



"La protección de los ciclistas es una decisión política": Profesora de Univalle

Inclusión. Eso es lo que piden los ciclistas y peatones de la ciudad, que durante años han sido relegados de las calles por los carros particulares y los buses.

Esto no solo se logra con un proceso de negociación con el Municipio, sino con la proactividad de los que se movilizan sin un motor a cuestas. Así lo asegura Janeth Mosquera, epidemióloga de la Escuela de Salud Pública de la Universidad del Valle y doctora en sociología (con énfasis en inequidades sociales y salud), quien le ha dedicado años a investigar cómo se moviliza la gente de forma alternativa en la ciudad, por lo que afirma que la exclusión de los usuarios de la bicicleta y los caminantes es histórica porque son considerados "ciudadanos de tercera categoría".

¿Quiénes usan la bicicleta en Cali?

En el estudio que hicimos en la Escuela de Salud Pública lo que mostramos es que usar la bicicleta como medio de transporte en Cali es una práctica masculina, son población de estratos 1, 2 y máximo 3, y encontramos una asociación marginal con ser afrodescendiente y ser trabajador informal. Y encontramos que quienes reportaron usar la bicicleta como medio de transporte fue el 12,6 %, que es un porcentaje grande para una ciudad como Cali, donde no hay buena infraestructura. También encontramos que las personas que se movilizan en bicicleta no lo hacen porque sean ambientalistas ni porque sea una práctica saludable, sino que lo hacen por necesidad económica.

Y siendo tantos no tienen prioridad...

Ninguna. Los ciclistas parecen ciudadanos de tercera categoría, porque no aparecen cuando hay un comité de movilidad en la ciudad y se deben tomar decisiones. En otras ciudades donde la bicicleta no se usa tanto como en Cali, cuando se toman decisiones se tiene en cuenta a peatones, ciclistas, conductores de carro particular y de transporte público; pero en Cali todavía se niega el derecho a estar en la vía y se invisibiliza a los usuarios, aunque se ven todos los días a toda hora.

¿Cómo 'pedalea' Cali frente a otras ciudades?



Sala de Prensa

Nosotros tenemos ventajas, como la pendiente del terreno, el clima, la arborización que hace que la ciudad sea agradable para montar en cualquier horario, además del número de usuarios, que es bastante alto. Pero tenemos dificultades en kilómetros construidos de ciclorrutas y en el estatus de quienes usan la bicicleta. Comparado con Bogotá, allá hay más de 300 kilómetros de ciclorrutas, pero tienen menos usuarios. En Medellín, aunque no hay la misma conectividad que en Bogotá, hay un buen circuito de ciclorrutas, pero no hay tantos ciclistas como aquí. Si nos comparamos con otras ciudades del mundo, nosotros estamos bien lejos en términos de infraestructura física y social, pero el porcentaje de población que usa la bicicleta sigue siendo grande.

¿Por qué será que los ciclistas no son bienvenidos en el bulevar?

No sé, pero eso de sacar a los ciclistas de las vías no es un fenómeno actual, sino histórico. Hay un reporte que cuenta que cuando se hicieron los Juegos Panamericanos hubo batidas para sacar a los ciclistas de Cali porque era un signo de 'no modernidad' y en ese entonces se pensaba que Cali entraba a la modernidad, porque la ciudad se empieza a transformar físicamente y aparecen los puentes elevados, el anillo vial, y ahí no caben ciclistas porque es una ciudad pensada para el transporte motorizado. Con el MÍO y las megaobras estamos viendo una consolidación de esa historia en la que se piensa que es mejor que los ciclistas no estén en las vías.

¿Y cómo ve el Corredor Verde?, que es un proyecto donde se ha hablado de priorizar a peatones y ciclistas...

El Corredor Verde tiene una ventaja grandísima y es que va a tener un buen número de kilómetros para usuarios bicicleta y peatones. La dificultad que le vería es la conectividad, porque si usted quiere hacer vías para ciclistas o para carros tiene que conectarlos, que lo lleven de un origen a un destino, porque la gente se moviliza en bicicleta por transporte, más no por recreación. Sería interesante que apareciera como un circuito de bicicletas como medio de transporte, pero en el Corredor Verde no se plantea así.

¿Cuáles son las zonas donde hay más urgencia de ciclorrutas?

Hay que priorizar el suroriente y construir una que salga de Andrés Sanín y vaya hasta Jardín Plaza, porque ese es un corredor de ciclistas en las mañanas. La otra muy buena que tenemos, pero está subutilizada, es la de la Simón Bolívar, porque es una ciclorruta



bien pensada, pero nadie la usa porque le falta mantenimiento y es insegura. Luego se podría pensar una más emblemática que responda a las necesidades de las universidades, porque hay una población estudiantil grandísima al Sur que usa bicicleta.

¿Qué esperan encontrar con el Observatorio del Ciclista y Peatón, inaugurado recientemente?

