

FACTORES QUE DESALIENTAN LA MOVILIDAD CICLISTA EN DETRIMENTO DE LA SUSTENTABILIDAD EN LA CIUDAD DE IRAPUATO, GUANAJUATO

Alejandro García Navarro¹
Rodrigo Franco Muñoz²

Resumen

Desde su aparición, hace ya más de 150 años, la bicicleta ha sido considerada como uno de los medios de transporte más entrañables para la humanidad, por ser una herramienta de fácil acceso, económica y saludable. No obstante, que ha sido relacionada con zonas rurales y pueblos ciclistas (en sentido peyorativo), hoy en día, el uso de este noble vehículo ha cobrado gran relevancia, principalmente ante la preocupación por mejorar la situación ambiental y social en las ciudades mexicanas; y su presencia es cada día más indispensable para conseguir la tan anhelada sustentabilidad. En este sentido, los gobiernos municipales han hecho algunos esfuerzos para desarrollar proyectos de infraestructura ciclista e incentivar este tipo de viajes; sin embargo, la respuesta de los ciudadanos no ha sido la esperada aun cuando “la movilidad ciclista” es una de las formas de transportación más rápidas y eficientes en desplazamientos urbanos puerta a puerta y cuenta con grandes ventajas de tipo espacial, ambiental, social y económica. Este artículo forma parte de un estudio sobre la movilidad urbana de la ciudad de Irapuato, Gto. Y en él se plantean algunos de los factores que desalientan e inhiben el uso de la bicicleta por parte de los ciudadanos irapuatenses.

1 Maestro en Desarrollo Organizacional, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción, aicragxela13@hotmail.com

2 Doctor en Urbanismo, Universidad Autónoma de Aguascalientes. Departamento de Urbanismo, rfranco@correo.uaa.mx

Palabras clave: Movilidad ciclista, bicicleta, sustentabilidad, ciudadano, Irapuato.

Abstract

Since its appearance more than 150 years ago, the bicycle has been considered as one of the most endearing means of transportation for humanity, as it is an easily accessible, economical and healthy tool. Although it has been related to rural areas and bike riding villages, nowadays, the use of this noble vehicle has gained great relevance in the face of the concern to improve mainly the environmental and social situation in Mexican cities; and its presence is every day more essential to achieve the much-desired sustainability. In this sense, the municipal governments have made some efforts to develop bicycle infrastructure projects and encourage this type of trips; However, the response of citizens has not been as expected, even though “bicycle mobility” is one of the fastest and most efficient forms of transportation in urban door-to-door displacements and has great advantages of a spatial, environmental, social and economic nature. This article is part of a study on urban mobility in the city of Irapuato, Gto. And in it, some of the factors that discourage and inhibit the use of bicycles by the Irapuato citizens.

Keywords: Cyclist mobility, Bicycle, Bustainability, Citizen, Irapuato.

Introducción

Durante los últimos años, nuestra sociedad ha sufrido una serie de consecuencias de diversa índole debido a nuestro modelo dominante de movilidad urbana basado en el abuso del automóvil particular. Congestionamientos de tránsito, contaminación ambiental, degradación del espacio urbano, daños a la salud pública y deterioro de la calidad de vida, son sólo algunos ejemplos de este amargo escenario. De seguir así, esta situación puede conducirnos hacia un no muy lejano futuro distópico de inhabitabilidad.

Actualmente existe una alarmante tendencia en el incremento del uso del automóvil en nuestro país. Según datos del INEGI, para el año 2017 se tienen registrados 42.9 millones de vehículos en circulación; 46.5% más en relación a 2008, cuando había 29.3 millones. Tan sólo en este año, de enero a agosto, ha habido un

incremento de 2% de automóviles, es decir, 561,525 autos más en tan sólo 8 meses.

