

Las 3 aristas del cambio para una movilidad sostenible sobre 2 ruedas: ¡Señor(a) autoridad, consejos al alcance de su bolsillo!

Por Juan José Arrué

La nueva administración de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) ha dejado en claro que le otorgará a la bicicleta un rol protagónico en la dinámica cotidiana de movilidad urbana de la ciudad. La pregunta que nos toca hacer ahora es cómo lo van a hacer.

Actualmente existe el Proyecto Especial Metropolitano de Transporte No Motorizado e iniciativas distritales de construcción de carriles bici, tales como las de Miraflores, Lince y Jesús María. Se suma a ello la continuación de la ciclovía de la Costa Verde, en la parte baja de los acantilados, iniciada durante la gestión municipal 2007-2010. No obstante el interés de varias municipalidades por impulsar el uso de la bicicleta a través de la construcción de ciclovías y campañas de educación en el uso de la bicicleta, se necesita de una serie de cambios de carácter político, algunos otros de orden conceptual y otros más desde una mirada técnica para (re)orientar los recursos municipales hacia estrategias eficaces y eficientes de incentivo al uso de este medio de transporte.

¿Cuáles son esos cambios conceptuales mínimos necesarios?

1) Cambios de carácter político. Resulta urgente resolver el problema de la desarticulación de las iniciativas distritales. Será necesario enlazarlas bajo una visión integral de ciudad a través de una planificación de alcance metropolitano con acuerdos vinculantes. De lo contrario continuarán siendo comunes acontecimientos tales como la descoordinación entre la MML y la Municipalidad de Barranco en el tramo de la Costa Verde dentro de la jurisdicción de este distrito. Recursos de esta municipalidad distrital transferidos por el Gobierno Central para la construcción del malecón costero están siendo echados al agua al culminar una ciclovía iniciada durante la gestión 2007-2010 que tendrá que ser destruida durante este año para ampliar a seis los carriles de la avenida de la Costa Verde, obra que iniciará la MML en abril próximo. Las razones esgrimidas por la APCV (Autoridad del Proyecto Costa Verde) consisten en que el diseño hecho por la comuna barranquina no fue aprobado por dicha autoridad.

Lo que ocurre detrás de todo ello es que la actual estructura de gobierno de la ciudad refuerza una gestión feudalizada del territorio. Otro ejemplo que ilustra este problema es la desarticulación de las ciclovías de la ciudad. Es decir, la desarticulación en el plano administrativo se exhibe durante cada gestión en la infraestructura que se desarrolla. Para el usuario de la bicicleta es muy difícil trazar un trayecto que le permita atravesar a más de un distrito haciendo uso de las ciclovías, salvo raras excepciones como las ciclovías de las avenidas Universitaria, Arequipa o Salaverry, que aún cuando conectan a más de una comuna, muestran serios errores de diseño que convierten a los ciclistas en candidatos a sufrir constates accidentes.

Otro cambio que se encuentra en terreno de las autoridades es comprarse el pleito de la movilidad urbana sostenible que significa, sin mayores reparos, hacerle la lucha al uso del auto particular, aún cuando quienes defiendan el derecho al auto propio lo hagan como si se tratase del derecho a la vida. El reto más grande para las autoridades, y no es poca cosa, será

convencer a la población de que el uso de medios de transportes saludables y humanizantes como la bicicleta o incluso y eficientes como los sistemas integrados de transporte público masivo son propicios para lograr el bienestar social y el incremento de la calidad de vida en la capital.

¿Cómo lograrlo?

