



**Conocimiento, Actitudes y
Prácticas (CAP) sobre la bicicleta**
Análisis Integral General.
Entrevistas en profundidad
Lima, Julio del 2002

Índice

Resumen Ejecutivo	3
Análisis Integral	24
Marco de referencia	25
Seguridad	27
Opiniones y actitudes hacia las ciclovías	37
Plan Bici.....	45
Actitud hacia la bicicleta como medio de transporte.....	50
Identificación del potencial como agentes de cambio	62
Plan de incentivos para el uso de la bicicleta	65
Proyecciones.....	71

Resumen Ejecutivo

El FONAM solicitó a APOYO OPINIÓN Y MERCADO S.A. la realización de un estudio exploratorio para investigar la cultura del transporte urbano, para identificar los factores que favorecen o inhiben el uso de bicicleta como medio transporte, así como recoger información sobre acciones que podrían promover el uso de la bicicleta como medio de transporte. Con este fin se realizaron 34 entrevistas en profundidad a autoridades de los Municipios Provinciales y Distritales, a autoridades policiales, a autoridades universitarias, a representantes de organizaciones sociales, a ejecutivos de empresas y finalmente a representantes de fabricantes, vendedores mayoristas y proveedores de servicios de bicicletas. El área de estudio estuvo circunscrita al Cono Norte de Lima Metropolitana y a la Provincia del Callao.

Los principales hallazgos del estudio fueron los siguientes:

Conclusiones y comentarios

- La bicicleta resulta en un vehículo cuyo posicionamiento en la mente de las personas ha resultado en dos condiciones. Una asociada al placer y diversión, por lo tanto a un estatus medio y alto. La otra es la asociada a la incomodidad, trabajo, no disfrute y por lo tanto pobreza y esfuerzo.
- Esta visión dicotómica de la bicicleta estaría tan establecida en las personas que sería difícil cambiar las relaciones descritas. Se dificulta más este posicionamiento porque todas las consideraciones de placer y disfrute se viven con carácter infantil, lúdico.

-
- Por esta razón se ven adultos sufrientes y ansiosos de la libertad que les hace sentir la bicicleta, pero que se oponen tenazmente a este uso.
 - En términos institucionales una expresión de esta situación es la organización de bicicleteadas, asunto que a través de todo el estudio se ha visto como la actividad que en forma más frecuente organizan los grupos de distinto tipo.
 - Asimismo, la resistencia sobre todo de las autoridades policiales y la reserva de las autoridades municipales, pone sobre viso acerca de por donde vendrían los obstáculos en el proceso de implementación del proyecto.
 - Muy importante también es destacar el poco conocimiento acerca de la contaminación ambiental. Si esta relación no ha sido establecida es probable que haya que trabajar antes sobre este tema.
 - Sin embargo es claro que la relación entre la bicicleta y argumentos racionales para su uso es débilmente admitida.
 - Se destaca de manera muy importante que la bicicleta tiene fuerte beneficio sobre la salud y el bienestar de las personas, esto significa que las personas podrían usar este vehículo por razones de salud, aparte de las ya mencionadas.
 - La visión del uso de la bicicleta a futuro es poco generosa. Las personas tendrían fuertes resistencias, reales o imaginarias, pero que efectivamente ahora, están restringiendo el uso de este vehículo como medio de transporte.

Opiniones acerca del transporte en general y de las condiciones de seguridad vial y personal en Lima

- Respecto de los sistemas de transporte en Lima, la opinión de todos los participantes es que se trata de un medio caótico, desordenado, con un parque automotor viejo y poco planificado.
- Todos los entrevistados coinciden en que la seguridad vial en Lima sería precaria. Las dificultades serían la falta de reglamentación y control, las unidades de transporte público se manejan sin mayores límites, y hay una presencia en alto porcentaje de servicio público informal, que contribuye a hacer más difícil el manejo del tránsito.
- Sumado a todo este panorama, aparece la falta de educación vial de la mayoría de conductores y de los peatones, que dificulta aún más el control del tránsito.
- Las consecuencias producidas son un alto número de accidentes, y oportunidad para la delincuencia en las zonas de mucha congestión. Los vehículos menores, como motos y triciclos, sufrirían también por estas condiciones.
- En este marco, las bicicletas serían consideradas vehículos menores de alta exposición y riesgo para sus conductores y suponen que existen accidentes pero no hay registro de ellos. La mayoría de las autoridades policiales considera que una bicicleta puede constituir un obstáculo al control del tránsito porque es objeto fácil de accidente y los conductores no conocen reglas de conducción. No habría respeto entre los conductores, especialmente de los mayores a los menores.
- Las autoridades policiales y municipales expresarían pocas posibilidades de manejo sobre la inseguridad vial por la dimensión de sus causas, sin embargo señalan que las acciones educativas tienen la

suficiente fuerza como para ayudar, en un proceso largo, a mejorar estas condiciones mínimas de seguridad existentes.

- La mayoría coincide en que no se puede alcanzar logros si no se cuenta con la participación de la comunidad. Todos los Municipios e incluso la policía promueven las acciones y programas con las organizaciones vecinales y en general todas las instituciones que organizan la vida comunal como la iglesia, los centros educativos y demás organizaciones de la comunidad que pudieran participar en acciones de erradicación o control de la delincuencia.
- En cuanto a la coordinación entre instituciones a fines de regulación del tránsito, los municipios distritales dirían tener dificultades de recursos y de coordinación con el Municipio Provincial y muchos se quejan de la falta de apoyo de la policía.
- Asimismo, los policías apuntan las dificultades de coordinación con los municipios pues consideran que las autoridades de estas instituciones no tienen la suficiente preparación para decidir sobre estos temas. También lamentan que aspectos referidos a la normatividad y reglamentación queden en manos municipales.
- Por lo tanto, ambos grupos señalarían la existencia de problemas de delimitación de atribución y funciones entre los municipios provinciales, distritales y policía.
- Los principales problemas citados acerca de la seguridad ciudadana o personal es la cada vez más frecuente y extendida presencia de robos, asaltos, pandillaje, violencia familiar, comparándose el nivel de seguridad de Lima con el de ciudades como Bogotá o Caracas. Se manifiesta que existe en los distritos un incremento de los focos de delincuencia.

