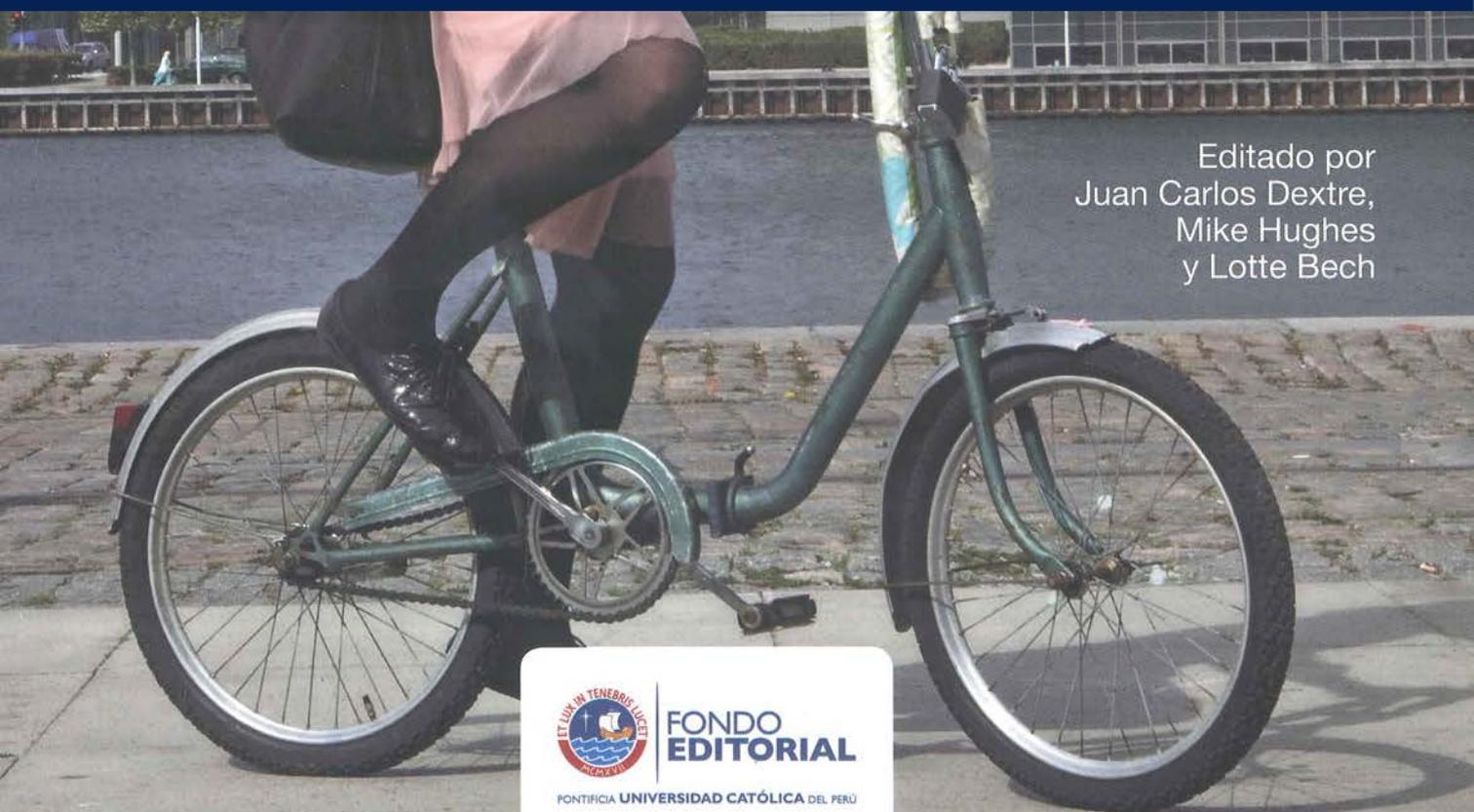


# Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo

Creando ciudades vivibles y bicicleteables



## Capítulo 8



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

# Ciudades para la gente – Estudios sobre la vida urbana en Copenhague

Lars Gemzøe, Gehl Architects, Copenhague (Dinamarca)