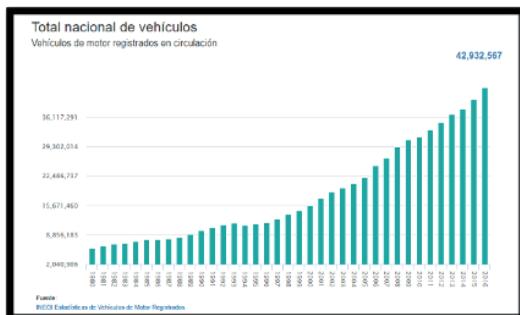


Figura 1. Número de vehículos de motor en circulación por año. Fuente INEGI.



Figura 2. Número de vehículos de motor en circulación por mes. Fuente INEGI.

Tal es así, que el desplazamiento de millones de personas se ha convertido en un gran desafío para la mayoría de las ciudades de México y en uno de los asuntos prioritarios por resolver en los distintos niveles de gobierno. Los problemas causados por la insuficiente movilidad urbana repercuten en el entorno personal de sus habitantes, incluso, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) plantea que “la movilidad urbana se ha convertido en uno de los principales temas de interés internacional debido al aumento de los gases invernadero, el calentamiento global y las afecciones a la salud de la población entre otros”.

Movilidad urbana

Según el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF, 2013), la movilidad urbana es un factor que determina tanto la productividad económica de la ciudad, como la calidad de vida de sus habitantes y el acceso a servicios básicos de salud y educación. Las dificultades causadas por una movilidad inadecuada tienen implicaciones directas sobre los aspectos sociales. Por un lado, se tienen los problemas derivados de los congestionamientos viales que resultan en la pérdida de tiempo a la hora de desplazarse; un alto número de vehículos en circulación provoca una disminución en la velocidad de desplazamiento de la ciudad en general; y de acuerdo con el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) el incremento de las horas-persona invertidas en los viajes que realizan en la ciudad, repercute directamente en pérdidas económicas para todos. De acuerdo con la Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte

elaborada por el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, la media nacional de tiempo de traslado en México es de 43.6 minutos. Una reducción de 5.6 minutos en el tiempo de traslado ayudaría a que las empresas mexicanas pudieran generar de entre 11 mil a 33 mil millones de pesos extra por año, trayendo como consecuencia grandes beneficios a la población. Por otro lado están los problemas de salud de la población debidos a la contaminación acústica y del aire, así como también la inseguridad que se vive en los trayectos y la siniestralidad (Aguirre, 2017).

Movilidad urbana sustentable

Ante la creciente demanda de soluciones a los conflictos mencionados, toma impulso el concepto de Movilidad urbana sustentable el cual, según Rivera, (2010):

[...] es la capacidad de desplazamiento a los lugares, en tiempos y por las vías deseados, potencializada en función de las ofertas de tecnología y alternativas de transportación, sin contaminar los medios físicos ni atentar contra la atmósfera, disminuyendo la contaminación visual y auditiva, reduciendo también los riesgos sociorganizativos permitiendo economizar tanto a usuarios como a gobiernos monetariamente y organizacionalmente dentro de un margen de moral y de estado de derecho, todo integralmente.

Este modelo busca mantener la calidad de vida de los ciudadanos mediante la protección del medio ambiente y, a su vez, favorece el desarrollo económico de las urbes. En este sentido, lo que la movilidad urbana sustentable busca, es elevar la preferencia de modos alternativos que consumen poca energía y producen menos emisiones por kilómetro recorrido y viajero transportado; tales como: caminar, andar en bicicleta, transporte colectivo y coche compartido.

Es así como la bicicleta, por sus peculiaridades, está reapareciendo en la mayoría de las ciudades del mundo como pieza fundamental para solucionar muchas de las dificultades del modelo de movilidad actual en donde predomina el uso y abuso del automóvil privado (Sillero, 2017).

Movilidad ciclista en el mundo

Muchas ciudades en el mundo han encontrado en el uso de la bicicleta una alternativa de movilidad sustentable que les permite favorecer la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico. La bicicleta ofrece grandes beneficios tanto al usuario como al resto de los habitantes: autonomía, bajo costo, no contamina, benéfico para la salud, mayor contacto con el entorno y además sirve como elemento integrador de otros modos de transporte (Aguirre, 2017).

