

Movilidad (in)sostenible

escrito por Pablo Estrada

La ciudad de Xiamen, donde yo vivo, se enorgullece de tener la ciclorruta elevada más larga del mundo. La vía de 7,6 kilómetros no sólo es una apuesta decidida por la movilidad multimodal sino por la innovación ya que cuenta hasta con estaciones de alquiler de bicicletas con aplicaciones.

La bicicleta es uno de los principales medios de transporte en China, el año 2022 terminó con 350 millones de bicis* en tránsito en comparación a 230 millones de vehículos particulares. La revolución de las dos ruedas en China empezó en los años 70 y tiene una sencilla explicación: valen huevo; hoy es posible comprar una bicicleta por el equivalente en yuanes de 45 mil pesos para recibirla en la puerta de tu casa en tan sólo 3 días.

*Cuando hablamos de la bicicleta en China es obligatorio hablar a la vez de la bicicleta eléctrica, en su mayoría, motos tipo escúter con ridículos pedales chiquititos que hasta ahora no he visto a nadie usar.

En el país hay ciclismo de todo tipo, con especial mención para el ciclismo de ruta competitivo que ha venido creciendo durante los últimos años. Desafortunadamente, a pesar de la fuertísima inversión en infraestructura de todos los niveles que hay en China, el boom de la bicicleta cogió a planeadores y gobiernos locales con los pantalones abajo.

El volumen del transporte en bicicleta es tan alto, que por momentos, dominan todos los espacios de la ciudad: los parques, los andenes, las calles; todo sitio que puede ser autopista o parqueadero en efecto lo es.

Transitando por la universidad donde estudio, una pequeña porción de ciudad donde literalmente hay edificios de vivienda para personas que no hacen parte de la comunidad académica, me encuentro todos los días con miles de bicicletas en tránsito por los andenes o cómodamente estacionadas en ellos y también a la entrada y alrededor de todos los edificios, incluso obstaculizando el acceso a puertas y escaleras.

No sólo esto, sino que los transeúntes deben tener especial cuidado con las escúteres eléctricas. Si bien la regulación sobre *vehículos no motorizados* expresa que estos tienen una velocidad límite de 15 km/h y un requerimiento de bloquear velocidades mayores a los 25 km/h desde su manufactura; la realidad es que por las aceras he visto motos eléctricas a velocidades de 40 km/h o superiores. No sólo eso, sino que sus conductores tienen el atrevimiento de pitar intensamente cada que un caminante estorba su paso.

El ciclista y el “ciclista” son los auténticos reyes de la movilidad en China, una situación cada vez más problemática, especialmente considerando que entre los miles de accidentes viales que hay en el país cada año, casi el 60% involucran peatones. Transportarse caminando es una actividad de alto riesgo en este país. Aunque el gobierno ha avanzado en regular el tránsito de vehículos sin motor -de gasolina-, restan muchos años y planeación urbana para generar sistemas de movilidad eficiente para bicicletas y para que se proteja al peatón y todos los actores de la movilidad. Mientras tanto, aunque las estadísticas de viajes en bicicleta vayan al alza, esto no puede llamarse “movilidad sostenible”.

Otros escritos de este autor: <https://noapto.co/pablo-estrada/>