Tres consejos:

- ✓ Primero es que **cada obra** metropolitana de cara a la transformación de la dinámica de movilidad demuestre antes, durante y después de su implementación los beneficios que trae para los ciudadanos. En ese sentido, estrategias de publicidad que demuestren los beneficios del uso de la bicicleta serán básicas.
- ✓ Segundo, nadie se va a apropiarse de la idea de que la bicicleta es un medio sostenible, saludable y seguro de movilidad (entre tantas otras bondades) si no la comienzan a **usar las propias autoridades y funcionarios**. Es como que un padre le diga a su hijo que debe comer comida saludable cuando frente a él lo único que hace todos los días es comer comida chatarra. ¿Cuántas de nuestras autoridades y funcionarios van a sus municipalidades en bicicletas? ¿Hay estacionamientos para bicis en los edificios municipales? Podrían comenzar dejando su auto en casa siquiera un día y hacer uso de la bicicleta.
- ✓ Tercer consejo: **hacer de la participación ciudadana un hábito** de gobierno y no un despacho dentro de la municipalidad. La participación ciudadana debe ser transversal a todo proyecto para el desarrollo de la ciudad. Quedan obsoletos mecanismos como el presupuesto participativo que no resuelven el problema sino que lo oculta. Entonces, si queremos que la implementación de políticas públicas orientadas a impulsar el uso de la bicicleta sean un éxito, debemos exigir que éstas incluyan mecanismos de participación ciudadana, desde el diseño hasta la piedra final.

2) **Cambios de carácter conceptual.** ¿El problema del escaso uso de la bicicleta es la ausencia de infraestructura y señalética apropiada? No es tal la causa del problema sino una señal de que las cosas no andan tan bien en la capital en materia de movilidad urbana. El problema es mucho más complejo y atañe a distintas dimensiones. Uno de los retos principales que tiene entonces el nuevo gobierno es ver la problemática en toda su magnitud. El impulso al uso de la bicicleta debe partir sí o sí articulando los siguientes elementos: 1) **la construcción de una cultura bici** que parta del reconocimiento del interés por parte de la población y de la existencia de un público cautivo. El surgimiento en la última década de grupos activistas en pro del uso de la bicicleta pone de manifiesto una nueva movida encausada en la lucha por una movilidad más inclusiva y saludable. 2) la aplicación de la nueva Ley de promoción al uso de la bicicleta en el nivel de gobierno municipal a través de **ordenanzas, obras y programas urbanos que promuevan su uso**, de la misma forma le compete al Gobierno Nacional hacer las modificaciones necesarias en los reglamentos de tránsito que visibilicen al ciclista y le otorguen un lugar prioritario entre los modos de desplazamiento, 3) la implementación de infraestructura y señalética adecuadas (sobre este punto volveremos más adelante), lo que significa garantizarles anualmente la asignación de un presupuesto que (re)oriente los recursos al desarrollo de un espacio sostenible y que no se consuman las arcas municipales en

infraestructura dirigida sobremanera al uso del auto particular y 4) en un principio es sumamente necesaria la fiscalización por parte del personal municipal y la vigilancia por parte de la policía de tránsito para el buen comportamiento de peatones, ciclistas y conductores de vehículos motorizados. De lo contrario no será extraño encontrar carros estacionados sobre ciclovías, situación común en carriles bici como el de la calle Trinidad Morán en el distrito de Lince, o peatones y ciclistas que no hacen un uso adecuado de las aceras, calzadas y crucesos.

¿Cómo lograrlo?

Cuatro consejos:

- ✓ Debemos exigir un reconocimiento por parte de las autoridades de los **distintos actores que componen la movilidad**. Solo ahí se podrán construir soluciones integrales a la par que se visibilizará ese universo tan diverso llamado movilidad urbana y en donde las municipalidades podrán encontrar a los aliados estratégicos para generar las transformaciones deseadas. Universidades, ONGs, agrupaciones pro bici y empresas pueden colaborar con los gobiernos locales en el logro de los objetivos trazados.
- ✓ Para ello se puede hacer uso de la **creatividad de profesionales locales** a través del diseño de mecanismos interactivos de participación ciudadana tales como las plataformas web que permiten hacer mapeos de la infraestructura existente y generan espacios para visibilizar a los usuarios de bicis.
- ✓ Se puede crear una **mayor cercanía con las empresas representativas de la ciudad** para que a través de sus programas de responsabilidad social patrocinen campañas y el desarrollo de infraestructura para bicicletas.
- ✓ Es un reto **instalar el tema en la agenda de la ciudad** y en los contenidos cotidianos de los medios de comunicación para generar una preocupación compartida de la ciudadanía.

