

La bicicleta como generadora de cambio cultural: caso

Holanda

Bicycle as generator of change culture: holland case generator bicycle as cultural change: holland case

Alfonso de Jesús Gómez Lorduy¹

Resumen

El presente artículo tiene como propósito esencial realizar un análisis crítico alrededor del impacto que ha generado la implementación del plan maestro de la bicicleta, actualmente incursionado en los países bajos, que con la coparticipación de toda la ciudadanía articulada con el estado, ha reducido el índice de mortandad de los ciclistas, teniendo en cuenta el número de usuarios que utilizan este medio de transporte. Se resalta la cooperación de los gobiernos municipales especialistas en transporte y usuarios que aseguraron la permanencia del proyecto y el reconocimiento mundial.

Palabras claves: Cultura Ciudadana; bicicletas; desarrollo urbano; sensibilización ciudadana.

¹ Doctorante en Ciencias Sociales con Mención Gerencia. Universidad de Zulia

Director del programa de Contaduría Pública de la Corporación Universitaria Rafael Núñez
alfonso.gomez@curn.edu.co

Fecha de recepción: Julio de 2013 / Fecha de aceptación en forma revisada: Octubre 2013

AGLALA ISSN 2215-7360 2013;

4 (1): 46-58

Abstract

This paper aims to critically analyze essential around the impact generated implementation of the bicycle master plan, currently dabbled in the Netherlands, with the partnership of all citizens articulated with the state, reduced the rate mortality of cyclists taking into account the number of users who use this means of transport. It highlights the cooperation of local governments, transportation specialists and users who ensured the permanence of the project and global recognition.

Key Words: Culture; citizenship; bicycles; urban Development; citizen awareness

Introducción

La necesidad de un modelo de movilidad que permitiera reducir la contaminación del medio ambiente, el aprovechamiento del terreno y las cortas distancias, fue el inicio para proponer un triunfante modelo de movilidad limpia que se da a reconocer por los intensos debates entre la población, los gobernantes y la comunidad, haciendo posible el cierre del centro histórico a todo vehículo que fuera de motor y que a pesar del malestar que generó entre el comercio turístico y la calidad de vida de los ciudadanos, este temor fue en vano, ya que se fortaleció las relaciones entre los ciudadanos y permitió generar nuevos empleos, convirtiéndose en ejemplo para los demás países.

La significancia de una cultura en una comunidad va representada por el grado de compromiso beneficioso que tienen sus integrantes consigo mismo y con lo que lo rodea; es por

eso, que necesariamente para llegar a cierto grado que genere sostenibilidad, debe existir un proceso de transformación paulatina.

La cultura constituye un producto dentro de la esfera económica, y por lo tanto una variable dependiente de ésta, o la cultura es más bien la matriz de donde surgen todos los procesos de la humanidad, sean materiales, sociales, culturales (Cevallos, 2005).

Este artículo busca realizar un análisis crítico concerniente del impacto que ha producido la implementación de un plan maestro de la bicicleta, la cual se encuentra incursionado en los países bajos.

La bicicleta como cultura

La mejor forma de demostrar los adelantos de pasos agigantados en materia de cultura es evidenciando un medio de transporte que a pesar de su simpleza comenzó su historia alrededor del año 1885, la bicicleta. Más segura que los peligrosos bicis y gracias a las mejoras técnicas introducidas en la última década del siglo XIX, se transformó en una verdadera moda entre los jóvenes de familias ricas y entre los sportmen. Ya entonces muchos entrevén su vocación popular, que se desarrollaría en los primeros decenios del siglo XX. Mientras tanto, en 1897, se aprueba una ley nacional que impone una tasa de 10 liras a los poseedores de bicicletas y que deroga las que algunos municipios habían impuesto en los años precedentes. (Héctor Caracciolo, 2009).

Hoy por hoy, la bicicleta se considera un medio de transporte saludable, ecológico, económico, práctico y con proyección a generar beneficios de sustentabilidad. Ahora bien, para poder llegar a generar una cultura de este tipo de transporte no es fácil y mucho menos en un

país donde predomina la tecnología vanguardista. Ese es el caso de Holanda que a pesar de ser geográficamente un país pequeño cuenta con una población de 16.5 millones de habitantes y 488 personas por kilómetro cuadrado siendo así uno de los países con mayor densidad de población de todo el mundo. (www.holland.com, Datos prácticos de Holanda, 2012).