Holanda, por ejemplo, comenzó a potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte a partir de la crisis del petróleo en 1973, aunado a las exigencias de los ciudadanos que consideraban que el transporte motorizado no sólo estaba matando a la ciudad y sus habitantes sino también al medio ambiente. Actualmente, a Holanda se le conoce como “el paraíso de los ciclistas”, ya que 32% de los desplazamientos urbanos se hacen en bicicleta, con una tasa de crecimiento anual de 11% a partir de 2006, contra un contrastante 7% que consigue el transporte motorizado. La ciudad de Ámsterdam, por ejemplo, cuenta con aproximadamente 880,000 bicicletas para 800,000 habitantes, cuatro veces el número de automóviles. Tiburgo y La Haya fueron los primeros municipios holandeses en incorporar rutas ciclistas completas y separadas del tráfico (Transporte, 2009).



Figura 3. Ciclovía en la ciudad de Tiburgo, Países Bajos Fuente: Google Maps.



Figura 4. Ciclovía en la ciudad de La Haya, Países Bajos. Fuente: Google Maps.

En ciudades como éstas, es tan común andar en bicicleta que la mayoría de las personas ni siquiera utilizan ropa deportiva para su uso, es el medio de transporte por excelencia de los estudiantes, ya que lo utilizan desde niños de primaria hasta jóvenes de nivel medio superior y superior. Como prueba de que no se tienen prejuicios sobre el uso de la misma, 51% de los viajes es realizado por mujeres (Transporte, 2009).

Algunas ciudades importantes en América Latina se han incorporando a esta iniciativa de utilizar la bicicleta como medio de transporte sustentable. La siguiente tabla muestra un aproximado del número de kilómetros de ciclovías que se han incorporado dentro de a la infraestructura urbana.

Ciudad	País	Kilómetros de ciclovía
Bogotá	Colombia	392 km
Río de Janeiro	Brasil	307 km
Sao Paulo	Brasil	207.7 km
Santiago	Chile	236 km
Buenos Aires	Argentina	130 km

Figura 5. Ciudades con mayor infraestructura en ciclovías en América Latina. Fuente: (Aguirre, 2017).

Hoy en día, 19% de los habitantes de Bogotá utilizan la bicicleta de manera cotidiana para realizar viajes de mediana y pequeña escala por las zonas céntricas de la ciudad. Personas entre 18 y 60 años se trasladan en su mayoría para ir al trabajo o a la escuela, resaltando el hecho de que 39% de los viajes son realizados por mujeres. Al igual que en los Países Bajos, los estudiantes ocupan un porcentaje considerable de viajeros ciclistas (ONU-Hábitat).



Figura 6. Ciclovía en la ciudad de Bogotá, Colombia. Fuente: Google Maps.

Movilidad ciclista en México

Buscando promover el uso de la bicicleta como forma de movilidad sustentable, la Secretaría del Medio Ambiente de Ciudad de México, implementó una estrategia de movilidad en bicicleta, (EMB) la cual cuenta con cuatro proyectos: Muévete en Bici, Bici Escuela, Infraestructura y Equipamiento y Eco Bici. La recuperación del espacio público, mejorar la salud de los habitantes, la convivencia armónica entre ciudadanos y con su entorno, así como el bien común, son algunos de los objetivos que se pretenden alcanzar con esta nueva estrategia (Gobierno del Distrito Federal, 2014).

Según el Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos (CEMCA), el programa Eco Bici cuenta ya con una red de 158 kilómetros de ciclovías con aproximadamente 180 mil usuarios registrados, de los cuales, 62% son hombres y 38% mujeres, con una edad promedio de 18 a 60 años de edad. El 48% de los usuarios de este programa utiliza la bicicleta para ir a trabajar (Programa Eco Bici, 2014).