-
- Para casi todos, la delincuencia e inseguridad ciudadana que se vive en el país responde a una situación compleja de raíces económicas, sociales y laborales. Involucra aspectos de falta de trabajo y sobre todo, falta de un horizonte de oportunidades para los más jóvenes. Se describe como muy frecuente que sean los jóvenes los dedicados al asalto y robo, así como el pandillaje.
 - Otro tema de seguridad tocado por participantes de casi todos los segmentos es la contaminación ambiental. Sobre todo los representantes de las organizaciones populares, las autoridades universitarias, municipales y policiales, así como los fabricantes y vendedores tendrían fuerte conciencia del peligro que corren las poblaciones del cono norte de Lima por el efecto de la creciente contaminación de la zona.
 - Se señalan los rellenos sanitarios, la emisión de gases de las empresas y del transporte público, y la erosión de las tierras que hace imposible que existan formas de contención de la contaminación.
 - Respecto de este punto se destaca el escaso interés de las autoridades en el tema y el esfuerzo que vienen realizando las organizaciones populares y organizaciones no gubernamentales a fin de reducir este fenómeno.
 - En cambio en el segmento de los ejecutivos, muchos de ellos revelan no solo escasa información acerca de este problema, si no sobre todo muy poco interés en su reducción. Menos si se tratara de su participación de encontrar soluciones.

Medios de transporte más utilizados

- Los entrevistados afirman que el medio más común de transporte en su entorno es el transporte público.

-
- Muy poca gente estaría usando bicicleta como medio de transporte. En algunos pueblos de Puente de Piedra la frecuencia de uso de este vehículo podría ser mayor que en los otros lugares, pero igualmente estaría restringida.
 - Quienes usan bicicleta con fines de transporte lo harían por carencias económicas o porque quieren ahorrar; porque viven cerca de su trabajo; tienen donde guardar la bicicleta o porque su trabajo les exige usar este tipo de transporte. Es el caso de jardineros, albañiles, pintores u otros cuyas actividades involucren traslados cortos.

Facilidades establecidas para que las personas usen bicicleta

- Algunas empresas y algunas universidades tendrían estacionamientos para bicicletas pero serían en número muy escaso.
- La mayoría de empresas e instituciones tiene instalaciones de limpieza y cuidado personal como baños y duchas. Los casilleros están presentes en muy pocas empresas.
- Especialmente los ejecutivos de las empresas tendrían escaso interés en establecer estas instalaciones de manera especial para los que usan bicicleta porque no están preocupados por la forma en que se transportan sus empleados y porque afirman no tener recursos para inversiones de este tipo.
- Acciones realizadas para incentivar el uso de la bicicleta
- La mayoría de los entrevistados afirma que en sus instituciones las acciones de promoción del uso de la bicicleta son nulas o escasas.

-
- En algunas organizaciones sociales y universitarias se habrían desarrollado actividades como bicicleadas, pero siempre son paralelas a una actividad central. Nunca como fin en sí mismas
 - Una constatación entre los entrevistados del segmento de organizaciones sociales es que este tema no es desarrollado porque la población no lo demanda porque no considerarlo prioritario.

Actitud frente al uso de la bicicleta

- La utilización de la bicicleta como medio de transporte sería valorada por todos los entrevistados porque su uso se encuentra asociado al mantenimiento de la salud, el cuidado del medio ambiente y porque es un medio de transporte económico.
- Sin embargo su uso se encuentra fuertemente asociado a actividades de recreación y deporte, y restringida al uso de niños, jóvenes y, en el caso de adultos, los varones serían los que más utilizan este medio.
- La utilidad como medio de transporte cuando se trata de decidir su uso, se ve frenada por una serie de consideraciones acerca de su poca ventaja en este sentido.

Usuario típico de bicicleta

- En general los participantes dirían que quienes más usan la bicicletas son los niños y jóvenes, y más los hombres que las mujeres.
- Se puede describir dos tipos de usuario de bicicleta. Uno es el deportista. En este caso se trataría de un hombre joven entre 13 y 25 años de edad, generalmente de nivel socio económico medio y medio bajo.

También se incluye aquí a personas de niveles socio económicos más altos, pero por lo general ellos tendrían sus propias actividades deportivas en grupos o clubes y además suelen comprar sus bicicletas en el extranjero.

- Los usuarios de bicicleta con fines de transporte serían hombres no tan jóvenes cuyos recursos económicos son escasos y su trabajo no tiene mucha categoría. Esto último porque no necesita un tipo de ropa particular que le impida viajar en la bicicleta.
- Las mujeres se verían poco como usuarias de bicicletas. En general los entrevistados coinciden en que hay una tendencia a que los hombres sean los usuarios más frecuentes de bicicletas debido al peligro al que está expuesta la mujer frente a un eventual asaltante. En el uso de la bicicleta como deporte las mujeres tendrían menor resistencia física. Por otro lado se señala que las mujeres no estarían cómodas de ir al trabajo en bicicleta por el tipo de vestimenta que utilizan.

Impulsores del uso de la bicicleta

- Entre los impulsores más importantes se encuentran la salud y el bienestar personal, físicos y mentales y, en menor medida, la disminución de la contaminación. También sería un impulsor de importancia el ahorro
- Otros impulsores serían la seguridad, vías adecuadas y facilidades que se ofrecieran en los centros de trabajo
- Un impulsor más personal y profundo sería la felicidad evocada por el uso de la bicicleta, que tiene relación con satisfactores infantiles.

-
- El estatus también puede convertirse en impulsor cuando se trata de asociar el uso de la bicicleta a tender mayor estatus entre poblaciones con pocos recursos. En este caso se trata de un uso de niños o jóvenes y solo con fines deportivos.

Frenos al uso de la bicicleta

- La inseguridad vial y la inseguridad ciudadana son los dos frenos más importantes vinculados al uso de la bicicleta como medio de transporte. Todos los entrevistados pusieron de manifiesto que las actuales condiciones de seguridad son un fuerte inhibidor de la viabilidad de cualquier propuesta para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte.
- En este contexto se señalaría que los ciclistas estarían expuestos a la delincuencia en forma frecuente. Los robos de bicicletas serían un hecho constante aunque no se tendría registro de estos incidentes. Se señala a los niños, jóvenes y las mujeres como las principales víctimas.
- Acerca de la seguridad vial las dificultades serían aún mayores. La bicicleta es considerada por todos un vehículo ligero y frágil, de fácil exposición a los accidentes de todo tipo: tropiezos, choques, atropellos. Sobre todo los atropellos serían el más alto riesgo que corre un ciclista para las personas entrevistadas.
- Esta situación se debería a la escasa información que tiene la mayoría de conductores acerca de las reglas de tránsito. Esta condición vale tanto para los conductores de vehículos mayores como menores. También, y especialmente para los ciclistas, quienes por lo general no conocerían normas y reglamentos de circulación.

-
- Luego aparecen como frenos: la asociación de la bicicleta con el deporte o diversión, el costo del vehículo, las rutas largas entre la vivienda y el trabajo y la incomodidad por el tiempo que tomaría viajar con un tipo de ropa y luego tener que cambiarse para iniciar la jornada de trabajo.
 - También se señala la carencia de lugares de estacionamiento seguros, lo más probable es que en cualquier sitio, si se deja estacionado este vehículo es posible que lo roben.
 - En resumen los tres grandes frenos serían: costo, peligro e incomodidad.

