

Uso de la bicicleta

UN FOLLETO
INFORMATIVO
SOBRE
HABITABILIDAD

La mitad de los viajes que se realizan en Estados Unidos son de tres millas o menos y, sin embargo, la mayoría de las personas los hacen en automóvil, incluso a los destinos más próximos. En EEUU, solo el 3% de los traslados al lugar de trabajo se hacen en bicicleta, contra el 60% registrado en Holanda.

Aun así, es posible considerar que podemos mejorar nuestro porcentaje. La bicicleta ha crecido en popularidad. La cantidad de viajes que se realizan en bicicleta se duplicó entre 1990 y el 2009, y muchas comunidades y el Gobierno federal están promoviendo la bicicleta como una solución a las necesidades de transporte para un futuro saludable y viable.¹

Encuestas realizadas muestran que el 60% de las personas en Estados Unidos usarían una bicicleta si se sintieran seguras al hacerlo, y ocho de cada diez concordaron en que el ciclismo es una actividad saludable y positiva.

Si bien se continúan debatiendo temas relacionados con el uso de la bicicleta, la experiencia indica que las medidas que lo promueven mejoran la seguridad para todos los

usuarios de las calles, incluso los vehículos motorizados.²

En el 2010, la ciudad de New York eliminó un carril de automóviles para establecer, debidamente marcado, un carril de dos vías para bicicletas, con una franja intermedia para estacionar vehículos que sirve a su vez como zona de protección, a lo largo de Prospect Park en Brooklyn. El tráfico de bicicletas se triplicó los días de semana, se redujeron del 74% al 20% los casos de exceso de velocidad, los accidentes viales cayeron un 16% y se registró un 21% menos de heridos, todo sin que los usuarios experimentaran variaciones en el tiempo de recorrido.³ En toda la ciudad de New York, los índices de muertes y accidentes graves han disminuido en un 40% donde existen carriles para bicicletas.⁴

El uso de la bicicleta también brinda beneficios económicos: dos tercios de los comerciantes encuestados en la calle Valencia, en San Francisco, dicen que estos carriles han mejorado sus negocios. En Outer Banks,

Continúa ➔

La construcción de infraestructura para el uso de bicicletas genera un promedio de 11.4 empleos por cada millón de dólares que se gasta. Los proyectos exclusivamente de carreteras, generan 7.8 trabajos por millón de dólares gastado.



Este sendero en New Smyrna Beach, Florida, es parte de un plan del Condado de Volusia para vincular escuelas, parques y negocios mediante senderos interconectados. Para el 2012 se completaron quince millas, con un notable apoyo del público.

Imagen: bikeflorida.net

North Carolina, el turismo en bicicleta ya ha generado una actividad económica anual de \$60 millones a partir de los \$6.7 millones invertidos en infraestructura para promover el uso de la bicicleta. En el 2009, en Minnesota, los usuarios de bicicletas gastaron \$261 en bienes y servicios, manteniendo más de 5,000 trabajos y generando \$35 millones en impuestos.⁵

La construcción de infraestructura para el uso de bicicletas genera un promedio de 11.4 empleos por cada millón de dólares que se gasta. Los proyectos dedicados exclusivamente a las carreteras generan 7.8 trabajos por millón de dólares gastado.⁶ La familia promedio en EEUU gasta más de \$8,000 al año en sus autos; el costo de mantener una bicicleta es aproximadamente \$300 al año.⁷

Derribando mitos

■ “Los ciclistas no respetan las normas”.

Si bien hay ciclistas que no obedecen la ley, un extenso estudio de la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration) encontró que los conductores no cedieron el paso en el 43% de los accidentes, en tanto los ciclistas cometieron la misma falta en el 36% de los casos.⁸ Desde la aprobación, en 1982, de la ley de Idaho conocida como “stop as yield”, que permite que, en determinadas circunstancias, los ciclistas, ante una señal de Pare (“Stop”) procedan como si se tratara de una de “Ceda el paso” (“Yield”), no se ha apreciado un aumento notable en el número de heridos o muertos, según el Departamento de Transporte de Idaho (Idaho Department of Transportation).⁹

■ “Los ciclistas no pagan la parte que les corresponde”.