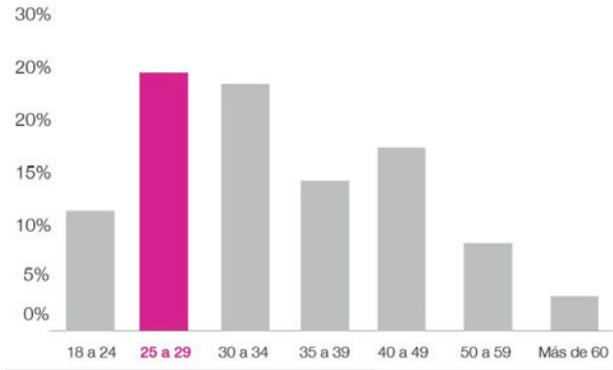


Figura 7. Porcentajes de edad de usuarios de Eco Bici. Fuente: Programa Eco Bici 2014.

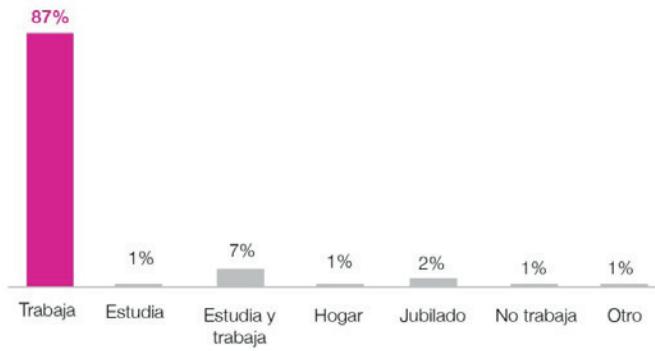


Figura 8. Porcentajes de ocupación de los usuarios de Eco Bici. Fuente: Programa Eco Bici 2014.

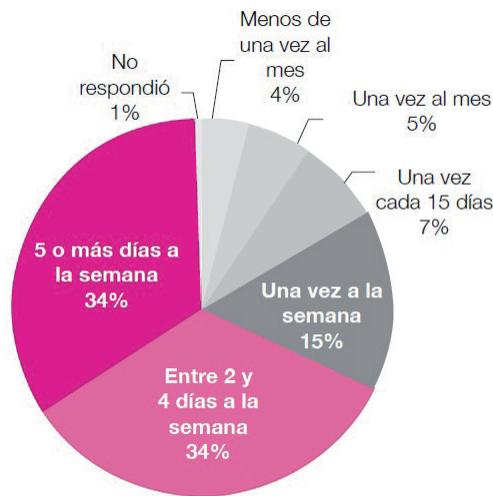


Figura 9. Porcentajes de frecuencia de uso del proyecto Eco Bici. Fuente: Programa Eco Bici 2014.

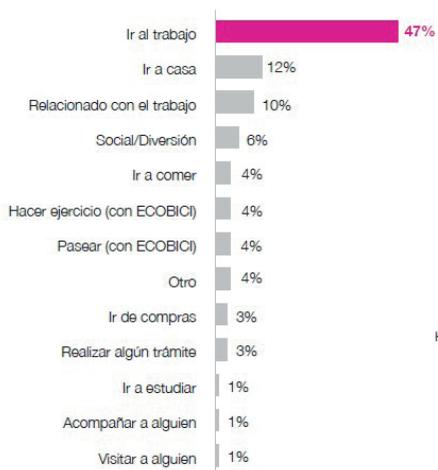


Figura 10. Porcentajes de actividad principal de usuarios de Eco Bici. Fuente: Programa Eco Bici 2014.

Dentro de las principales causas que dificultan y desalientan el uso de la bicicleta en la Ciudad de México se encuentran: la falta de educación vial, 69%; vialidades en mal estado, 56%; la peligrosidad de las vialidades y la posibilidad de sufrir un accidente, 53%; y la falta de ciclovías con un 51% (Programa Eco Bici, 2014).



Figura 11. Porcentajes de actividad principal de usuarios de Eco Bici. Fuente: Programa Eco Bici 2014.