Después de la segunda guerra mundial hacia el año de 1948, el país estaba en un proceso de reconstrucción. Las obras activaron la economía teniendo un crecimiento superior al 200% hasta el año de 1970, este auge económico produjo un aumento en el parque automotor, generando problemas de movilidad y accidentalidad que a su vez, activaron las movilizaciones sociales las cuales demandaban darle prioridad a la bicicleta y al peatón. Hacia 1978 se da la crisis del petróleo, esta coyuntura evidencia la dependencia que tiene el país por el combustible lo que hace que el gobierno tome medidas al respecto y genere una política estatal alrededor de la promoción de la bicicleta como medio de transporte. Desde entonces Amsterdam, su capital, introdujo cambios importantes en sus obras de infraestructura vial, por ejemplo el carril para los vehículos motorizados se redujeron y los carriles para peatones y bicicletas se ampliaron considerablemente, los primeros a 2.50 y los segundos a 3.50 mt.

(Cultura Bici, 2013)

De esta forma, se propuso culturalmente un cambio radical en Holanda enfocado hacia la generación de espacios libres de la congestión del tráfico y la creación de zonas para el óptimo uso de las bicicletas, lo que redujo extraordinariamente el espacio y la utilización de los automóviles, y permitió así mismo planear un red sistemática de protección que garantizara la seguridad de los ciclistas.

A partir de este nuevo tipo de políticas implementadas en Holanda se percibe que el reto más grande sería generar la cultura y el civismo, promoviendo el uso de la bicicleta y desalentar el uso del automóvil. En este sentido, en el año 2010 el uso de las bicicletas aumentó y los accidentes de tráfico pasaron de 3200 a 700 en el presente año. (HOLLAND, Turismo en Holanda, 2012).

Lo anterior sin lugar a dudas constituye un gran logro que ha alcanzado Holanda, en tanto que la bicicleta es quizás uno de los medios de transporte más simples, económicos y que permiten evitar la contaminación en una ciudad tan densa donde *habría que pensar en ocupar menos espacio, ahorrar energía, contribuir con el medio ambiente favoreciendo la reducción de gases tóxicos y contaminantes auditivos* (HOLLAND, Turismo en Holanda, 2012).

En el ámbito económico, la adquisición y mantenimiento de una bicicleta de uso diario supone un costo inferior al de un auto, lo que a su vez presume una comodidad económica para los ciudadanos que día a día prefieren invertir en este tipo de transporte que les garantiza estabilidad y seguridad dentro del marco de lo social, con una economía sostenible, que apuntaba al crecimiento verde, es decir aumenta sin sacrificar los recursos naturales y no daña el medio ambiente. El desarrollo económico sostenible considera además las insuficiencias de las futuras generaciones, augurando la preservación de lo natural.

Inicialmente en los países bajos ha sido sobre todo el estado quien se dedicaba a promover los planes que desarrollan maniobras de economía sostenible, pero cada vez son más personas individuales, organizaciones civiles y las mismas empresas que quieren efectuar una manera de trabajar como lo llaman los ecologistas “verde”. En octubre de 2011 el gobierno holandés presentó su Agenda Sostenible donde se describe los planes para ‘sostenibilizar’ a la

sociedad holandesa. Esta agenda es en concordancia con el reporte de las Naciones Unidas sobre el medio ambiente, (UNEP, 2011).

Al planear Holanda una economía verde posteriormente debe crear las redes colaborativas, estas fueron socialmente viables e implicaron los actores del cambio (ciudadanía), estos nuevos arreglos que incluían modificaciones de infraestructura vial, debieron estar bajo el concepto de aprovechamiento de ventajas competitivas a nivel global y local. El concepto integral de las relaciones entre la población, la interconectividad de las nuevas tecnologías y los arreglos organizacionales fueron caracterizados por cumplir el primer propósito que fue la movilidad.