## Las personas hacen las ciudades más amables y amigables

Copenhague ha cambiado drásticamente en los últimos 40 años, de una ciudad dominada por los automóviles ha pasado a ser una ciudad donde la mayoría de los ciudadanos se desplazan en bicicleta o a pie. Este es un tipo de ambiente muy diferente al que se puede ver en muchas otras ciudades, donde los coches aún dominan las calles y los espacios abiertos. Es difícil ver a la gente cuando se están moviendo por la ciudad al interior de los autos. Los reflejos en los parabrisas y la velocidad dificultan la percepción. Una ciudad dominada por los autos es una ciudad de objetos en movimiento.

La gente en bicicleta y a pie constituye una experiencia muy diferente. Son totalmente visibles a medida que avanzan lentamente por las calles y plazas. Tienen tiempo para ver lo que sucede a su alrededor y, al mismo tiempo, otros puedan verlos. Los peatones y los ciclistas pueden disfrutar de todos sus sentidos, ya que no están encapsulados en un auto. Se puede establecer fácilmente contacto con otras personas, simplemente parando y hablando en el acto. No tienen que preocuparse por encontrar un estacionamiento o un lugar para reunirse. La gente que va caminando y en bicicleta en las calles de Copenhague hace la ciudad más amable y más humana. El ciclismo es una manera sencilla de moverse cotidianamente y no se necesita que la gente use ropa especial para hacerlo. El ciclismo es como caminar; simplemente, vida urbana: «rostros en la calle». Durante mucho tiempo, el ciclismo fue visto sólo como un modo de transporte de A a B. Hay mucho más que simplemente transporte en el acto de caminar e ir en bicicleta, y Copenhague es un buen ejemplo de cómo la cultura urbana ha cambiado.



**Foto 1.** Una ciudad llena de coches es una ciudad de objetos en movimiento, muy diferente a una ciudad con gente a pie y en bicicleta.

**Foto 2.** Gente de todas las edades y sectores sociales montan bicicleta a diario en Copenhague.

**Foto 3.** Copenhague es una ciudad llena de gente que se encuentra, habla y disfruta de la vida urbana.

## La información acerca de las personas es uno de los elementos claves en la transformación

Los datos han sido siempre importantes en la planificación urbana: es una herramienta de gran alcance, ya que a menudo define tanto los problemas como las soluciones. El conjunto más dominante entre los datos aplicados en la planificación de los espacios públicos ha sido normalmente sobre el tráfico vehicular, con un fuerte enfoque en el tráfico de automóviles. Los datos sobre los peatones no estaban normalmente disponibles y se sabía muy poco acerca de lo que hace la gente en los espacios públicos. A menudo, esto sigue siendo el caso en muchas ciudades de todo el mundo. La gente es invisible en el proceso de planificación debido a la falta de datos y, por ende, ignorada. Cuando los datos del tráfico son los datos dominantes, entonces las soluciones de diseño del espacio público tenderán a reflejar cómo se resuelven los problemas de conducción de automóviles, y cómo los espacios atienden al flujo de tráfico y no a las personas.

La información acerca de lo que la gente realmente hace, dónde está y dónde no está, pueden cambiar la perspectiva en la planificación. Cuando se establece un conjunto de datos sobre la gente, se abre una nueva posibilidad de debate; un debate sobre lo que hace a la ciudad atractiva, vivaz y acogedora para la gente, y no solo una ciudad buena para la conducción de vehículos.

Desde 1995, la ciudad de Copenhague ha publicado estudios bianuales sobre el desarrollo del ciclismo y sobre la satisfacción de los usuarios respecto del desarrollo de sus instalaciones para bicicletas. Un estudio similar sobre personas a pie se publicó por primera vez en 2011 (*Bylivsregnskab – Tendenser i det københavnske byliv 2010*; literalmente: *La vida en la ciudad cuenta – tendencias en la vida urbana de Copenhague*).