- 3) **Cambios de carácter técnico.** Este punto es crucial para el desarrollo de la infraestructura y señalética futura, así como para la corrección de los errores de diseño actuales en las ciclovías de la ciudad. Se suma a ello el hecho de que un vistazo a profundidad sobre las características de la malla vial y estudios hechos en diversas partes del mundo desde hace más de dos décadas, rompen con una serie de creencias, tales como que lo más seguro para el ciclista es la implementación de carriles bici.

Contrario a lo que muchos creen, la implementación de vías segregadas para bicicletas en los márgenes de calles y avenidas puede volver más vulnerable al ciclista que aquellas vías compartidas por vehículos motorizados y bicis. La razón es que, al segregar al ciclista por un carril especial, éste sale del campo visual en el que concentra su atención el conductor de auto, de esta forma los cruces y giros se tornan lugares con altas probabilidades de generar accidentes (peor aún cuando son carriles bici de doble sentido), en los que el principal perjudicado es el ciclista. Ojo, esto no significa que todos los carriles bici son peligrosos, sino que son un tema que debe ser trabajado con sumo cuidado.

Cosa similar ocurre con vías para ciclistas en bermas centrales de avenidas altamente transitadas y con múltiples intersecciones en su trayecto. Son los casos de avenidas como Pardo, Arequipa, Universitaria o Salaverry. Son espacios que en un comienzo probablemente

fueron pensados para transeúntes, como paseos peatonales en alamedas de antaño. En la actualidad no queda claro a quién pertenece el espacio o si está pensado para ser ocupado por ambos: peatones y ciclistas. El hecho es que sea lo uno o lo otro, en la situación actual no es conveniente para ninguno. La razón es que estas avenidas cuentan con múltiples intersecciones en las que está permitido el giro a la izquierda y en las que la señalética no resalta la preferencia, que en la gran mayoría de casos deberían tener peatones y ciclistas: la aventura de andar sobre dos ruedas pasa de ser satisfactoria a atemorizante. A no ser que la decisión sea implementar una señalética que favorezca a ciclistas, impedir los giros a la izquierda u otro artilugio, no deberían existir tales carriles bici. Dos casos concretos de serio peligro para ciclistas son el cruce las avenidas Universitaria y Bolívar, en Pueblo Libre, y el cruce de las avenidas Arequipa y Javier Prado, en San Isidro. En fin, las decisiones correctas para el mejoramiento de tales ciclovías les competen a los equipos técnicos propios de las gerencias municipales encargadas de la movilidad. Lo que nos lleva a un siguiente punto no menos importante que los anteriores.

Las municipalidades en su mayoría no cuentan con el personal técnico adecuado para resolver problemas de movilidad urbana -que requieren equipos multidisciplinarios de ingenieros del tránsito, científicos sociales, psicólogos, educadores, planificadores urbanos especialistas en movilidad urbana, entre otros profesionales- y en muchos casos las obras se encargan a profesionales de otras áreas o funcionarios de gerencias que poco o nada tienen que ver con el tema. Es un asunto urgente a resolver y no cabe duda que juegan un papel central las universidades e institutos.