Serenazgo en Bicicleta

- En cuanto al Serenazgo en bicicleta quienes demuestran mayor entusiasmo serían los representantes de organizaciones populares, algunas autoridades universitarias y muy pocos ejecutivos.
- En cambio para la policía y algunas autoridades municipales y universitarias, si bien les resulta interesante para proteger a los ciclistas, al evaluar la idea encuentran serias objeciones.
- La primera objeción tiene que ver con las posibilidades reales del sereno de realizar una labor de vigilancia. Para la mayoría sólo se trataría de una presencia, de un elemento de tipo disuasivo no de intervención. Las condiciones de trabajo de un sereno en bicicleta son consideradas precarias. El sereno no tiene arma de fuego, la bicicleta no tiene la suficiente velocidad y no tiene opción al refuerzo pues de desplaza solo.
- La longitud de las ciclovías haría todavía más difícil la tarea de los serenos.

-
- Las autoridades policiales, y algunos municipales, opinan que serenazgo en bicicleta se trata de una posibilidad de poco beneficio para el fin propuesto, por las condiciones ya descritas
 - La ventaja percibida, sobre todo por las autoridades municipales, es que se trata de un servicio de bajo costo, que además permite ampliar el campo de acción, es decir se puede ocupar un territorio mayor con la vigilancia. Para los policías, una ventaja de esta idea es que los serenos en bicicleta podrían ingresar en zonas donde los autos no pueden hacerlo. En este punto sí se necesita que estos vigilantes fueran en parejas.
 - Sin embargo se plantean algunas alternativas. Por ejemplo establecer un sistema de atención múltiple a las ciclovías, incluyendo personal policial motorizado, casetas de vigilancia y serenazgo.
 - Cualquier propuesta en términos de seguridad de los ciclistas pasaría por corregir deficiencias en el tema de tránsito vial.

Opinión acerca de las ciclovías

- Respecto de las ciclovías, la mayoría de los entrevistados de todos los segmentos conocen estas vías, aunque no necesariamente sus nombres. Las más conocidas serían las de las avenidas Universitaria y Colonial. Hay una cierta conciencia acerca de que la mayor cantidad de ciclovías estarían construidas en el Cono Norte.
- Según los entrevistados de los municipios distritales, en la mayoría de los distritos no existen cliclovías, sólo en el distrito de Los Olivos se cuenta con la que va por la avenida Universitaria.

-
- En general los participantes demuestran actitudes favorables hacia las ciclovías, por ser en principio rutas más seguras que permiten el desplazamiento de los ciclistas en tramos largos, ideal para desplazamientos con fines laborales y de deporte.
 - Como objeciones a las ciclovías se encuentra que no son una buena conexión con circuitos de desplazamiento más amplio, no se encuentran adecuadamente conectadas con pueblos y zonas interiores de los distritos, el mantenimiento es muy deficiente pues existe un alto deterioro y suciedad en estas vías, y son inseguras por la falta de vigilancia e iluminación en tramos muy extensos. Sobre todo en la noche sería imposible el tránsito por estas vías.
 - Se sugiere una planificación más adecuada de estas vías considerando cruces, recorridos largos, intersecciones, conexiones al interior de los distritos y pueblos y sobre todo mantenimiento. Asimismo los entrevistados consideran que no se ha ría nada con las ciclovías si no hay difusión, educación e información acerca de ellas y de su disponibilidad.

Opiniones sobre el Plan Bici

- Sobre el Plan Bici encontramos que solo manejan información quienes de alguna forma estuvieron involucrados en su proceso. Por ejemplo la representante de la ONG, cuya institución participó en el diseño del proyecto. El representante del Municipio provincial de Lima y los representantes de los fabricantes de bicicleta. Estos últimos estuvieron muy involucrados en el proyecto como proveedores de bicicletas.
- Algunas personas de otras instituciones tendrían vago recuerdo de este proyecto pero no logran describirlo. La mayoría diría que no tuvo éxito

-
- Los representantes de los municipios distritales manejan escasa o nula información acerca de este plan.
 - Los principales dificultades señaladas por los fabricantes a la forma como se implementó del Plan Bici serían: dificultades de acceso al crédito; dificultades por la concentración en una sola entidad financiera (Caja Municipal); mínima diversidad de oferta de modelos y muy escasa difusión
 - Acerca de las posibilidades de éxito de un plan de esta naturaleza, los entrevistados coinciden en que se trataría de una acción de fuerte impacto porque resolvería el problema de la adquisición de la bicicleta.

Participación, Incentivos para la participación en el Plan Bici y sugerencias para su implementación

Se plantean algunas sugerencias respecto de su ejecución:

- Incorporar a las ONG desde el diseño pero hacer permanente su participación
- Incorporar a las organizaciones sociales de base pues de ellas dependerá la difusión y promoción del uso de la bicicleta en sus respectivas zonas.
- Desarrollar sistemas de crédito flexibles de acuerdo a las condiciones de los usuarios
- Descentralizar el manejo financiero del programa
- Brindar libre elección de modelo
- Difundir y promover el Plan

-
- Como aspecto de mucha importancia se destaca la capacitación y educación que se requiere para asegurar el uso de la bicicleta de manera simultánea a la ejecución de este Plan, de otra manera lo sienten como inútil

Acerca de los incentivos requeridos

- Para el segmento de organizaciones sociales, lo más importante es contar con los recursos que permitan hacer las actividades. La capacitación también constituye un fuerte incentivo de participación.
- Los fabricantes, vendedores y proveedores de servicios opinan que ellos podrían participar dando menos costo en la venta y en el servicio.
- Las empresas tendrían que conocer el proyecto y de acuerdo a él definir su participación, siempre y cuando no requiera de inversión en recursos de personal y económicos.
- En las universidades tendría que realizarse una campaña a nivel de las más altas autoridades para convencerlos de las ventajas de este plan. Algunos consideran que es poco probable que funcionara.
- Las autoridades policiales y municipales afirman no necesitar de ningún incentivo pues se trata simplemente de acciones de interés para la comunidad, lo cual es parte de su función.

Uso de la Bicicleta como medio de transporte en el futuro

- Las personas entrevistadas se muestran muy pesimistas frente a la posibilidad de que el uso de este medio se masifique en un futuro cercano. Lo plantean como algo poco probable o que se lograría luego de procesos de cambios muy arduos y prolongados en el tiempo.