Todos los usuarios de caminos — autos, camiones, bicicletas, peatones, autobuses, trenes ligeros — están subsidiados, en alguna medida, por la sociedad en conjunto. Los subsidios para las carreteras provienen, en parte, de los impuestos a los vehículos motorizados, al combustible y a los peajes, que, juntos, representan hasta el 60% de los costos directos. Los impuestos y tasas generales cubren el 40% restante. El impuesto federal sobre la gasolina de 18.4 centavos por galón no ha sido aumentado desde 1992.

En las carreteras, los autos, autobuses y camiones requieren de mayores costos de mantenimiento y de capital que las bicicletas, y se ven beneficiados por subsidios que no son pagados directamente por los conductores.¹⁰ En el 2009, el Departamento de Transporte de Seattle (Seattle Department of Transportation) pagó solo el 4% de los gastos de sus carreteras con el impuesto sobre la gasolina, mientras que para pagar el resto utilizó fondos no relacionados a los vehículos.¹¹ Los choques

automovilísticos en 2010 resultaron en un costo de \$99 mil millones debido a los gastos médicos y a la pérdida de productividad.¹² Los peatones y ciclistas pagan un porcentaje mayor de los costos que el que generan.¹³

■ “La bicicleta es para gente blanca de clase media en buen estado físico”.

Seis de cada 10 jóvenes que poseen bicicleta son mujeres; ocho de cada 10 mujeres en el país ven como algo positivo el viajar en bicicleta, y dos de cada tres creen que su comunidad sería un mejor lugar donde vivir si andar en bicicleta fuera más seguro y más cómodo. Entre el 2001 y el 2009, la proporción de ciclistas hispanos, afroamericanos y asiático-americanos aumentó más que la de otros grupos, del 16 al 23 por ciento. Además, según encuestas, el 86% de estos grupos tiene una visión positiva de los ciclistas.¹⁴

■ “Desplazarse en bicicleta es demasiado peligroso”.

Los desplazamientos en bicicleta tienden a presentar una tasa de mortalidad por milla más alta que los viajes motorizados, pero un conductor promedio viaja de cinco a 10 veces más millas que un ciclista promedio.

El riesgo de desplazarse en bicicleta puede ser reducido significativamente mediante una mejor infraestructura y una mayor cantidad de bicicletas en los caminos.¹⁵ Desplazarse en bicicleta también impone un riesgo mínimo a los demás usuarios de las calles y brinda beneficios significativos para la salud que pueden compensar los riesgos de un accidente.¹⁶

En el 2013, no se registraron accidentes fatales relacionados con el ciclismo en Portland, Oregon, ciudad que favorece el uso de este medio de transporte, pese a que al menos el 6% de los desplazamientos se realizan en bicicleta. En contraste, 21 personas fallecieron dentro de automóviles ese mismo año.¹⁷

■ “Los ciclistas reducen la velocidad de los vehículos y generan congestión”.

Las velocidades promedio del tráfico en Manhattan aumentaron casi el 7% desde que se instalaron carriles para bicicletas al sur de la calle 60, en el 2008.¹⁸ Las bicicletas ocupan mucho menos espacio que los automóviles en las calles, y los ciclistas tienden a evitar las calles congestionadas que no cuentan con carriles para bicicletas.¹⁹

■ “Los carriles para bicicletas perjudican el comercio”.

Luego de la instalación de carriles exclusivos para bicicletas en la 8th Avenue y la 9th Avenue de Manhattan en el 2007, las ventas al por menor aumentaron hasta un 49%, contra un 3% en el resto del distrito.¹⁹

Cómo hacerlo bien



El estacionamiento para bicicletas promueve el ciclismo. Los portabicicletas pueden ser colocados tanto en las calles como fuera de ellas. Dato curioso: en el espacio para estacionar un solo automóvil pueden acomodarse 12 bicicletas.



Los carriles para bicicletas separados por un desnivel (como este carril elevado en Missoula, Montana) ofrecen espacios separados y perfectamente definidos para ciclistas y conductores.

Para promover el uso de la bicicleta, y de calles y comunidades que apoyen su utilización, prueba lo siguiente:

■ Adopta un proceso público y busca apoyo.