Otro aspecto clave que en realidad atañe a un cambio de carácter conceptual pero que, por sus implicancias en lo referente al diseño urbano, lo coloco en este punto consiste en la diferenciación de la bicicleta como medio de transporte y medio de recreación. Es una diferencia necesaria que debe tener en cuenta todo hacedor de políticas públicas así como los profesionales encargados del desarrollo de la infraestructura dado que tiene consecuencias relevantes en la intensidad y tipo de uso que se le dará a la vía. Una ciclovía como la del malecón de Miraflores es principalmente de uso recreativo. La razón es que no comunica diversas zonas de un espacio urbano de usos mixtos. Es decir, esta ciclovía se encuentra en una zona eminentemente residencial y es habitualmente usada por personas que hacen deporte, por niños que salen a divertirse o por alguien que desea pasearse viendo el hermoso atardecer limeño. Nadie se dirige a trabajar o va de compras por esa ciclovía. Una vez que llega al Puente Villena desaparece y por el otro extremo ocurre lo mismo, a la altura del Estadio de Miraflores. Sí es una ciclovía recreativa en su morfología actual. La situación podría cambiar si al menos, en la parte sur, se decide extender la vía hasta el Parque Central y Larcomar, de manera que quede comunicada con las ciclovías de las avenidas Arequipa y Pardo, así como próxima a la estación Ricardo Palma del Metropolitano.

Distinto es el caso de una ciclovía que comunique diversos espacios de uno o varios distritos en los que encontremos plantas bajas comerciales y financieras con plantas altas residenciales e infraestructura para el esparcimiento. En estos casos una ruta para bici cumple la función de vía para el transporte individual de distancias cortas e incluso medias. Es necesario que quienes planifiquen e implementen ciclovías reconozcan esta diferencia esencial, de modo que los recursos puedan ser canalizados de la mejor manera posible a favor de la mayoría y para el desarrollo de espacios orientados por el transporte sustentable (DOTS) en los que el uso de la bicicleta es complementario al desarrollo de un sistema integrado de transporte público

masivo. Habrá que ver de qué manera será usada la nueva ciclovía de la Costa Verde, pues no vaya a ser que nadie quiera bajar por ahí, salvo los fines de semana para ir a la playa (lo que tampoco estaría mal siempre y cuando los objetivos de tal proyecto sean de carácter recreacional).

Dicho todo lo anterior, si de retos se trata, a lo que debemos apuntar es a la creación de ciclovías seguras para los ciclistas, y sólo en caso sean necesarias. Optar por vías compartidas por ciclistas y conductores de autos puede ser una buena decisión siempre que existan los criterios y elementos mínimos necesarios que disminuyan los riesgos para conductores de bicis, de vehículos motorizados y peatones. En ese sentido, conocer el lugar que cada quien ocupa en el orden de preferencia de la dinámica de movilidad urbana es esencial, y por supuesto, peatones y ciclistas deben ocupar el primer lugar.

¿Cómo lograrlo?

Cuatro consejos:

- ✓ En primer lugar, debemos hacer un **mapeo de las dinámicas de viajes en bicicleta** en la ciudad de Lima, así como de los kilómetros de ciclovías existentes a la fecha. En caso exista entre los miles documentos municipales, habrá que actualizarlos. Para ello las autoridades deberán acudir al apoyo de los grupos pro bici, quienes pueden ayudar a comprender la dinámica de movilidad sobre dos ruedas.
- ✓ Es decir, no basta con conocer dónde se ubican las vías actuales y desde un escritorio imaginar la ciudad, sino que, **de acuerdo a la demanda de viajes existente, los trayectos preferidos por los ciclistas y los nuevos desplazamientos que se deseen inducir dirigidos al DOTS, se deben proyectar las futuras ciclovías**, así como la infraestructura y señalética necesaria.
- ✓ Los equipos técnicos multidisciplinarios de las municipalidades deberán **explorar las experiencias en la implementación de estrategias pro bici en distintas ciudades del mundo**, con principal atención en aquellas de la región latinoamericana, para evitar cometer aquellos errores comunes.
- ✓ Por otro lado, toda implementación de ciclovías deberá ir acompañada de **campañas dirigidas a propiciar una cultura bici** en la que los distintos actores del espacio urbano se movilicen con responsabilidad siendo conocedores de sus deberes y derechos urbanos.

Enero de 2011

© Ciudad Nuestra