La cultura cíclica de Holanda

De acuerdo con el impacto que ha generado el uso de las bicicletas y las ciclo vías en Holanda a nivel económico, social, político y, aún más, en el ámbito cultural se sostiene que este nuevo paradigma que invita a la sensibilización de cada sujeto y garantiza la seguridad de los mismos, ha funcionado de forma óptima, en la medida en que se han inculcado valores ético morales que propenden por el respeto a la vida, la conservación del medio ambiente y la aplicación de prácticas que enriquezcan el pensamiento y las costumbres culturales de la ciudadanía.

De ahí que se sostenga en relación a lo planteado en la prensa El Mundo que: *HASTA hace pocos años, en países del sudeste asiático como Vietnam, el principal medio de transporte era la bicicleta. Hoy, son las motos. Desde mediados de la década del 70, Europa ha experimentado un fenómeno inverso. El Viejo Continente vive un boom del uso de este vehículo, que incluso*

ha llegado al nivel de que en Holanda hay 13 millones de bicicletas, es decir, casi una por persona en un país de 16,6 millones. Y en países como Alemania y

Hungría están ocurriendo un fenómeno similar (Tapias, 2013).

Esta nueva visión en torno al desplazamiento y transporte de la comunidad humana de Holanda rompe con el esquema tradicional que encierra como único medio transporte aquellos aparatos motorizados que con su deplorable utilización ponen en riesgo la vida de los sujetos a tal punto que se ha perdido la conciencia ciudadana y se ha consolidado el irrespeto en las vías de tránsito. Debido a esto, las políticas públicas que ha creado Holanda para generar un beneficio común entre sus ciudadanos apuntan a derrocar este tradicionalismo en torno al irrespeto de la vida y se le apostó más bien a una propuesta que tiende a mejorar no sólo el espacio público, sino las prácticas culturales significativas que en éste se imparte.

Cicloturismo en Holanda: una alternativa económica, social y cultural

Esta nueva modalidad de transporte ha representado una propuesta innovadora, a través de la cual el turismo ha incrementado, en la medida en que los viajeros en la mayoría de situaciones optan por visitar espacios tranquilos libres de contaminación auditiva para poder descansar. De manera que Holanda se vislumbra como una de las alternativas más placenteras para vacacionar, teniendo en cuenta el sin número de actividades que se puede realizar tales como la observación *de preciosos paisajes con vacas, tulipanes y molinos, una exuberante naturaleza alimentada por incalculables canales, ríos y localidades históricas* (Holanda Latina, 2012).

Con base a esto, en Holanda se han implementado diversas medidas de protección para evitar posibles accidentes que afecten negativamente la vida de los ciudadanos y turistas. *Existe un completo sistema con semáforos, señales de la ruta y distancias señaladas en cualquier*

camino o aparcamientos especiales para bicicletas. En muchos de estos carrilesbici se indica el camino por medio de pivotes blancos de poca altura, en los que se señala la distancia hasta los lugares más cercanos, otras muchas señales están pintadas en el propio carril (Holanda Latina, 2012)

Con la utilización de este sistema de protección se busca que se conozca y respete las distintas señales de tránsito, se pretende que exista una organización en lo referente a la movilidad en las vías, se propende a evitar congestiones y caos en las vías públicas, se busca sensibilizar y crear conciencia en cada sujeto por el respeto a la vida a partir de los valores ético – morales que se imparten mediante la educación y la cultura. Todo lo anterior se realiza con la finalidad de crear normas de convivencia que estén afines con el progreso social y por consiguiente con el respeto a las normas de tránsito dentro de las ciudades. De esta forma, Holanda se ha convertido en un país *donde las personas van con bicicleta, y donde los motoristas tienden a mostrar más respeto para los ciclistas siendo ambos conscientes de su presencia y guardando una distancia saludable al encontrarse.* (Holanda Latina, 2012). Es así como la cultura se ve reflejada de tal forma que cada individuo se hace responsable por su comportamiento e intenta asimismo mediante su conducta evitar malestares ante los demás.