Desarrolla una campaña de educación y concientización antes de la implementación, y procura llegar tanto a los miembros de la comunidad como a los funcionarios electos y dirigentes municipales. Es probable que los funcionarios del Gobierno necesiten ver el apoyo del público antes de actuar. Con ese fin, los promotores pueden compartir estos folletos informativos, hablar con los vecinos, conseguir el apoyo de la comunidad y, luego, reunirse con los responsables de tomar las decisiones, los medios de comunicación, expertos y otros interesados para discutir los beneficios del empleo de la bicicleta. El personal de la entidad podrá involucrar a los residentes organizando talleres para lograr aceptación y comprensión.

■ Comienza con un proyecto piloto.

Prepara un proyecto sencillo y de bajo costo, como marcar carriles para bicicletas en un área con gran potencial para el uso de bicicletas y que ya ofrezca derecho de paso. Esto puede ayudar a que los residentes estén más cómodos con el uso de la bicicleta y ayuden a que el personal del municipio documente qué funciona y qué no. Promueve el programa piloto como una mejora vial más que como un proyecto que procura imponer el uso de la bicicleta.

■ Ofrece estacionamiento para bicicletas adecuado.

Los armazones para sujetar bicicletas promueven el uso de la bicicleta. Estos estantes, bien ubicados, ofrecen un lugar seguro donde estacionar la bicicleta mientras el usuario va de compras, trabaja o se divierte. Los portabicicletas pueden ser colocados en el interior de edificios o fijados sobre la acera, o inclusive sobre la calle. En un solo espacio para estacionar carros pueden caber hasta 12 bicicletas en estantes básicos (en forma de "U" invertida) montados en una fila.

■ Crea rutas y letreros con indicaciones.

Desarrolla un sistema de rutas que los ciclistas puedan seguir para circular con seguridad. Coloca letreros de alta visibilidad que indiquen distancias, destinos y nombres de calles, e instala letreros en todos los cruces importantes.

■ Implementa un programa de uso compartido de bicicletas.

Más de 500 comunidades en todo el mundo, incluidas por lo menos 50 en EEUU, tienen sistemas de alquiler de bicicletas por períodos cortos, o programas de bicicletas compartidas²⁰ (la ciudad de New York y Washington D.C. presentan las populares redes de bicicletas compartidas). Los interesados pueden sumarse al programa por el día o por un año completo pagando una tarifa nominal. Para participar, el interesado retira una bicicleta de un quiosco o puesto computarizado y luego la devuelve en un portabicicletas del programa de bicicletas compartidas próximo a su destino.

Historias exitosas

■ Palo Alto, California: Bulevares para bicicletas

Los bulevares para bicicletas son calles con niveles bajos de tráfico y velocidad que fueron optimizadas para la circulación de bicicletas. Palo Alto tiene una amplia red de senderos, carriles para bicicletas y bulevares —incluidos los accesos a las escuelas— en toda la ciudad.

El porcentaje de residentes que viajan al trabajo en bicicleta aumentó de 5.6% en 2000 a 7.1% en 2010 según datos del Censo del 2010. La ciudad sigue proporcionando instalaciones, servicios y programas para promover los traslados en bicicleta.

■ Indianapolis, Indiana: Sendero cultural

El sendero de 8 millas para peatones y ciclistas, que costó \$63 millones, fue terminado en mayo del 2013, y fue financiado con aportes públicos y privados.

El sendero serpentea a través del centro de esta ciudad concebida para el automóvil (sede de la famosa competencia Indy 500), conectando media docena de distritos culturales emergentes, un tramo de 1.5 millas del histórico Indianapolis Canal y el White River State Park, una antigua zona industrial abandonada que ahora está lleno de museos, áreas verdes y atracciones. Para abril del 2014, el sendero había sumado más de \$864 millones a la economía local.

■ Memphis, Tennessee: Broad Avenue

El Broad Avenue Arts District (Distrito Artístico de la Avenida Broad) revitalizó un área comercial y residencial que estaba en apuros. La popularidad del proyecto aumentó dramáticamente cuando el objetivo se amplió para incluir la bicicleta.

