



La bicicleta como una opción sostenible y saludable para Lima

Por Juan José Arrué



Los dolores de cabeza

Hartos de la migraña, producto de la música a todo volumen en el bus, de los gritos de los cobradores, del ruido de las bocinas, de la incomodidad en el vetusto y a veces maloliente taxi y en general del estrés que genera desplazarse en carros y buses por la capital, hay quienes pensamos, un tanto ingenuamente, en gozar montando bici, sustituyendo de esta forma los indeseables viajes en

vehículos motorizados (quedan excluidos, por supuesto, los cuasi cómodos viajes en automóvil propio) por un modo saludable y amigable de movilidad. El problema es que la infelicidad no se nos va. Cuando avezadamente nos subimos a la bici y salimos a la calle, rehuendo al insufrible tráfico y rehusándonos a ser los maltratados pasajeros de siempre, tropezamos con nuevos y, lo que es peor, mayores infortunios. Ya no nos preocupamos de ir aplastados en el micro, sino de que éste nos vaya a aplastar. Ya no miramos y reclamamos molestos al cobrador o al chofer por las condiciones en que viajamos o por el trato que nos dan, sino que todos (conductores de autos privados, choferes de buses, cobradores, transeúntes y policías incluidos) nos miran mal.

No me refiero a montar bicicleta los domingos por el malecón, desde luego que no, sino que hago alusión a los desplazamientos ordinarios en bici (Origen-Destino) con los que en ciertas ocasiones ansiamos sustituir los viajes en vehículos motorizados. El ciclista se convierte en blanco de los ataques por tratar de ganarse, con toda justicia, un lugar en la dinámica urbana de movilidad.

El panorama

Según el Informe N° 137 de la Defensoría del Pueblo, la ciudad de Lima-Callao para el 2007 contaba con una red de ciclovías de aproximadamente 90 km. Debido a la habilitación de ciclovías en avenidas y calles de varios distritos de la ciudad durante los últimos años, entre ellos Jesús María y Lince y las obras en la Costa Verde, tenemos para el 2010 alrededor de 120 km¹. Según el Informe Defensorial, la situación de la infraestructura vial en países vecinos no es muy distinta a la nuestra, la ciudad de Santiago, por ejemplo, tiene una red de aproximadamente 110 km,

... la región de Flandes cuenta con una red de ciclovías de nada menos 11283 km. ¡Sorprendente!

1 Información proporcionada por el Área Técnica del Proyecto Especial Metropolitano de Transporte No Motorizado.

mientras que la de Bogotá (a raíz de sus políticas en movilidad urbana) cuenta con 300 km. Muy lejos de este hemisferio, en Holanda, la región de Flandes cuenta con una red de ciclovías de nada menos 11283 km. ¡Sorprendente!

Ciudad	Red de ciclovías (km)
Santiago de Chile	110 (2007)
Lima-Callao	120 (2010)
Bogotá	300 (2007)
Flandes	11283 (2009)

Elaboración propia. Fuentes: "Informe Defensorial N°137" y "Flanders by bicycle"

Si no lo contextualizamos, la contrastante cifra nos genera una profunda depresión (la red de ciclovías de Flandes tiene 100 veces el tamaño de la nuestra). Es por esto que debemos relativizarla en función de la extensión del territorio, la cantidad de áreas urbanas e interurbanas (su distribución en el territorio y la densificación), la población, la cultura citadina, los recursos económicos, entre muchos otros aspectos tan relevantes como los mencionados. Pero existe un aspecto esencial para comprender tamaña infraestructura y es la historia de muchas ciudades de occidente. Holanda, como Bélgica, son países en los que, a lo largo de las últimas décadas, han escogido un camino muy distinto al modelo estadounidense de "ciudad autopista". Como en la mayoría de ciudades occidentales, la cantidad de vehículos privados en sus zonas urbanas empezó a generar grandes inconvenientes para la vida cotidiana de los urbanitas y para el desarrollo del mercado: tráfico vehicular (disminución de horas/hombre), reducción de vías y espacios propicios para el desplazamiento peatonal, costos altísimos para las urbes en materia de infraestructura y mantenimiento, contaminación ambiental urbana (y sus consecuencias: problemas de salud física y psicológica), entre otros.

Frente a esto, hubo un vuelco en la concepción del espacio y el entramado urbano: devolver la ciudad, de una manera saludable, a los peatones. Así tenemos que en la actualidad en Holanda el 28% de los viajes diarios se realiza en bicicletas, mientras que en Estados Unidos, país en el que impera la lógica de grandes autopistas, los viajes en bici no llegan ni al 1%. En Lima, el panorama de los desplazamientos cotidianos se configura de la siguiente manera: alrededor del 25% de los viajes se realizan a pie, casi el 60% en transporte público masivo (bus, micro y camioneta rural) y taxi, un 10% en automóvil privado y tan solo el 0.5% en bicicleta.