Actitud general acerca de un Plan de Incentivos del uso de la bicicleta como medio de Transporte y sugerencias de ejecución

- En términos generales la mayoría estaría de acuerdo en que se realizara un plan de promoción del uso de la bicicleta
- La actitud de los funcionarios municipales frente a un Plan de incentivos para promover el uso de la bicicleta es favorable. Se señala que la viabilidad de este plan se sujeta a que el organismo promotor logre la participación de la comunidad en la propuesta, involucrando a las diferentes organizaciones y agentes que puedan asumir la implementación de diferentes aspectos del plan.
- Sin embargo se ven muchos obstáculos que deben ser salvados antes de implementar este plan o que tendrían que ser incorporados como acciones previas.
- Se requiere condiciones de acceso a la compra de bicicleta porque muy pocas personas podrían adquirirla por su costo.
- Se necesita trabajar sobre los frenos culturales que limitan el uso de la bicicleta. En los grupos de nivel socio económico bajo, rompiendo la relación bicicleta estatus alto y disminuyendo el miedo a su uso.
- En los sectores más favorecidos económicamente desterrar la idea de que la bicicleta está asociada a la pobreza y carencia de recursos económicos
- También habría que trabajar sobre los prejuicios acerca de la escasa posibilidad de uso de la bicicleta por la mujer

-
- Incluir las acciones de reducción de la inseguridad vial y ciudadana, el mejoramiento de las ciclovías en su diseño e infraestructura y mantenimiento, señalización y pintado, así como limpieza e iluminación
 - Corregir el parque automotor, reducir las unidades de transporte urbano, especialmente las más antiguas y maltratadas
 - La educación vial, así como la reglamentación y mejores condiciones de regulación del tránsito así como de los transportistas es una condición básica para el éxito de este programa
 - Por otro lado se tiene que considerar aspectos de topografía de las zonas altas del Cono Norte donde es probable que nunca se use la bicicleta porque resulta inútil
 - También se debe prever las distancias que la gente tiene que recorrer y sus necesidades al llegar al trabajo.
 - Diseñar sistemas de vías y de conexiones que facilitaran el transporte en bicicleta.
 - Algunos entrevistados sugieren, a fin de mejorar las condiciones de seguridad de los ciclistas, que se exigiera que tuvieran licencia de conducir quienes usan la bicicleta con fines de transporte.

Roles propuestos para la participación en el Plan de promoción de uso de la bicicleta

- Los dirigentes de organizaciones sociales entrevistados opinan que tendrían un rol de promoción, capacitación y orientación acerca del uso de la bicicleta.

-
- La representante de la ONG, considera que su institución y otras similares podrían aportar en el diseño e implementación del plan de trabajo, y aportar en lo que es su conocimiento acerca de las características de las poblaciones con las cuáles trabajan, así como con estrategias e trabajo más adecuadas.
 - Las autoridades universitarias afirman que su rol sería básicamente de promoción y difusión. En uno de los casos admite que no se favorecería su participación en el Plan
 - En el caso de las empresas, participarían con acciones como difusión al interior de la empresa y algunas otras que no les signifique pérdidas de tiempo ni inversión en términos económicos o personales.
 - Los municipios Provinciales definirían su rol como agentes de difusión y reglamentadores, así como de enlaces con las organizaciones de base acerca de atribuciones y responsabilidades de los distintos actores institucionales que participen. También se constituirían en una especie de red de relaciones al interior de cada municipio y con los municipios distritales.
 - Los municipios distritales participarían como agentes promotores del uso de la bicicleta, centrados en acciones de promoción social y difusión del uso de las ciclovías, así como la campaña educativa. Por otro lado les correspondería hacerse cargo del mantenimiento, señalización y coordinación de la vigilancia de estas vías.
 - En el segmento de policías el rol descrito es básicamente de protección y prevención a través de los programas educativos para que la población involucrada tome de conciencia de los riesgos, así como de las reglas que hay que respetar al conducir una bicicleta.

Aspectos Proyectivos

- Lima en una situación de transporte masivo en bicicleta, les imaginada por la mayoría como una ciudad más ordenada, sin contaminación y por lo tanto saludable, limpia y con mucho menos riesgo de accidentes. La gente estaría más tranquila, menos estresada, más feliz, pues además esto significa un ahorro. A pesar de gustar de esta fantasía, la mayoría se niega a la posibilidad de realidad de ella. Todos terminan diciendo que se trataría de otra ciudad, por lo tanto se convierte en una fantasía negada
- En este marco la gente que usaría bicicleta es imaginada menos estresada, más tranquila, viviría feliz y sobre todo viviría con menos violencia. Aún así, las personas habrían tenido que vencer sus prejuicios de pensar que la bicicleta la usa la gente pobre, porque en Lima las condiciones de calificación de este vehículo serían diferentes que por ejemplo en Europa.
- La imagen de la familia en bicicleta solo es admitida en amplias condiciones de seguridad. Esta imagen describe siempre una situación de recreo, nunca una situación referida a obligaciones o responsabilidades. No hay forma de asociar, en estos entrevistados, el uso de la bicicleta con la familia en condiciones de medio de transporte para las actividades cotidianas de cada uno. Cuando se trata de imaginar la bicicleta como medio de transporte para los hijos y esposa, la negativa es total. Sólo se admite en tanto medio de paseo.
- Las asociaciones con la bicicleta están teñidas de libertad, tranquilidad, expansión, relajamiento. También con sentimientos infantiles y de satisfacción.
- La bicicleta entonces puede ser usada por dos razones: una, que es infantil y se reserva para fines de diversión y placer. La otra es más adulta y tiene que ver con la salud. Estaría poco asociada con el

trabajo pero le da otro contexto a este vehículo.