“Los carriles para bicicletas enlentecieron el tránsito y la gente comenzó a prestarles más atención a los negocios”, dice Pat Brown, copropietaria de T Clifton Art Gallery. “Nuestros ingresos crecieron, en promedio, un 30% anual. Sí, todo eso se logró con un negocio dedicado al arte y en medio de una economía difícil”. El distrito ha observado más de 15 nuevos negocios y cerca de 30 renovaciones. Los restaurantes han visto un aumento de actividad gracias a los ciclistas.

POR QUÉ FUNCIONA

Los carriles protegidos para bicicletas o ciclovías proporcionan una barrera entre los vehículos y los ciclistas (esta barrera puede ser instalada con carácter permanente, o limitarse a una simple fila de vehículos estacionados, macetas con flores o postes plásticos). Estos carriles benefician ...

al comercio: Un estudio realizado por la ciudad de Portland, Oregon, encontró que los ciclistas se desviarán de su ruta para usar una calle con buena infraestructura para el ciclismo. Eso significa mayor exposición — que se traduce en publicidad — para el comercio.

la seguridad: Los conductores no tienen que preocuparse por maniobras inesperadas de los ciclistas y los peatones no necesitan esquivar a los ciclistas sobre la acera.

al cumplimiento de las leyes: Los carriles protegidos para bicicletas en Chicago resultaron en un incremento de más del 150% en el número de ciclistas que respetan los semáforos.

a todo el mundo: Las bicicletas no contaminan el medioambiente, desgastan menos las calles que los vehículos motorizados ¡y contribuyen a que las personas se mantengan saludables!

Fuente: Adaptación de la infografía de Tranitized.com
“Why Build Protected Bike Lanes?”



AARP LIVABLE COMMUNITIES

601 E Street NW, Washington, DC 20049
livable@aarp.org
aarp.org/livable



WALKABLE AND LIVABLE COMMUNITIES INSTITUTE

2023 E. Sims Way #121, Port Townsend, WA 98368
community@walklive.org
walklive.org

NOTAS A PIE DE PAGINA

1. U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, Pedestrian and Bicycle Information Center (Mayo del 2010). *The National Bicycling and Walking Study: 15-Year Status Report*. http://katana.hsrc.unc.edu/cms/downloads/15-year_report.pdf
2. Marshall, W, Garrick, N. (Marzo del 2011), "Evidence on Why Bike-Friendly Cities Are Safer for All Road Users," *Environmental Practice* 13 (1)
3. Newmann, A., Steely-White, P. (February 2011), "Battle of the Bike Lanes." *Bicycle Times*. Número 009; y New York City Department of Transportation. Última consulta: 25 de febrero del 2014, de <http://www.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/prospectparkwest.shtml>
4. Transportation Alternatives, "Bicycling in New York City: Know the Facts". Última consulta: 24 de febrero del 2014, <http://transalt.org/issues/bike/bikefaq>
5. Flusche, D. League of American Bicyclists, *Advocacy Advance* (2009, 2012), *Bicycling Means Business: The Economic Benefits of Bicycle Infrastructure*. [http://www.advocacyadvance.org/site_images/content/Final_Econ_Update\(small\).pdf](http://www.advocacyadvance.org/site_images/content/Final_Econ_Update(small).pdf)
6. Garrett-Peltier, H. Political Economy Research Institute, University of Massachusetts en Amherst (Junio del 2011), *Pedestrian and Bicycle Infrastructure: A National Study of Employment Impacts*. http://www.peri.umass.edu/fileadmin/pdf/published_study/PERI_ABikes_June2011.pdf
7. Livable Streets Alliance, U.S. Bureau of Transportation Statistics, Alliance for Bicycling and Walking. Última consulta: 24 de febrero del 2014, <http://www.livablestreets.info/facts-andstats>
8. Hunter, W. W., et al (1995), "Bicycle-motor vehicle crash types: the early 1990s," *Transportation Research Record*, No. 1502, pp. 65-74
9. Mionske, B. (2009) "Legally Speaking with Bob Mionske: Stop as yield." *Velo News*. <http://bit.ly/1orJGmt>
10. Litman, T. Victoria Transport Policy Institute (Noviembre del 2004), "Whose Roads? Defining Bicyclists' and Pedestrians' Right to Use Public Roadways"
11. Seattle Department of Transportation *2009 Annual Report*. <http://www.seattle.gov/transportation/docs/2009AnnualReport.pdf>
12. Rocky Mountain Insurance Information Association, AAA, FHWA. Última consulta: 26 de febrero del 2014, http://www.rmiia.org/auto/traffic_safety/Cost_of_crashes.asp
13. Litman, T. Victoria Transport Policy Institute (Noviembre del 2004), "Whose Roads? Defining Bicyclists' and Pedestrians' Right to Use Public Roadways"
14. League of American Bicyclists, Sierra Club (2013), *The New Majority: Pedaling Towards Equity*. http://www.bikeleague.org/sites/lab.huang.radicaldesigns.org/files/equity_report.pdf
15. John Pucher and Lewis Dijkstra, "Making Walking and Cycling Safer: Lessons from Europe," *Transportation Quarterly*, Vol. 54, No. 3, verano del 2000
16. Litman, T. Victoria Transport Policy Institute (Noviembre del 2004), "Whose Roads? Defining Bicyclists' and Pedestrians' Right to Use Public Roadways"
17. Ciudad de Portland, Oregón. "Traffic Fatalities in Portland by Mode of Travel 1996-2013." Última consulta: 24 de febrero del 2014, <http://www.portlandoregon.gov/police/article/473856>
18. Flegenheimer, M. "In Bloomberg's City of Bike Lanes, Data Show, Cabs Gain a Little Speed," (4 de septiembre del 2013), *The New York Times*
19. Litman, T. Victoria Transport Policy Institute (Noviembre del 2004), "Whose Roads? Defining Bicyclists' and Pedestrians' Right to Use Public Roadways"
20. Earth Policy Institute (Mayo del 2013), "Plan B Updates: Dozens of U.S. Cities Board the Bike-Sharing Bandwagon." Última consulta: 8 de mayo del 2014, http://www.earth-policy.org/plan_b_updates/2013/update113