En pocas palabras generar CULTURA CIUDADANA. Ya que esta no solo concibe un impacto económico hacia un progreso verosímil convirtiéndose en el núcleo de las políticas públicas como gobierno, sector privado y la comunidad , sino que también responde a los desafíos de desarrollo que apremian al mundo, como la sostenibilidad del medio ambiente, la inclusión social y la sobrepoblación, todos los anteriormente mencionados son en HOLANDA la llave sostenible del progreso en el país y la muestra fiel del cambio, quien con políticas y

programas de desarrollo, movilizaron la cultura y el entendimiento mutuo para forjar paz y reconciliar las etapas difíciles que los antecedían por la II guerra mundial, de esta manera el impulso se refleja en el desarrollo social incluyente y apalancamiento formativo para promover el desarrollo económico, construyendo sobre las fortalezas que se tenían alcanzando la administración sostenible en el ámbito urbano que se vio capitalizado en la cultura como modelo sostenible e innovador de cooperación.

Holanda apostó por articular conocimiento y cultura, ya que el esfuerzo de ambas características requiere de encanto para lo que se propone... de allí que la bicicleta llega al punto donde el consumismo no es la elección de la verdadera grandeza de la humanidad. Es la alternativa que se usa para realizar cualquier tipo de actividad porque se ha llegado a un punto donde la felicidad se alimenta de consumos materiales pero también de sensatez y conocimiento, lo cual vuelve la cultura desarrollada y emergente a los cambios que generan posibilidades de crecimiento.

Una de las razones por las que los holandeses generan este alto grado de cultura ciudadana es porque se encarga de educar, desde muy temprana edad, a los niños respecto de este tema. Para ellos no sólo es cuestión de ir al parque con sus padres o salir a pedalear por el vecindario. A los niños holandeses se les exige que aprendan y sigan las reglas de la carretera, ya a los 12 años, edad a la que se espera que sean capaces de andar en bicicleta por su propia cuenta a la escuela, a veces por largos kilómetros. (Barría, 2012)

La economía en el transporte (bicicletas)

La cultura del uso de las bicicletas actualmente está generando una gran representación en la economía familiar. La alta demanda del bien demuestra que no sólo se utiliza como recreación

sino también como medio de transporte “oficial” en muchas familias en donde los recursos económicos no alcanzan a solventar un medio de transporte más sofisticado o también en zonas geográficas donde su único acceso es a través de animales equinos y bicicletas.

La tendencia que debe resultar de esta cultura en los diferentes países que aún no la tienen, es adecuar la bicicleta como un medio de transporte masivo.

Desarrollado por primera vez en 1964 en la ciudad de Ámsterdam por el movimiento contestatario de los “provos”, y conocido allí con el nombre de “White bike” hoy el sistema BLS (Bicicletas de Libre Servicio) se encuentra disgregado en ciudades de todo el mundo (Viena, Berlín, Bruselas, Sevilla, Dublín, Barcelona, París, Roma, Rio de Janeiro, etc), equipado con tecnología de punta y diversas multinacionales bregando por el nuevo mercado.

La adopción de un nuevo programa BLS constituye hoy una medida valorada para fomentar prácticas de “movilidad sustentable” y una estrategia llamativa para inscribir a las ciudades en la llamada “cultura verde”. Londres fue la última gran metrópolis en instalar un programa de este tipo bajo el nombre “London Cycle Hire”, que cuenta con 400 estaciones y 6000 bicicletas; y proyectos de la misma índole se esperan en varias ciudades, como Nueva York y Sidney. Incluso se ha propuesto la idea de generar una red mundial de sistemas BLS, de manera que mismo sistema de abono sirva en todas las ciudades pertenecientes a esa red. (Tironi, 2011)

Holanda se convierte en uno de los primeros contribuyentes al progreso y evolución económica. Adicionalmente, es el encargado de articular zonas laterales geográficas con el centro, genera monto en los costos del suelo. Por consiguiente, desde la perspectiva económica, las causas y soluciones para el transporte deben ser eficaces y generadoras en la comunidad de bienestar social.

Así, lo anterior demuestra porque el uso de la bicicleta en Holanda es una alternativa de transporte y una decisión económicamente viable para mejorar la movilidad y el bienestar social de una ciudad, demostrando no solo el cambio en la cultura pobladora, el desarrollo de una economía sostenible, economía del transporte, urbana, ambiental y de recursos naturales, si no también que a la mira de los demás países fue un proyecto ambicioso pero que logró cambios radicales de quienes participaron en el proceso y aún continúan fortaleciendo el cambio cultural en sus descendientes.