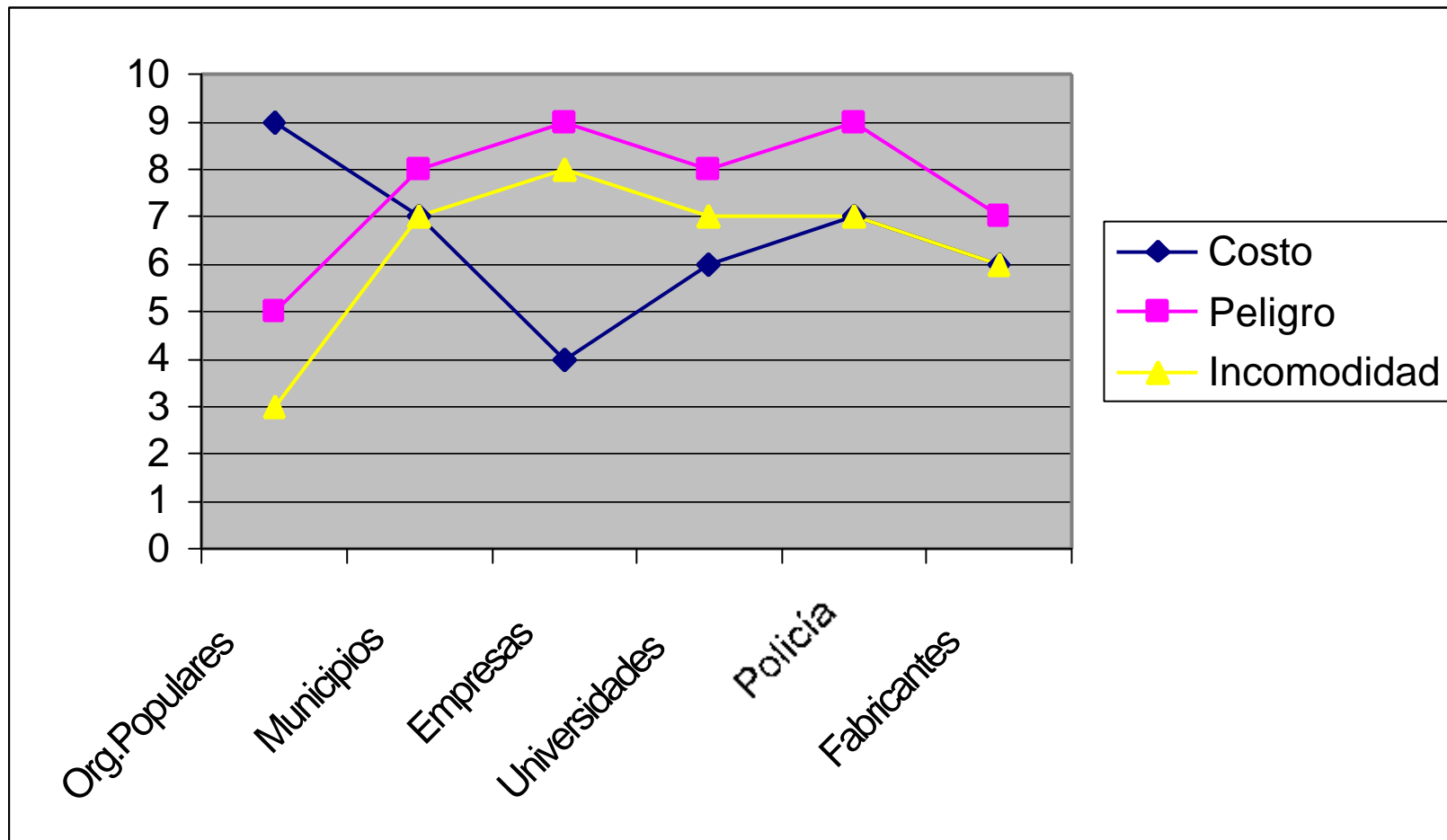
Sugerencias:

- Recoger la necesidad de transporte al interior de los pueblos y distritos y la posibilidad de promover el uso en tramos cortos. Por ejemplo la distancia entre la casa y el colegio, en ambientes de cierta vigilancia.
- Promover el uso de la bicicleta progresivo de la bicicleta entre las mujeres.
- Identificar los aspectos de más carencias en las zonas de pueblos al interior de los distritos y generar circuitos internos de transporte.
- Desarrollar zonas de estacionamiento y vigilancia en los centros comerciales y mercados.
- Desarrollar fuertes campañas de motivación y difusión.

Palabras y conceptos ligados al uso de la bicicleta

LUGARES DE USO	RIESGOS	ACCIDENTES	DELINCUENCIA	BICICLETA	CICLOVÍAS		
Ciclovías	Tránsito	Caídas	Asalto	Peligro	Mal estado		
	Inseguridad vial			Diversión	Mal diseño		
Pistas tránsito sin	No regulación			Atropellos	Robo	Placer	Basura
	Zonas alejadas	Miedo	No continúan				
Avenidas despejadas	Ciclovías solitarias	Choques	Maltrato			Salud	Peligro
	Circuitos no acabados					Bienestar	Asalto
Parques	Vías de alta velocidad			Choques	Maltrato	Angustia	Ingreso de vehículos motorizados
Pueblos						Riesgo	
Valles	Ingreso y salida de pueblos	Choques	Maltrato			Fragilidad	
Zonas bajas						Soledad	

Factores de freno del uso de la bicicleta según segmentos



Análisis integral

Marco de referencia

Medios de transporte más utilizados

Los ejecutivos de empresas, las autoridades universitarias y los dirigentes de organizaciones sociales afirman que el medio más común de transporte en su entorno es el transporte público. Muy poca gente estaría usando bicicleta como medio de transporte. Quienes lo hacen es porque no hay transporte cerca de su vivienda, por ahorrar, porque la naturaleza de su trabajo se lo exige, o porque (los menos) le gusta esta actividad. También porque viven cerca de su trabajo y tienen un lugar donde guardarla. Solo en una de las organizaciones populares se mencionaría la existencia de un número de personas que usan bicicleta con cierta frecuencia, por la necesidad de salir del pueblo hacia la pista. Para los entrevistados de estos segmentos puede ser interesante que la gente a su alrededor use la bicicleta, pero no han tenido mayores acciones de promoción de este medio de transporte en su organización o empresa. El grupo de empresarios es el que demuestra menor interés general acerca de este tema.

En el caso de las organizaciones sociales, no tocan el tema porque no sería de prioridad para las poblaciones que representan. En todo caso algunas organizaciones populares tendrían bicicleteadas con motivo de alguna festividad, pero no como acciones de promoción de este vehículo.

En algunas empresas existen algunos estacionamientos de bicicletas. En otras ya hay duchas y casilleros necesarias para los trabajadores, aunque no han sido hechos pensando en los usuarios de bicicletas. En la mayoría de las empresas no habría mayor interés en invertir en este tipo de instalaciones por factores económicos. En otras, la negativa a establecer instalaciones como las señaladas responde a una falta de interés en la forma como el empleado se transporta.

En las universidades, algunas ya tienen estacionamientos para bicicletas, en las otras no hay mucho interés en poner este tipo de instalación. En especial, en el caso de San Marcos, las objeciones tienen que ver con la escasa seguridad que existe para el uso de la bicicleta, y porque el número de usuarios universitarios sería mínimo.

Problemas más comunes que tienen las autoridades

Respecto a su trabajo, las autoridades policiales y municipales refieren que los problemas que más frecuentemente tienen que afrontar son los ligados a la seguridad ciudadana y a la seguridad vial. El primero tiene que ver con la fuerte delincuencia actual y el segundo con el caos vehicular de Lima.

