

La cultura de la bici

¿Cómo la capital holandesa ha logrado revertir las formas convencionales de pensar en el transporte centradas en el automóvil?

Artículo de Tere García



Foto de Jorge Láscar (Wikipedia Commons)

Para muchos, el transporte en Ámsterdam es el epítome de la sostenibilidad ya que es limpio, barato, silencioso, seguro y eficiente. La bicicleta -como elemento liviano y asequible- es perfecta para recorrer la ciudad que poco tiene que ver con el mundo de los vehículos de motor. Pero, ¿cómo la capital holandesa ha logrado revertir las formas convencionales de pensar en el transporte centradas en el automóvil?

Líderes, planificadores urbanos y diseñadores holandeses llevan más de 60 años testando -a modo de ensayo y error- como convertir una ciudad en la que las bicicletas sean la fuerza dominante de la planificación y transporte.

Tras la Segunda Guerra Mundial, los habitantes de los Países Bajos utilizaban la bicicleta como principal medio de transporte. Durante los años 50 y 60, el auge del automóvil propició que el uso de bicicletas disminuyera y barrios enteros llegaron a ser derribados para darle espacio al coche privado.

Pero en el año 1971, se registraron más de 3000 muertes por accidentes de tráfico en el país, siendo 400 de ellas, niños. Estas muertes se hicieron visibles con el conocido grupo activista [‘Stop de Kindermoord’](#), que perseguía poner fin al asesinato de niños en las calles. Poco a poco, este colectivo fue creciendo organizando manifestaciones, ocupando puntos negros en los que se producían accidentes y cerrando calles ciertas horas del día para el disfrute de los más pequeños.

Con el tiempo, este colectivo recibió subvenciones del gobierno y empezó a trabajar para mejorar los planes urbanísticos de la ciudad. A la vez, la crisis del petróleo del 73 los benefició y, el gobierno holandés adoptó una directriz clara: cambiar el estilo de vida para no derrochar energía.

Y así fue como, con una clara voluntad política y social – no solo Ámsterdam se convirtió en lo que es ahora, sino que poblaciones cercanas a ella, como Delft, lograron implementar redes enteras para ir en bicicleta.

Hoy en día, se calcula que hay más de 18 millones de bicicletas en el país, cuando la población actual es de aproximadamente [17 millones de habitantes](#). De hecho, la cultura de la bicicleta es tan importante que incluso tiene su propia embajada, la [Dutch Cycling Embassy](#).

Cabe destacar que todas las calles son para bicicletas. Parece muy obvio, pero en realidad no es una tarea fácil de conseguir. En la mayoría de nuestras ciudades el tráfico vehicular es quien moldea la red general de calles. Pero en Ámsterdam, es la red de bicicletas quien genera el mapa de la ciudad ya que muchas calles tienen el acceso limitado al vehículo de motor.

Además, la bicicleta forma parte de la calle, y como tal, cuenta con sus propios carriles separados del tráfico de motor que ofrecen una experiencia más segura para todos los conductores y transeúntes. A pesar de que la técnica de pintar el carril bici es mucho más fácil de instalar e implementar, en Ámsterdam se apuesta por dotarle a la bicicleta su propia vía, representando un cambio importante en la forma en la que se diseña la calle. Muchas tienen zonas diferenciadas por distintas velocidades: 50 Km/h y 30 Km/h y, obviamente, los ciclistas deben cumplir la ley. En los carriles hay tablas de velocidad, así como pavimentos texturizados, baches, semáforos e intersecciones que priorizan al ciclista frente al automóvil.

Poco a poco, las calles ya empiezan a ser concebidas bajo el [término holandés](#) ['woonerf'](#),

literalmente 'patio viviente', entendidas como espacios llenos de vida, de socialización, donde peatones y ciclistas puedan circular libremente y el uso del automóvil quede permitido bajo restricciones. No sorprende entonces que la tasa de letalidad de tráfico sea inferior a la mayoría de capitales, siendo 2 muertes por cada 100.000 personas; una cifra que en 30 años se ha reducido en dos tercios.

A pesar de que siempre tomamos las grandes ciudades como referencia, las poblaciones pequeñas deben ser concebidas también como laboratorios urbanos para poner a prueba nuevos modelos y prácticas, así como lo fue Delft.

A modo de reflexión, la mentalidad del conjunto de la población hace mucho y esta queda reflejada en la manera cómo se diseña y planifica el entorno; parece mentira que hoy en día, aún se tomen espacios abiertos y zonas verdes para más estacionamiento de vehículos de motor, destinando fondos públicos en la construcción de nuevas rutas y calles donde el uso del automóvil es prioritario al tráfico peatonal y de bicicletas.

Si desde las instituciones municipales se habilitan más zonas de estacionamiento, es muy probable que haya más coches. Si se habilitan más zonas verdes y de juego, probablemente se favorecerá a que haya más público infantil en ellos. Y, si se empieza a destinar un poco más de tiempo en estudiar el concepto 'Woonerf' y entender qué son calles compartidas,

avanzaremos en construir pueblos y ciudades que sean de disfrute y uso colectivo.