Conclusión

La modalidad de transporte en bicicleta en Holanda ha sido uno de los aportes más significativos que se ha realizado a nivel mundial, en la medida en que se constituye en una reforma del pensamiento y en la adopción de un nuevo paradigma que tiene como objeto esencial la preservación de la vida y del medio ambiente. Esto a su vez ha contribuido en la formación de personas conscientes, responsables y respetuosas que buscan a través de sus prácticas culturales generar beneficios a cada uno de los individuos que conviven en su contexto social.

Este aporte además puede concebirse como uno de los elementos fundamentales que ha transformado la visión de vida y de movilidad en las vías de tránsito, pues mediante la cultura ciclo turístico se ha impartido la creencia de disfrutar de forma sana de cada uno de los paisajes de las ciudades de Holanda. Del mismo modo se ha inculcado el respeto entre los millones de sujetos que hacen uso de este transporte y los que aún utilizan vehículos motorizados, contribuyendo así en el fomento de normas para la convivencia ciudadana y pacífica.

La oportunidad de considerar el uso de la bicicleta como un medio de transporte que repercute positivamente en la economía de una región es un punto a resaltar, sin embargo, también se propone el reconsiderar una visión hacia un cambio en los patrones de movilidad corporal, lo que constituye beneficios a corto plazo en la salud de quien la utilice. Existe una triada que se ha de combatir: falta de ejercicio, malos hábitos alimenticios y el sobrepeso; esta podría combatirse bajo el principio de que las personas están diseñadas para moverse, más no para tener una vida sedentaria. Se considera en este caso mencionar que para mantener un buen estado de salud lo ideal es utilizar la bicicleta como el medio de transporte entre el domicilio y el lugar de trabajo; situación que ha sido investigada, mostrando que las bajas por enfermedad entre los empleados que se trasladan en bicicleta son sensiblemente inferiores a las del resto.

Bibliografía

Barría, N. B. (05 de |6 de 2012). *¿Por qué los Holandeses tienen la cultura de la bicicleta?*

Recuperado el 03 de 09 de 2012, de Plataforma urbana:
<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/05/16/%C2%BFpor-que-losholandesestienen-la-cultura-de-la-bicicleta/>

Cevallos, R. R. (2005). *¿Cultura y desarrollo? ¿Desarrollo y Cultura?* propuesta para un debate abierto. En C. PNUD, *Serie Desarrollo Humano N° 9*. Lima - Perú.

Cultura Bici. (2013). *La Bici: El invento del pasado, el gran aliado del futuro*. Recuperado el 03 de 09 de 2013, de www.elbicitante.com: <http://elbicitante.com/la-bici-el-inventodelpasado-el-gran-aliado-del-futuro/>

Héctor Caracciolo, C. (septiembre - diciembre de 2009). Bicicleta, circulación vial y espacio público en la Italia Fascista. *Historia Crítica* N° 39 .

Holanda Latina. (2012). *CICLOTURISMO EN HOLANDA*. HOLANDA.

HOLLAND, Turismo en Holanda. (2012). *La Bicleta en Holanda*. Holanda.

Tapias, A. (31 de Agosto de 2013). *La bicicleta reemplaza al auto en el primer mundo*. Recuperado el 03 de 09 de 2013, de www.latercera.com: <http://www.latercera.com/noticia/mundo/2013/08/678-540410-9-la-bicicletareemplazaal-auto-en-el-primer-mundo.shtml>

Tironi, M. (2011). Construyendo infraestructuras para la movilidad: el caso del sistema de bicicletas en libre servicio de París. *Athenea Digital* .

UNEP. (2011). *Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication - A Synthesis for Policy Makers*. St-Martin-Bellevue, France.

www.holland.com, Datos prácticos de Holanda. (2012). *Datos prácticos de Holanda*.

Recuperado el 03 de 09 de 2013, de www.holland.com: <http://www.holland.com/es/prensa/article/datos-practicos-de-holanda.htm>

www.holland.com, Turismo en Holanda. (2012). *La Bicleta en Holanda*. Recuperado el 03 de 09 de 2013, de www.holland.com: <http://www.holland.com/es/turista/article/tipos-debicicletasen-holanda.htm>