Condiciones actuales del mercado de bicicletas

Tanto para los fabricantes como para los vendedores, la situación actual del mercado de bicicletas es inestable en comparación con años atrás. Entre los fabricantes señalan problemas de competencia desleal como el contrabando, las bicicletas chinas, los fabricantes clandestinos. Sin embargo se percibe como un mercado con cierta dinámica, y que justamente tiene la vida que le otorgan los fabricantes y vendedores sean formales o informales. Los que dan servicio se apoyan en la experiencia recogida que les da una especie de acreditación para mantenerse en el mercado.

Para los fabricantes, la competencia de las empresas grandes como Ripley y Saga sería considerada una ayuda en vez de un punto en contra porque constituyen excelentes canales de venta masificados por el crédito. Para los vendedores estas tiendas no tienen mayor interés porque llegan a un público al cual ellos no apuntan.

Seguridad

A través de todo el estudio, los entrevistados de todos los segmentos hacen referencia a dos tipos de seguridad que les resultaría preocupantes: ciudadana o personal y la seguridad vial.

Seguridad ciudadana o personal

Los principales problemas citados acerca de la seguridad ciudadana o personal son: robos, asaltos, pandillaje, violencia familiar. En los distritos donde la delincuencia no es muy alta, la violencia familiar sí lo es. En otros, el pandillaje resulta el problema más relevante. En estas circunstancias, el nivel de seguridad de Lima es equiparado al de Bogotá o Caracas, siendo descrito como de alta violencia. El nivel más alto de delincuencia estaría fuera del cercado, en la periferia. Se describe además un proceso de cambio paulatino de los distritos hacia un mayor incremento de focos de delincuencia.

En el caso del Callao, el entrevistado considera que esta ciudad debe estar similar a Lima en términos de seguridad, aunque indica que al ser un puerto se agudizan las condiciones de delincuencia y se generan fuentes de influencia hacia distritos y poblaciones cercanas.

A nivel distrital, la mayoría de los entrevistados diría calcular que el estado de la seguridad en su distrito es equivalente al del resto de distritos. De la misma opinión serían los policías, ya que si en un distrito no tienen un tipo de problema tienen otro.

En el segmento de los usuarios, es decir organizaciones populares, universitarias y ejecutivos de empresas, también opinan sobre el tema de la seguridad. Para todos ellos la delincuencia y la violencia son

fenómenos ante los cuales deben estar atentos. La mayoría identifica claramente los focos de peligro en su entorno. Por ejemplo los dirigentes de las organizaciones populares dirían que en sus pueblos no se da la delincuencia, pero saliendo hacia la ciudad o centro del distrito aparece el riesgo de robo o asalto. Los ejecutivos también conocen claramente las horas y lugares en los cuales aparecen los ladrones y saben como evitar dificultades. Generalmente los centros de más delincuencia serían los lugares más poblados, los centros urbanos, los mercados, las zonas de venta de repuestos y de material reciclado.

Para casi todos la delincuencia e inseguridad ciudadana que se vive en el país responde a una situación compleja de raíces económicas, sociales y laborales. Involucra aspectos de falta de trabajo y sobre todo, falta de un horizonte de oportunidades para los más jóvenes. Se describe como muy frecuente que sean los jóvenes los dedicados al asalto y robo, así como el pandillaje. La situación de pandillaje es sentida de manera especial en lugares como Los Olivos y Comas, sin que se vislumbren posibilidades de solución.

En estas condiciones, sobre todo las autoridades policiales y municipales expresarían la debilidad de recursos para poder hacer frente a estas circunstancias de una manera eficiente. Por otro lado, todas las autoridades coinciden en que una forma de combatir la inseguridad es a través de la educación. Así, tanto en las comisarías como en los municipios se desarrollan acciones de este tipo. Asimismo, sería un consenso que no hay resultado posible si la comunidad no participa. Muchos de los programas desarrolladas por la policía por ejemplo, se basan en la acción comunitaria.

Esta cooperación es eficaz en algunos aspectos de la vigilancia ciudadana. Por ejemplo las juntas vecinales participan en recoger datos de incidentes delictivos en su zona. En algunas comisarías se organizan para participar como civiles en el serenazgo. En otras tienen comunicación directa con los policías para situaciones de emergencia.

Los municipios se dedican a desarrollar programas en los cuáles incorporan la educación y la capacitación. Generalmente dirigidos a niños y jóvenes y con la finalidad de incorporarlos a la actividad social y económica de una manera productiva. Muchos de estos programas también se basan en la cooperación de la comunidad. Por ejemplo en Comas existe un programa que incorpora a algunos jóvenes que antes han sido pandilleros, para que ellos mismos ingresen a las pandillas a convencer a otros muchachos de encontrar formas de actividad socialmente aceptables y de mayor posibilidad en el futuro.

Seguridad vial

La seguridad vial es el otro aspecto mencionado por los entrevistados de todos los segmentos como una preocupación. Para las autoridades la situación vial significa un problema de distinta envergadura según la zona de su municipio o comisaría.

Todos coinciden en que la seguridad vial en Lima sería precaria. Las dificultades serían en la existencia de un parque automotor escasamente reglamentado y controlado, en donde las unidades de transporte público se manejan sin mayores límites, y la presencia en alto porcentaje de servicio público informal, que contribuye a hacer más difícil el manejo del tránsito.

Asimismo, existiría un fuerte problema de infraestructura y planificación de vías, especialmente de conexión entre el centro de la ciudad y el cono Norte, así como entre éste y los conos Este y Sur. La existencia de pocas vías, sumada a la enorme cantidad de gente que transita por ellas, configura una mapa de tránsito, que sobre todo a las horas punta se volvería incontrolable por el caos y la congestión generados.

Las consecuencias producidas son un alto número de accidentes, y oportunidad para la delincuencia en las zonas de mucha congestión. Los vehículos menores, como motos y triciclos, sufrirían también por estas condiciones.

Sumado a todo este panorama, aparece la falta de educación vial de la mayoría de conductores y de los peatones, que dificulta aún más el control del tránsito.

En cuanto a la coordinación entre instituciones a fines de regulación del tránsito, los municipios distritales dirían tener dificultades de recursos y muchos se quejan de la falta de apoyo de la policía. Por otro lado discuten que sus atribuciones no les permitan reglamentar porque esto corresponde al municipio provincial, y tampoco tener injerencia sobre el control y seguimiento de record de sanciones de los conductores, asunto que estaría en manos de la policía. De este modo sería poco lo que desde los municipios pueden hacer. Sin embargo en la mayoría de estos municipios, tendrían un fuerte interés en mejorar las condiciones de infraestructura: mejores vías, señalización y semaforización.

Por su parte las autoridades policiales dirían no contar con apoyo suficiente de los municipios, coordinación que no logran con la eficacia requerida, y lamentan no tener participación en el tema de la planificación de vías y control de los reglamentos de tránsito, considerando que son ellos quienes conocen de este manejo. Por otro lado, la demanda de policías para las horas punta, de parte de los municipios, puede restar la atención que deben tener a otras áreas de la seguridad. La idea es que desde los municipios no habría suficiente preparación para poder decidir aspectos relativos al manejo del tránsito.

