lugares de trabajo, ya que la mayoría de los viajes al trabajo son cortos y fácilmente se podría hacer en bicicleta e incluso a pie. Pero también voy a poner de mi parte para asegurarme de que las rutas estén bien señalizadas y cuidadas para que más gente pueda usarlas. También he estado animando a nuestros amigos y familiares para desempolvar sus bicicletas y redescubrir el camino. Ha tomado tiempo, pero creo que están empezando a tomarme en serio y pensando en la forma en que eligen viajar en sus rutinas diarias».

Este rol ofrece desafíos y recompensas. Como dice un coordinador de grupo: «Es maravilloso ver a la gente en sus bicicletas en las rutas que he ayudado a crear, pero todavía hay mucho que hacer. Hay que tratar de pensar lateralmente y tal vez mi carrera me ha ayudado a hacer eso. Cuando uno ve un problema, trata de solucionarlo».

Tony Russell

tony.russell@sustrans.org.uk