Ciudad/País	Porcentaje del total de viajes urbanos diarios en bicicleta
Lima-Callao	0.5 (2007)
EEUU	0.9 (1995)
Nairobi	1.2 (2007)
Santiago	1.9 (2007)
Bogotá	8 (2007)
Alemania	12 (1995)
Holanda	28 (1995)

Elaboración propia. Fuentes: "Informe Defensorial N°137", "Will Smart Bikes Succeed as Public Transportation in the United States?", "Rethinking Road Traffic Accidents"

Nuestra realidad no es ni la estadounidense ni la holandesa, y podemos decir que, aunque parezca extraño, tenemos una ventaja: nuestro parque automotor es pequeño en comparación con otras ciudades latinoamericanas. Mientras que en Lima el índice de motorización (IM) es 100 vehículos por cada mil habitantes, en Sao Paulo es de 500, Buenos Aires 335, Santiago de Chile 170 y Nueva York 400². Vemos entonces que los problemas de congestión en nuestra ciudad no pasan por un exceso de vehículos sino por la falta de planificación de un sistema de movilidad urbana integral y su implementación a través de políticas públicas que favorezcan a la colectividad³. Si tomamos como referencia ciudades como Bogotá o Flandes, las políticas pasan por desincentivar el uso de vehículos particulares (en Bogotá se creó el Día Sin Carro, en muchas ciudades europeas, como Londres, se han implementado mecanismos de reducción del tránsito de vehículos particulares en centros históricos favoreciendo los desplazamientos a pie, en bici y en vehículos de transporte público masivo poco contaminantes, en Quito se implementó el Pico y Placa para reducir la cantidad de autos privados desplazándose por la capital), invertir en sistemas de transporte público masivo (BRT como El Metropolitano, metros, trenes, tranvías), propiciar el uso de vehículos no contaminantes (bicicletas, patines, monopatines, etc.) y caminatas para distancias cortas.

Parque automotor en ciudades americanas	
Ciudad	Índice de Motorización (IM)
Lima	0.1
Santiago de Chile	0.17
Buenos Aires	0.335
Nueva York	0.4
Sao Paulo	0.5

Elaboración propia. Fuentes: "Congestión versus transporte público" y "El Perú es dueño del parque automotor más pequeño pero mortal de la región"

Un poco de creatividad no vendría mal

... la bicicleta además de ser un medio de transporte, contribuye a la salud de la persona.

Es en estas circunstancias que el uso de la bicicleta puede recomendarse como un medio de movilidad complementario a los sistemas de transporte público masivo que se están implementando en la ciudad. Podemos imaginar calles de uso mixto, reservadas exclusivamente para bicicletas y peatones, con derecho de ingreso de vehículos motorizados sólo para propietarios o inquilinos; se podría pensar en una integración multimodal de medios de transporte, entre los cuales la bici cumpla un rol articulador de distancias cortas. Sería necesaria una normativa que prohíba el tránsito de vehículos particulares en ciertas zonas de la ciudad o mecanismos de desincentivo del auto particular, como altos costos por parqueo en zonas de gran

² Los datos han sido recogidos del artículo "Congestión versus transporte público" de César Lama More. UNI 2009 y "El Perú es dueño del parque automotor más pequeño pero mortal de la región" El Comercio.

³ Para una explicación más detallada del asunto léase el artículo "Sobre la movilidad urbana: problemas y soluciones" de Juan José Arrué.

congestión, o la creación de zonas de reducción de velocidad a 30 km/h (zonas 30 o Traffic Calm) que brinden seguridad y comodidad a peatones y ciclistas; habilitar zonas de parqueo de bicicletas articuladas a la red de ciclovías y a las estaciones del transporte público masivo (Metropolitano y Tren Eléctrico).

Entre sus ventajas, la bicicleta además de ser un medio de transporte no contaminante cumple una función recreativa, contribuye a la salud de la persona que la utiliza a través del ejercicio realizado y genera energía cinética que puede ser almacenada y utilizada posteriormente en beneficio de la ciudad (tecnología que está siendo implementada en algunas ciudades).

Empero, el éxito de las políticas que impulsen este medio de transporte y recreación dependerá de ciertos aspectos: 1) la elaboración de estudios basados en las demandas actuales de viaje, considerando la extensión de la ciudad y la dinámica de flujos de movilidad cotidianos; 2) el aprendizaje a partir de aciertos y desaciertos en el diseño e implementación de ciclovías y su vinculación con el espacio público en otras ciudades; 3) la implementación en paralelo de políticas integrales de movilidad urbana y 4) la apuesta por generar cambios en los patrones culturales de comportamiento de los habitantes de la ciudad.

Junio 2010

© Ciudad Nuestra

Bibliografía referencial

“Congestión versus transporte público” de César Lama More. 2009

“Flanders by bicycle” elaborado por Mobiliteit en Openbare Werken. 2009

“Informe Defensorial N° 137” de la Defensoría del Pueblo. 2007

“Proyecto Especial Metropolitano de Transporte No Motorizado” (PEMTNM)

“Rethinking Road Traffic Accidents” de Solomon M. Nzioka

“Sobre la movilidad urbana: problemas y soluciones” de Juan José Arrué. 2009

“Will Smart Bikes Succeed as Public Transportation in the United States?”