Ambos grupos de autoridades, municipales y policiales, apuntan las dificultades provenientes de la carencia de señalización, semaforización, número suficiente de efectivos. También en este caso, todos atribuyen a la falta de educación vial, muchos de los problemas del tránsito. Las condiciones sociales, culturales y económicas también tendrían efecto en que las personas no consideren al otro y sus derechos. En suma, la idea general es que se viviría una especie de desconcierto, caos y atropello permanentes, basados en una violencia común a todo nivel: familia, comunal, social, política.

Para luchar contra este problema, tanto los municipios como la policía, estarían trabajando en programas de educación, información y comunicación a la comunidad acerca de la importancia de la seguridad vial. Aunque todos describen esfuerzos importantes, la mayoría de los entrevistados, demuestra una actitud de cierta incredulidad acerca de la potencia de estos esfuerzos si no se acompañan de acciones integrales de toda la comunidad y sus diferentes actores.

Seguridad de los ciclistas

Sin excepción los entrevistados dirían que la seguridad de los ciclistas es mínima en términos de seguridad personal y vial.

Los ciclistas estarían expuestos a la delincuencia en forma frecuente. Los robos de bicicletas serían un hecho constante aunque no se tendría registro de estos incidentes. Quienes son las víctimas más fáciles son los niños, jóvenes y las mujeres. Pero también, por la carencia de lugares de estacionamiento seguros, lo más probable es que en cualquier sitio, si se deja estacionado este vehículo es posible que lo roben. En otros casos, por ejemplo en el Callao, si se deja la bicicleta amarrada a un poste, lo más probable es que la misma policía la retire y la lleve a un depósito, de donde es muy difícil recuperarla.

Normalmente no existiría una forma de control de la incidencia de robos de bicicletas. Por otro lado, habría un mercado de venta informal de bicicletas, donde muy rápidamente se puede reducir un objeto de este tipo. Aunque tampoco hay información acerca el tipo de bicicleta que es más buscado por los delincuentes, se supondría que se trata de las más nuevas y que estén en buenas condiciones.

Acerca de la seguridad vial las dificultades serían aún mayores. La bicicleta es considerada por todos un vehículo ligero y frágil, de fácil exposición a los accidentes de todo tipo: tropiezos, choques, atropellos. Sobre todo los atropellos serían el más alto riesgo que corre un ciclista. Esta situación se debería a la

escasa información que tiene la mayoría de conductores acerca de las reglas de tránsito. Esta condición vale tanto para los conductores de vehículos mayores como menores. También, y especialmente para los ciclistas, quienes por lo general no conocerían normas y reglamentos de circulación.

Las condiciones de seguridad vial y de infraestructura actuales, que no ofrecen ningún tipo de amparo a los ciclistas, configuran una condición de inseguridad permanente.

El tema del respeto entre los conductores de diferentes vehículos, especialmente de los mayores sobre los menores, así como hacia los peatones, es tratado frecuentemente por los entrevistados, quienes verían en esta situación una fuente de peligro constante. Sobre todo los policías tendrían una actitud de reserva hacia el uso de la bicicleta por considerarla un vehículo sumamente peligroso en las condiciones actuales de tránsito.

Acciones previstas para solucionar los problemas de seguridad

Las autoridades municipales y policiales al pensar en las soluciones posibles parten de dos constataciones. Una es que estos problemas se derivan de las condiciones sociales, económicas, culturales y educativas de las personas, que tienen sus raíces en dificultades más profundas de orden estructural de la sociedad, que determinan la pobreza.

Otra es que las acciones educativas tienen la suficiente fuerza como para ayudar, en un proceso largo, a mejorar estas condiciones. Considerando que ellos carecen de las posibilidades para afectar las condiciones sociales, económicas y laborales, pueden desarrollar las acciones de tipo educativo.

Por otro lado, la mayoría coincide en que no se puede alcanzar logros si no se cuenta con la participación de la comunidad. Por esta razón, los municipios provinciales estarían muy comprometidos en promover la

participación de las organizaciones sociales. Los municipios distritales ya se encuentran en fase de establecer y desarrollar programas que involucran a los grupos comunales organizados. En especial en la municipalidad del Callao habría la firme idea de que cualquier tipo de acción en busca de aliviar los problemas de seguridad debe pasar por la cooperación ciudadana.

Así, los municipios tienen programas de inserción social y resocialización para los jóvenes pandilleros, programas para los centros educativos, programas con diversos sectores sociales. Su objetivo es brindar algunas herramientas de trabajo a los jóvenes y por otro lado desarrollar la ciudadanía a través de la educación.

Los policías tienen diversidad de programas. Unos que van directamente a la seguridad, a través de patrullaje, vigilancia, abordajes, bloqueos vehiculares y revisión de papeles. Otro conjunto de programas se desarrolla con la comunidad a través de la coordinación de información y sistemas de vigilancia compartido por ejemplo con las juntas vecinales, o con organizaciones de serenazgo voluntario vecinal.

También desarrollan programas educativos. Se mencionan charlas en los colegios sobre seguridad vial y sistemas de difusión como trípticos, reuniones comunales y con autoridades. Los trípticos son repartidos en las horas de patrullaje y en las juntas vecinales. Esto sucede por ejemplo en la comisaría de Mirones Bajo.

Acerca de la seguridad vial, algunas personas sugieren un sistema de control del transporte informal. Otras personas dirían que deben reducirse las unidades en mal estado, así como prever una mejor infraestructura. Las autoridades municipales se ven interesadas en el mejoramiento vial, en la señalización y semaforización, pero afirman contar con pocos recursos.

Algunos entrevistados sugieren, a fin de mejorar las condiciones de seguridad de los ciclistas, que se exigiera que tuvieran licencia de conducir quienes usan la bicicleta con fines de transporte.

Asimismo se sugiere que a los conductores se les exija renovaciones de licencia cada cierto tiempo con altos niveles de rendimiento en pruebas de distinto tipo, a fin de garantizar que tengan condiciones adecuadas para conducir un vehículo.

Serenazgo en Bicicleta

La mayoría de los entrevistados mostraría interés en este tipo de servicio, por considerarlo un sistema de vigilancia relativamente efectivo. Para los participantes de los segmentos de organizaciones sociales y universidades, la idea es considerada muy buena. Sobre todo las dirigentes de los comedores populares equiparan este sistema de vigilancia a los cuidadores de cada manzana. Los demás participantes, de universidades y empresas, dirían que el serenazgo debe actuar en cooperación con la policía nacional, y si se trata de las ciclovías, trabajar sólo en tramos cortos. Para ellos la acción de serenazgo sería un elemento disuasivo.