Figura 12. Ciclovía de la Ciudad de México. Fuente: Programa Eco Bici 2014.

Movilidad ciclista en Irapuato, Gto.

Ante la preocupación por mejorar la situación ambiental y social en el estado de Guanajuato, en abril de 2016 entró en vigor la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus municipios. Con esta ley, se pretende establecer las bases y directrices que permitan planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y garantizar las condiciones y derechos para su desplazamiento, de manera segura, igualitaria, sustentable y eficiente. Para ello, se proyecta establecer de acuerdo al congreso del Estado de Guanajuato un sistema estatal de ciclovías y de estacionamiento de bicicletas.

Ante esta iniciativa, el municipio de Irapuato a través de la Dirección General de Movilidad y Transporte, se ha dado a la tarea de desarrollar proyectos de infraestructura ciclista para incentivar este tipo de viajes. Hasta la fecha, la ciudad cuenta con nueve ciclovías con un total 18.06 km.

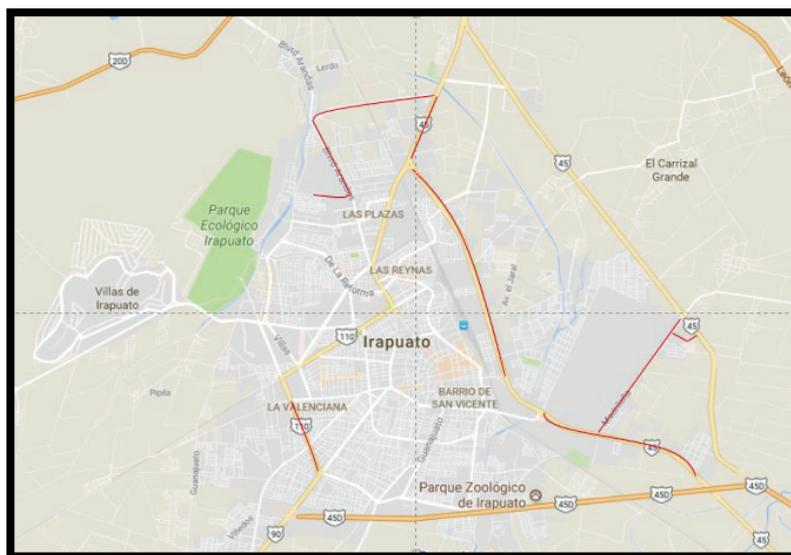


Figura 13. Ubicación y distancia de las ciclovías de la Ciudad de Irapuato. Fuente: Elaboración propia.



Figura 14. Imágenes de ciclovías de la ciudad de Irapuato. Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos realizados por la presente administración, la respuesta de la ciudadanía no ha sido la que se esperaba. Ante esta situación, surgió la inquietud de analizar los factores que desalientan el uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad, nos llevó a realizar una investigación cualitativa utilizando técnicas como: encuesta, observación participante, registro fotográfico y una breve revisión bibliográfica. Lo que nos condujo a los siguientes hallazgos:

Se realizó una encuesta entre 170 estudiantes de licenciatura de entre 17 y 35 años de edad. De los cuales, cien son hombres y 70 son mujeres. El 59% de los varones respondió que contaban con una bicicleta mientras que sólo el 30% de las mujeres tiene una.



Figura 15. Porcentaje de personas que poseen una bicicleta. Fuente: Elaboración propia.

El 24% de los hombres que tienen bicicleta respondieron que la usaban a diario, mientras que 59% de ellos casi nunca la usan. En el caso de las mujeres, sólo 10% de ellas la utilizan diariamente, para un 70% que casi nunca o nunca la usa.



Figura 16. Porcentaje de frecuencia de uso de bicicleta. Fuente: Elaboración propia.

Las mujeres que tienen bicicleta respondieron que no la usan por lo siguiente: 38% respondió que por la peligrosidad de las vialidades, 28% por la delincuencia y 28% por las distancias. Por parte de los hombres, 35% expresó que la delincuencia en las calles los desalienta a usarla, 21% las distancias y 19% las vialidades peligrosas.