FUENTES DE INFORMACIÓN

1. **Whose Roads? Defining Bicyclists' and Pedestrians' Right to Use Public Roadways.** Litman, T. Victoria Transport Policy Institute (Noviembre del 2004), <http://www.vtpi.org/whoserd.pdf>
2. **Bicycling Means Business: The Economic Benefits of Bicycle Infrastructure.** Flusche, D. League of American Bicyclists, *Advocacy Advance* (2009, 2012), [http://www.advocacyadvance.org/site_images/content/Final_Econ_Update\(small\).pdf](http://www.advocacyadvance.org/site_images/content/Final_Econ_Update(small).pdf)
3. **Urban Bikeway Design Guide.** National Association of City Transportation Officials (NACTO) (Septiembre del 2012), <http://nacto.org/cities-for-cycling/design-guide/>
4. **Pedestrian and Bicycle Information Center.** www.pedbikeinfo.org/
5. **Alliance for Biking & Walking.** Resource Library, <http://www.bikewalkalliance.org/resources/resource-library/>
6. **Safe Routes to School National Partnership.** <http://www.saferoutespartnership.org/resourcecenter/National-Learning-Network/Library-of-Resources>
7. **Association of Pedestrian and Bicycle Professionals.** <http://www.apbp.org/?page=Library>
8. **Fundamentals of Bicycle Boulevard Planning & Design.** Portland State University, Initiative for Bicycle and Pedestrian Innovation (2009)
9. **Bicycling and Walking in the United States: 2014 Benchmarking Report.** <http://www.bikewalkalliance.org/resources/benchmarking>
10. **Protected Bike Lanes Mean Business.** <http://www.bikewalkalliance.org/resources/reports/protected-bike-lanes-mean-business>
11. **National Complete Streets Coalition.** <http://www.smartgrowthamerica.org/complete-streets>



AARP LIVABLE COMMUNITIES

601 E Street NW, Washington, DC 20049
livable@aarp.org
aarp.org/livable



WALKABLE AND LIVABLE COMMUNITIES INSTITUTE

2023 E. Sims Way #121, Port Townsend, WA 98368
community@walklive.org
walklive.org