Nosotros conformamos en el 2013 la Mesa de Transporte no Motorizado, porque parece que en la ciudad y en el país, en general, los ciclistas y peatones no aparecen como medios de transporte. Entonces, cuando discutíamos en la mesa cómo hacer visibles estos medios de transporte, decidimos crear el Observatorio para recoger la poquita información que hay sobre hurtos y morbilidad para procesarla, analizarla y pulgarla y hacer gestión del conocimiento, para que quienes toman las decisiones puedan utilizarla, porque cuando usted le pone nombre a la persona que murió atropellada, eso causa mayor sensibilidad para los usuarios de las vías de la ciudad.

¿Qué ha pasado con el Plan Maestro de Ciclorrutas?

Ese Plan se hizo en el 2005 y hay que actualizarlo porque el MÍO y las megaobras transformaron la ciudad, el número de ciclistas aumentó, las rutas se modificaron y la ciudad urbanísticamente se transformó. Hay que rehacer la encuesta origen-destino teniendo en cuenta los usuarios, los recorridos, señalética, conectividad, seguridad y toda la parte social. Lo que conseguimos fue que en el nuevo POT se incluyera la actualización e implementación del nuevo Plan Maestro de Ciclorrutas y para eso hay que ganar aliados entre políticos y la nueva administración, además del trabajo que hagan los activistas, porque esto no se puede quedar en voluntades políticas.

¿Cómo ve al POT frente a los peatones?

Ese POT pone una escala de quién es el rey de la vía y se ve que el peatón tiene el primer lugar y el carro particular el último, pero aquí ni siquiera el tiempo de los semáforos nos beneficia, porque hay tiempos muy largos para 10 carros cuando hay 30 peatones esperando cruzar una cebrá. Cuando hay congestión, los guardas no dejan que el semáforo funcione y dejan correr los carros sin siquiera mirar cuántos peatones esperan pasar por la vía. Hay una hegemonía del transporte privado, ni siquiera del público, y no es la mayoría de la población la que anda en carro particular.



Pero, por ejemplo, en el centro se plantea quitar el puente peatonal del CAM para dar prelación a los caminantes...

En general, las estrategias que se utilicen para pacificar el tránsito tienen muchas ventajas para la ciudad y los peatones, si se hacen de manera articulada. Uno diría que los puentes peatonales son un signo de modernidad, pero es mentira porque usted no lo levanta para proteger al peatón, sino para que el carro vaya más rápido. En otras ciudades el peatón es rey y cuando va a cruzar una calle todos los carros paran, porque son condiciones distintas de vulnerabilidad y quienes van en un carro andan protegidos con un caparazón, mientras el peatón va sin nada y por eso debería protegerse más. Me preocupa que el puente del CAM se levante sin mucha educación, porque allí hay que hacer un trabajo grande con conductores de transporte motorizado.

¿Qué propuestas de bajo costo se pueden implementar a corto plazo para mejorar la movilidad de ciclistas y peatones?

La propuesta más grande es que si tenemos al 12,6 % de la gente usando la bicicleta como medio de transporte y se conoce por dónde se mueven, hay que proteger a esas personas y mejorar sus condiciones de movilidad, cosa que se puede hacer solo poniendo taches o con una pintada, sin hacer la gran obra ni transformar la ciudad. Esto se puede hacer en cualquier corredor, porque es un asunto de distribuir mejor la vía entre quienes las utilizan. Hay que reconocer que los ciclistas están haciendo un gran favor a la ciudad y si eso no se reconoce, fácilmente se van a motorizar, lo que sería una pérdida para la ciudad en términos de ambiente, calidad de vida y salud. La protección de los ciclistas es una decisión política.

¿Para qué han servido las reuniones de la Mesa de Transporte no Motorizado con autoridades de tránsito?

Para hacerles un llamado y decirles que hay gente que necesita mayores y mejores condiciones para movilizarse. Hay dos cosas para resaltar: un debate de movilidad en medios no motorizados que por primera vez se hizo en el Concejo y haber metido la mano en el POT.

¿Cómo ha impactado el MÍO en la salud de los caleños?

Nosotros hicimos un estudio con el Transmilenio y lo que encontramos es que la ubicación de las estaciones hace que la gente camine más y eso tiene beneficios en salud.



Sala de Prensa

Aquí el problema está cuando usted camina 15 minutos y tiene que esperar media hora para que llegue un bus.

¿Cómo ve la integración de bicicletas con el MÍO?

Eso hay que hacerlo, pero no es la prioridad de la ciudad en estos momentos. Mientras usted no tenga resuelto el problema del sistema masivo, no espere que la gente se baje de la bicicleta para subirse en el MÍO, porque no es posible. En Cali, el recorrido más largo que uno se puede echar de Norte a Sur se demora 37 minutos, si es un buen ciclista. Pero, ¿cuánto se tarda en el MÍO? Un mundo, además de los tiempos de espera, que son muy largos.

Diario El País, 20 de Julio de 2015. Página B4.