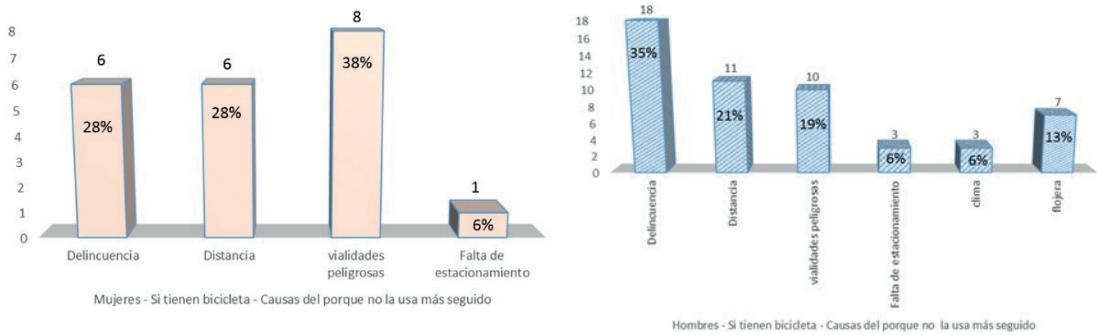


Figura 17. Porcentaje de personas y la causa de no usar más la bicicleta. Fuente: Elaboración propia.

Se les preguntó a las personas que no tienen una bicicleta ¿por qué no están dispuestas a utilizar este tipo de vehículo?, las mujeres respondieron: 29% de ellas, por la delincuencia en las calles; 27% manifestó que por la peligrosidad de las vialidades y 16% porque no pueden comprarla. En el caso de los varones, 35% contestó que por las vialidades peligrosas, mientras que 25% expresó que por la delincuencia.

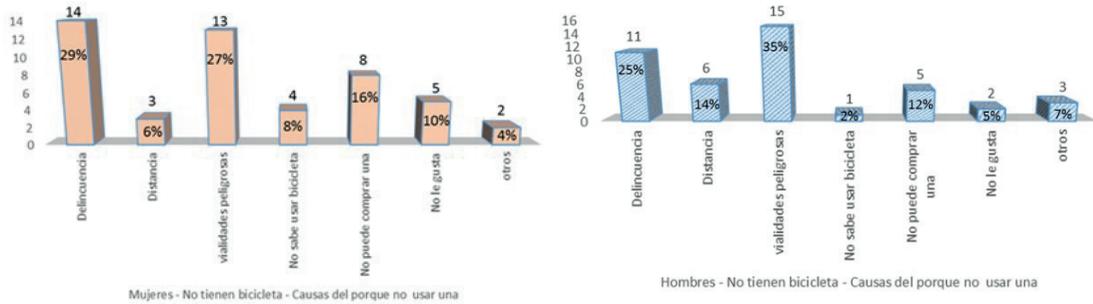


Figura 18. Porcentaje de personas y la causa de no usar más la bicicleta. Fuente: Elaboración propia.

Los resultados de la encuesta exponen el hecho de que la delincuencia y las vialidades peligrosas, juegan un papel determinante para desalentar el uso de la bicicleta en los estudiantes de la ciudad de Irapuato. Ante estos resultados, nos dimos a la tarea de consultar en los datos estadísticos del INEGI sobre el número de accidentes con ciclistas involucrados por año en la ciudad de Irapuato. Tan sólo en los últimos seis años, han ocurrido 502 accidentes con ciclistas en la ciudad, esto sin contar los que no se registran o no se declaran.

Por otra parte, se realizó una revisión de las notas periódicas en la Internet sobre los reportes policíacos acerca de la inseguridad pública en las calles, encontrándose un alto número de incidencias por mes. Esto inquieta a los estudiantes por el hecho de que en repetidas ocasiones han sido víctimas de asaltos en la vía pública por tratar de quitarles la mochila, el celular, la computadora portátil, etcétera.