Pero hay una historia mucho más larga de recopilación de datos sobre el comportamiento de los peatones en Copenhague y que ha tenido un impacto interesante en la planificación durante décadas.

### Copenhague como caso de estudio

Copenhague es un caso muy interesante de cómo los datos sobre las personas han tenido un impacto significativo en el proceso de transformación de la ciudad, de ser un lugar lleno de vehículos a un lugar mucho más agradable lleno de gente.

La antigua calle principal de Copenhague, Strøget, fue cambiada en 1962 a una calle solo para peatones. Este cambio se produjo después de un acalorado debate sobre el posible impacto que esto podría tener. Nadie había nunca cerrado al tráfico vehicular una calle principal, en ningún lugar, por lo que se expresaron todo tipo de argumentos: los comerciantes estaban



**Foto 4.** Gammeltonv-Nytorv antes de 1962.  
Fuente: Oficina de Ingenieros del Municipio de Copenhague.



**Foto 5.** Gammeltonv-Nytorv hoy.

seguros de que las tiendas morirían si los autos se prohibían. Otros estaban seguros de que el clima húmedo danés haría desastres en la calle sin tráfico. ¿Qué aspecto tendría un lluvioso lunes, cuando la calle esté totalmente vacía? En definitiva, el argumento era que no encajaba con la cultura danesa: “¡Nosotros no somos italianos!”, fue la consigna. Era evidente, en Copenhague, la falta del tipo de cultura urbana que se encuentra en el Mediterráneo, donde la gente se reúne, de detiene a conversar, y se sienta afuera de los restaurantes. Nada de eso existía en Copenhague en ese momento. Y era cierto: no teníamos ese tipo de cultura. Sin embargo, el tiempo demostró que el principal obstáculo para ello es que nos habían llenado todos los espacios públicos abiertos con autos estacionados.



Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo

**Foto 6.** Strøget en un agradable día de verano cualquiera.

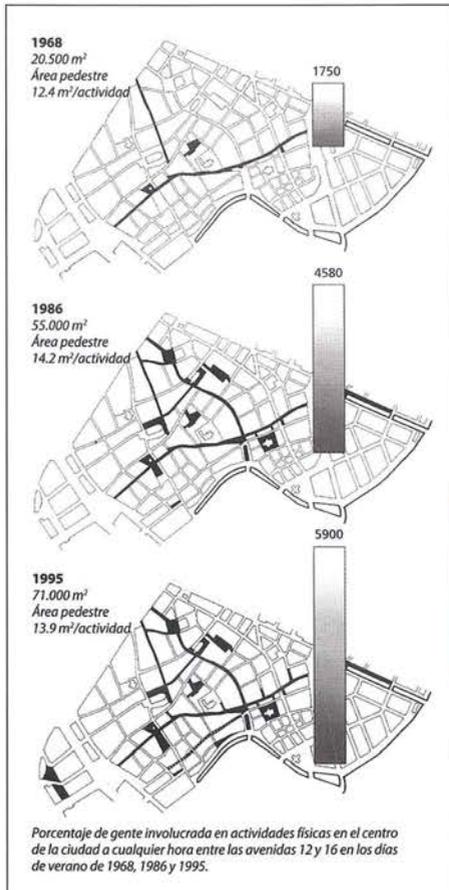


**Foto 7.** Strøget en un día lluvioso.

La calle peatonal se convirtió en un éxito, tanto para las personas como para los comerciantes. Las dos calles comerciales adyacentes del centro pidieron ser calles peatonales también. Después de que la calle se transformó en un espacio sin coches, se inició un proceso que, con el tiempo, cambió por completo la cultura urbana de la vida al aire libre en la ciudad.

