

DEXTRE, Juan Carlos; HUGHES, Mike y BECH, Lotte (2013)
Cyclists & Cycling Around the World. Creating Liveable & Bikeable Cities
Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 334 p.
ISBN 978-612-4146-55-8

Esta obra es una publicación colectiva que se compone de 25 artículos realizados por un total de 28 autores y autoras y editada por Dextre, Hughes y Bech. El libro es oportuno puesto que trata de la bicicleta como medio de transporte en un momento en que está en pleno auge en muchas ciudades del mundo (tal como la obra misma pone de manifiesto). Y también es oportuno porque la introducción de la bicicleta en el medio urbano tiene un enorme potencial de cambio en la configuración y usos del espacio público, así como del conjunto de la ciudad. El libro se propone estudiar la bicicleta desde distintas perspectivas; desde la planificación hasta la educación. Se recogen experiencias de diferentes ciudades del mundo, aunque con un predominio de las europeas y, entre ellas, danesas y específicamente de Copenhague. En concreto, hay quince casos europeos, ocho de las Américas (cinco latinoamericanos), dos asiáticos (China y la India) y uno africano (Kenia). A pesar del desequilibrio territorial, la selección de las contribuciones permite tener una visión amplia de la situación y de los distintos roles y funciones de la bicicleta, tanto en los países del norte como en los del sur y, asimismo, ver el potencial que tiene para mejorar la calidad de vida y la integración social en el medio urbano. En definitiva, el libro muestra el interés creciente de las ciudades por potenciar el uso de la bicicleta más allá de las diferencias existentes.

La obra se organiza en una introducción, siete secciones que agrupan un número desigual de artículos, un apartado con un breve *curriculum vitae* de los autores y un apéndice con las referencias. Formalmente, cabe destacar la buena labor de los editores en la selección y agrupación en secciones de los

artículos. No es tarea fácil, puesto que la organización interna hubiera podido ser otra y, probablemente, algunos artículos podrían haberse ubicado en más de una sección. Asimismo, cabe resaltar las excelentes introducciones de las secciones, que incrementan la coherencia global. Se trata de un libro con muchas imágenes, especialmente fotografías. Aquí sí que el tratamiento es desigual, puesto que en ocasiones las imágenes aportan una información relevante (sean fotografías, esquemas de calles, gráficos, etc.), pero a veces no añaden información substancial. Sin embargo, en todos los casos permiten hacer la lectura más agradable. También es desigual el tratamiento de las referencias bibliográficas. Cabe decir que no se trata de un libro con abundancia de referencias, y en la mayoría de las ocasiones remiten al apéndice sin numerar. No obstante, algunas contribuciones contienen las referencias en el cuerpo del texto. Esto se relaciona con los distintos tipos de artículos: los hay más «académicos», otros son más «técnicos» y también los hay más «divulgativos».

La primera sección, *Cycle Culture*, expone diferentes estadios del desarrollo de la cultura ciclista urbana en distintas ciudades del mundo. Se explica, en primer lugar, cómo empezó la cultura ciclista en la ciudad de Bogotá. Después, cómo se mantiene y revitaliza el uso de la bicicleta en la ciudad de Guangzhou (China), donde el desarrollo de los últimos años ha priorizado el uso del automóvil. Otro artículo recoge cómo se ha llegado al actual reparto modal en Ámsterdam, después de que en los años setenta del siglo xx en esta ciudad se apostara por la bicicleta. En el último de los artículos se exponen los impactos socioeconómicos del uso de la bici-

cleta en la India desde una perspectiva de género, porque la bicicleta allí es un potente instrumento de inclusión social de las mujeres de los colectivos más desfavorecidos.

En la segunda de las secciones, *Liveable and Bikeable Cities*, se exponen iniciativas que pueden tomarse en las ciudades para mejorar la calidad de vida a través de los beneficios que supone el uso de la bicicleta. En esta sección ganan en importancia los «temas» por encima de las experiencias concretas. La mayoría de artículos tienen que ver con experiencias en Copenhague (tres sobre cinco) relacionadas con la salud, la economía (por ejemplo, la compra en bicicleta favorece la red de comercio local y de proximidad), el medio ambiente o la socialización, entre otras. Los artículos resaltan distintas estrategias para incorporar la bicicleta al paisaje cotidiano urbano, como son la seguridad, la conectividad y la facilidad de uso. Por ejemplo, que un aumento de ciclistas incrementa la seguridad del mismo colectivo, o que en el área metropolitana de Copenhague se construyen «autopistas» para bicicletas donde estas puedan desplazarse lo más rápido posible a partir de la exclusividad de la vía, evitar semáforos o conectar zonas de concentración de puestos de trabajo con áreas residenciales. Además, se rompen tópicos mostrando imágenes de Copenhague en los años sesenta (con congestión vehicular) y en la actualidad.