Figura 19. Ciclista atropellado en Irapuato. Fuente: *El Sol de Irapuato*.



Figura 20. Número de accidentes con ciclistas en Irapuato. Fuente: INEGI.



Figura 21. Reporte de Inseguridad pública en Irapuato. Fuente: *El Sol de Irapuato*, INEGI. Registra irapuato hasta 400 asaltos a transeúntes por mes, el Sistema de Emergencias 911 recibe hasta 400 llamadas de reportes por asalto a peatones.

Durante el ejercicio de observación participante, se constató que los automovilistas, no conformes con la infraestructura vial actual invaden de manera prepotente e irrespetuosa las ciclovías y las banquetas, apoderándose de cualquier espacio utilizable para estacionar sus vehículos. Además, se observó poca cultura vial por parte de los mismos hacia los usuarios que se trasladan en bicicleta.



Figura 22. Imágenes de automovilistas invadiendo la ciclovía. Fuente: Elaboración propia.

Se observó además que el uso de la bicicleta en la ciudad se encuentra delimitado en su mayoría por personas adultas de la clase trabajadora que se dirigen a su área laboral, generalmente en vehículos de bajo costo y que no se intimidan tan fácilmente ante

un posible asalto; incluso muchos de ellos portan armas blancas para defenderse. Como dato importante, se constató que la mayoría de los usuarios de bicicletas no han querido apropiarse de lo que por derecho les corresponde, ya que casi siempre mantienen un perfil bajo e incluso circulan en sentido contrario tratando de aumentar su seguridad y minimizando así su figura.



Figura 23. Imágenes de ciclistas circulando por las calles de la ciudad. Fuente: Elaboración propia.

Por último, y no menos importante, hay que recalcar que en nuestra sociedad, la bicicleta está asociada casi siempre con un bajo nivel social, pues aparentemente el usuario no dispone de la capacidad económica para comprar un automóvil. Esta situación es un factor determinante para desalentar la movilidad ciclista, sobre todo en los jóvenes estudiantes.

Conclusiones

Los resultados de la investigación arrojan que no se trata solamente de desarrollar la infraestructura ciclista, sino que se deben tomar en cuenta otros factores que intervienen para que una persona adopte como medio de transporte la bicicleta: fomentar una cultura del uso de la bicicleta, hacerla asequible, especialmente a los menos favorecidos económicamente hablando, otorgarle un papel preponderante como medio de transporte, incentivar y recompensar su uso e incrementar la seguridad pública.

La bicicleta ha sido desde hace mucho tiempo, un vehículo infravalorado y relegado como medio de transporte en nuestra sociedad mexicana. Actualmente se requiere educar desde temprana edad a nuestros niños en este tema, para lograr que en un futuro próximo tengamos una sociedad civilizada y respetuosa al uso de la bicicleta.

La movilidad urbana es un derecho para todos los ciudadanos e independientemente del modo de transporte que éstos elijan,

se requiere rescatar la equidad modal en los espacios públicos y darle el lugar que se merecen cada uno.

Bibliografía

- Aguirre, J. P., (2017). *Movilidad urbana en México*. México: Senado de la República.
- Alcántara Vasconcelos, E., (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá: CAF.
- Madrid, C., (2010). *Movilidad Urbana Sostenible: Un reto energético y ambiental*. Madrid: Obra Social Caja Madrid.
- Sillero, R., (2017). *La importancia de la bicicleta. Un análisis del papel de la bicicleta en la transición hacia una movilidad urbana más sostenible*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Transporte, M. D., (2009). *La bicicleta en Países Bajos*. Ámsterdam: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Fietsberaad.
- INEGI (2017 a), “Accidentes de tránsito con ciclista en Irapuato”, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México, www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/registros/economicas/accidentes(accessed 13 august 2017).
- Secretaría del Medio Ambiente 2013. Programa ECOBICI 2014, Gobierno del Distrito Federal, México