### **Copenhague tiene datos acerca de la vida pública que cubren un período de 40 años**

En 1968, el profesor Jan Gehl, con un equipo de estudiantes e investigadores, en su mayoría de la Escuela de Arquitectura de Copenhague, estudiaron lo que la gente realmente estaba haciendo en la calle después de que los coches desaparecieron. Observaron atentamente lo que estaba pasando, dónde sucedía, qué tanto estaba pasando y por cuánto tiempo. El estudio se convirtió en el primero de una serie de estudios recurrentes sobre cómo el haber creado espacios sin coches de buena calidad para las personas que caminan, llevó a un cambio total en la naturaleza y cantidad de la vida pública.



**Foto 8.** La ciudad entregó casi cuatro veces más de espacios libres de coche, desde 1968 hasta 1996, y el resultado fue casi cuatro veces más actividad. (Gráfico de Espacios Públicos – *Public Life*, Copenhague 1996, Jan Gehl y Lars Gemzøe, Danish Architectural Press).

Se desarrollaron varios métodos sencillos, todos ellos basados en observaciones al nivel de la vista en los espacios públicos. La atención se centró en las formas de registro de los patrones de la vida pública. ¿Cuántas personas caminaban?, ¿qué estaban haciendo y dónde pasaban el tiempo? Lo novedoso fue la forma en que estos métodos se utilizaron para dar una idea de las actividades simultáneas en un distrito de la ciudad durante todo un día y noche.

### ¿Cuáles fueron los resultados?

Los cambios en la vida urbana al aire libre fueron sorprendentes. Cuando los datos se comparan a lo largo de 40 años, muestran grandes cambios en la vida pública de una ciudad que estaba muerta por la noches, a una ciudad que estaba viva de día y de noche; de un centro de la ciudad casi totalmente carente de asientos al aire libre, a una ciudad llena de cafés al aire libre. Pero sobre todo, muestra cómo el centro de la ciudad pasó de



**Foto 9.** A pesar de la preocupación por el clima lluvioso danés, los cafés al aire libre florecieron y se multiplicaron.

**Foto 10.** La vida de café ha dejado de ser exclusiva del verano y ahora se da todo el año. Las mantas son ahora un estándar en Copenhague.

**Foto 11.** Un gran número de festivales han surgido debido a que los espacios libres de vehículos ofrecen nuevas oportunidades.

ser un lugar en el que dominaban las compras y las vitrinas comerciales, a ser un lugar con una multitud de actividades culturales y oportunidades. Los resultados más llamativos de los datos recabados mostraron que, mientras que la ciudad había aumentado casi cuatro veces el número de metros cuadrados libre de vehículos desde 1968 hasta 1995, el número de personas que pasaba tiempo en las mismas plazas y calles también se había casi cuadruplicado. Esto no se debió a que mucha más gente vino al centro, sino a que la gente pasaba más tiempo haciendo una gama mucho más amplia de actividades que antes. El centro de la ciudad se había convertido en el punto de encuentro más importante.

## Cómo los datos apoyan las acciones políticas y de planificación

Los cuatro estudios de Copenhague –1968, 1986, 1995 y 2005– fueron realizados como estudios de investigación independientes, iniciados únicamente por los investigadores, quienes tuvieron que recaudar fondos para pagar a los estudiantes que trabajan en el registro de las actividades y también para publicar los resultados una vez que se completaron. Las publicaciones y los libros tenían como objetivo informar a las personas

de Copenhague, a los planificadores y arquitectos, así como a los políticos. Los libros fueron traducidos a muchos idiomas y cada vez más y más ciudades aplican esos métodos hoy en día.

Con los años, hubo muchos indicios de la utilidad de los datos para los alcaldes a cargo de los espacios públicos, y para los ingenieros y arquitectos responsables de la planificación. Estuvo claro que la gente “votó con sus pies” y utilizaba los espacios más y más mientras más tenían. También estaba claro que, con más espacio, nuevas actividades estaban floreciendo, desarrolladas por organizaciones, ONG y particulares, como el Festival de Jazz, el Carnaval de Verano, la Noche de la Cultura, el Desfile Gay y mucho más. Con más espacios públicos de calidad, más personas encontraron nuevas formas de utilizar los nuevos espacios libres de carros para nuevas actividades al aire libre.