La sección tres, *Cycle Infrastructure*, muestra tres experiencias de procesos de planificación de infraestructura para bicicletas. Los editores han escogido tres casos harto diferentes. El primero de ellos es Copenhague, escogido por su largo recorrido en planificación hasta llegar a ser la «ciudad de las bicicletas» (junto con Ámsterdam). El segundo caso trata de Sevilla, donde el proceso de implantación de la infraestructura ciclista (vías bici, aparcamientos y servicio de bicicleta pública) se produjo en un breve lapso

de tiempo, en el primer decenio de siglo xxi. Finalmente, el tercero de los artículos expone el desarrollo de una red de vías ciclistas por todo el Reino Unido, en la cual no solo el destino es importante sino que también lo es el propio itinerario (se incorporan piezas de arte en las vías). Asimismo, esta red de bicicletas debe estar bien conectada con las redes ciclistas locales y al mismo tiempo implicar a los agentes locales en su diseño, a quienes se reconoce como los mejores conocedores del territorio.

La sección cuatro, *Safety for Cyclists*, se compone de dos artículos. Tal como indica su título, se analizan las medidas de seguridad y contiene algunas recomendaciones para la prevención de accidentes. La seguridad se considera un elemento básico para la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad. El primero de los artículos se centra una vez más en la experiencia de Copenhague; es de carácter generalista, introduce conceptos como percepción de seguridad y da pautas de actuaciones en el nudo viario para incrementar la seguridad de los ciclistas. El segundo de los artículos explica, a partir de un caso de desarrollo de rutas seguras para ir al colegio en bicicleta que implica al conjunto de la comunidad, cómo se mejora la seguridad vial para todos los colectivos, especialmente los más vulnerables.

La quinta de las secciones, *Bicycles*, es, junto a la anterior, la más breve del libro. Se dedica a dos tipos concretos de bicicleta. En el primero de los dos artículos se aborda el sistema de bicicleta pública de París. La bicicleta pública ha sido un elemento clave en el gran incremento del uso de la bicicleta en numerosas ciudades occidentales. El segundo de los artículos presenta experiencias del uso de la bicicleta como medio de carga. En este caso se presenta una experiencia de Kisumu, en Kenia, que permite una mayor integración de colectivos desfavorecidos y una alternativa al transporte motorizado,

y una experiencia de Copenhague que muestra las posibilidades de transportar niñas y niños o materiales en un medio urbano formal.

La penúltima sección, *Cycling Policy*, se centra en el diseño de políticas de bicicleta. El primer artículo, a partir del caso de Portland, expone una estrategia general para la promoción de este medio de transporte, que categoriza a los ciclistas en cuatro tipos de manera que se puedan diseñar políticas específicas para cada uno de ellos más exitosas. El segundo toma la bicicleta como medio de transporte dentro de un sistema integrado de transporte público y, por tanto, destaca la intermodalidad; en este caso, la experiencia holandesa sirve como ejemplo. El último de los artículos de la sección expone la guía de diseño de vías urbanas para bicicletas desarrollado en Estados Unidos, con la colaboración de distintas ciudades.

La séptima sección, *Cycle Advocacy and Education*, es la más larga, ya que consta de seis contribuciones distintas. Estos artículos tienen en común que analizan la promoción de la «cultura» ciclista que realizan grupos de defensa de este medio

de transporte y de la educación. En esta sección se enfatiza la importancia de la participación, la necesidad de la existencia de un grupo de presión de defensa de la bicicleta para contrarrestar el poder de los grupos de presión del automóvil (y se hace a partir del caso alemán, un país donde progreso económico y automóvil se consideran que van de la mano), la organización de campañas y eventos de promoción, la creación de una «marca» ciclista o el papel de la práctica ciclista con niñas y niños.

En definitiva, se trata de una obra completa sobre la bicicleta como medio de transporte urbano, recomendada para las personas interesadas en estudiar la movilidad, la seguridad vial urbana y el uso del espacio público.

Àngel Cebollada

Universitat Autònoma de Barcelona

Departament de Geografia

angel.cebollada@uab.cat

<http://dx.doi.org/10.5565/rev/dag.213>