Los datos apoyaban que se siguieran tomando medidas similares, y cada vez más espacios libres de autos se convirtieron espacios para personas. Los alcaldes encargados de los espacios públicos han cambiado mucho con el tiempo, desde la extrema izquierda al centro-derecha y de nuevo al centro-izquierda, pero lo interesante es que el núcleo de la política sigue siendo el mismo: ofrece mejores condiciones para la gente de a pie y serás recompensado. La gente disfrutaba los espacios libres de coches en la ciudad y quería más.

## Copenhague, ciudad de ciclistas

El desarrollo de la bicicleta como una actividad diaria ha sido tal vez el cambio más notable en la ciudad: durante los últimos 40 años ha tenido lugar un gran aumento del ciclismo. Los planificadores de Copenhague han sabido utilizar los datos estadísticos durante muchos años como una herramienta útil en la planificación de la infraestructura para bicicleta. Desde mediados de los años noventa, la ciudad también ha utilizado los

**Foto 12.** Con cada vez mejores condiciones para los ciclistas, tenemos más y más personas que utilizan la bicicleta como parte de la vida diaria.





**Foto 13.** Contadores de bicicletas: les dicen cuántos son y que el ciclismo es importante («cuenta»).

datos y la comunicación intensiva con los usuarios como parte de la estrategia para hacer que más personas utilicen las instalaciones. Era importante comunicar que cada vez es más seguro montar bicicleta. La información acerca de la calidad de la infraestructura y los comentarios de los ciclistas a través los *Reportes de Bicicleta* –que se publica cada dos años– han sido importantes de este desarrollo. El *Reporte* más reciente muestra que el 50% de los residentes en la ciudad de Copenhague va al trabajo o a su centro de estudios en bicicletas (*Copenhague: Ciudad de Ciclistas – Reporte de Bicicleta, 2010*).

Otra manera de contar y medir es con los nuevos contadores de bicicleta. Estos son visibles para todos los usuarios y lleva la cuenta de cada ciclista que pasa por la ciclovía, ese día y en el último año. El mensaje es: es importante usted monte bicicleta y usted cuenta.

Como resultado de estas políticas, la ciudad mejoró muchísimo para los copenhaguenses de todas las edades. También se convirtió en un destino mucho más atractivo para los visitantes y turistas. La vida urbana es ahora una marca de la ciudad que se enorgullece de sus monumentos, que no impone edificios, sino «gente en movimiento», tal como se describe en el *Reporte de Bicicletas*.

Los primeros cuatro estudios sobre los peatones no fueron encargados por la Alcaldía de Copenhague, pero la ciudad los apoya económicamente. Todos los datos han sido entregados a la ciudad y los investigadores han aconsejado a la ciudad sobre cómo llevar a cabo su investigación. El quinto estudio se realizó en Copenhague el 2010 por el propio municipio y toda la información es accesible en el sitio web de la ciudad. *Bylivsregnskab - Tendenser i det københavnske byliv 2010* (literalmente: *La vida en la ciudad cuenta - tendencias en la vida urbana de Copenhague*). Una versión en inglés está en camino.

Esto señala el hecho de que la ciudad ha asumido la obligación de recoger los datos necesarios para estudiar cómo se utilizan los espacios públicos, cómo su uso se relaciona con el diseño y lo bien que los espacios son percibidos por los propios usuarios. «La gente primero» es un eslogan que está firmemente arraigado en las políticas de la ciudad.

Los sorprendentes resultados en Copenhague han inspirado a otras ciudades como Melbourne, Sydney, Londres, Nueva York y muchas otras más para realizar estudios similares realizados con el fin de hacer que sus ciudades sean más habitables. Melbourne también se ha inspirado para hacer sus ciclovías y reportes de bicicletas al «estilo de Copenhague».

**Lars Gemzøe**

[lars@gehlarchitects.dk](mailto:lars@gehlarchitects.dk)

#### **Créditos de las imágenes**

Todas las imágenes son del autor, excepto donde se indique lo contrario.