Las autoridades policiales, y algunos municipales, opinan que se trata de una posibilidad de poco beneficio para el fin propuesto. Para ellos el sereno tiene solo un efecto de presencia, no tiene posibilidad de intervención en caso de ocurrencia de un delito. Algunos de los policías entrevistados han desarrollado en su jurisdicción, programas de cooperación entre la comunidad y ellos, con la participación de serenos reclutados dentro de la misma comunidad y que trabajan en forma voluntaria. Pero estos serenos sirven sobre todo de enlace con la policía.

En cambio, cuando se evalúa la posibilidad de que los serenos se dediquen al cuidado de las ciclovías, la actitud de los policías y de algunas autoridades municipales, es de reserva. Las condiciones de trabajo de un sereno en bicicleta son consideradas precarias. El sereno no tiene arma de fuego. Los entrevistados consideran que la población tiene una imagen disminuída de los serenos, de manera que no tendría

impacto su presencia. Para seguir a un ladrón en escape, la bicicleta no tiene la suficiente velocidad, y si se trata de un asalto usando un vehículo motorizado, las posibilidades de alcanzar al delincuente son nulas. Al tratar de intervenir en un incidente, el sereno debe dejar su bicicleta, y probablemente se la roben. Si finalmente puede hacer la intervención, se presenta la dificultad de conducir al delincuente a la comisaría, pues no tendría donde hacerlo y primero tendría que reducirlo.

Asimismo se menciona la exposición del sereno a accidentes viales. La delincuencia puede aumentar porque conocen el grado de fuerza al que se van a enfrentar. Normalmente estos delincuentes son descritos como personas sin mayores límites, capaces de enfrentar y agredir sin consideración. De manera que el ver a un sereno no constituiría un gran freno. Para algunos de los policías, esta ocupación de los serenos podría traer más complicaciones, como ataques y asaltos a ellos mismos, lo cual sería una fuerte desventaja de esta idea. Por lo tanto el Serenazgo en bicicleta para el cuidado de las ciclovías puede ser un elemento relativamente disuasivo, cuya actuación tiene un efecto de presencia, no de intervención.

La ventaja percibida, sobre todo por las autoridades municipales, es que se trata de un servicio de bajo costo, que además permite ampliar el campo de acción, es decir se puede ocupar un territorio mayor con la vigilancia. Para los policías, una ventaja de esta idea es que los serenos en bicicleta podrían ingresar en zonas donde los autos no pueden hacerlo. En este punto sí se necesita que estos vigilantes fueran en parejas.

Los entrevistados sugieren que efectivamente se debe plantear un sistema de vigilancia y que el Serenazgo puede constituir parte de un plan integral. Este plan debiera incluir casetas de vigilancia, policía motorizada y los serenos para tramos cortos con fines de vigilancia e información. Como un programa de vigilancia único, paralelo a la policía, el serenazgo no cumpliría su cometido a cabalidad. Se necesitaría integrar ambos tipos de servicio a fin de tener eficacia.

En el segmento de fabricantes y comerciantes de bicicletas, la actitud tiende a ser más favorable. En primer lugar mencionan que se trata de un sistema que ya está siendo experimentado en distritos como Miraflores y San Isidro con relativo éxito. En segundo lugar se trata de un mecanismo que ahorra combustible, repuestos y mantenimiento. Asimismo, frente al Serenazgo a pie, se puede actuar de manera más efectiva. Sin embargo todas estas consideraciones positivas estarían referidas al Serenazgo de las calles. Cuando se trata del cuidado de las ciclovías, la opinión general, en este segmento es que se estaría destinando un contingente a un área de menor importancia que el cuidado de las calles. Ellos coinciden en que las ciclovías son menos importantes en términos de vigilancia.

Sin embargo al evaluar la posibilidad de su participación en este programa, todos tienen una actitud positiva y se proponen como proveedores de las bicicletas para los serenos. Asimismo proponen que las bicicletas a usarse en este servicio tendrían que ser especiales, con aditamentos para cargar primeros auxilios y herramientas. Se trataría de bicicletas hechas para resistir un trabajo constante y permanente.

En conclusión esta idea del serenazgo en bicicleta destinado a la vigilancia de las ciclovías tendría poco asidero en las condiciones actuales y de la forma cómo se entiende y como se conoce su función a partir de la experiencia en algunos distritos, o al equipararla con la vigilancia particular. Aunque sobre todo personas del segmento de usuarios tienen una actitud más favorable hacia su concreción, las autoridades tienen más objeciones, y posiblemente significarían un obstáculo a su implementación. Asimismo es importante destacar la actitud de los policías, renuente a considerar este sistema como elemento básico de vigilancia de las ciclovías.

Opiniones y actitudes hacia las ciclovías

La mayoría de los entrevistados de todos los segmentos conocen las ciclovías, aunque no sus nombres. Las más conocidas serían las de las avenidas Universitaria y Colonial. Hay una cierta conciencia acerca de que la mayor cantidad de ciclovías estarían construidas en el Cono Norte.

Los funcionarios de los municipios provinciales mencionan las ciclovías de Tomás Valle, la Av. Universitaria, la Colonial y parte de la Av. Argentina y la Morales Duares. También la ciclovía de la Av. Salaverry.

Según los entrevistados de los municipios distritales, en la mayoría de los distritos no existen cliclovías, sólo en el distrito de Los Olivos se cuenta con la que va por la avenida Universitaria. Las autoridades municipales de distritos que no tienen ciclovías mostrarían un mayor desconocimiento del tema. En el segmento de fabricantes y proveedores se mencionan las de Tomás Valle, Universitaria, Arequipa y Salaverry.

En general los participantes demuestran actitudes favorables hacia las ciclovías, encontrando que son rutas naturalmente seguras para los ciclistas. Asimismo se trata de vías que permiten la circulación en tramos largos, lo cual es necesario tanto para quienes se trasladan con fines laborales como para quienes practican el ciclismo como forma de deporte.

Criterios de evaluación de las ciclovías

Cuando se habla de las ciclovías, las opiniones de los entrevistados tomarían en cuenta varios criterios, como su distribución y su planificación, su mantenimiento, la seguridad que ofrece, el uso que actualmente se les da.

La distribución se refiere a la forma cómo estas vías cruzan los distintos distritos en forma paralela a las grandes avenidas. El problema de las ciclovías es que no tendrían sistemas de continuidad, de manera que quién sigue por ellas, en algún momento se encuentra expuesto al tráfico abierto, que en tales avenidas es muy intenso y de alta velocidad.

En cuanto a su planificación, las ciclovías no estarían considerando que lo que se necesita es rutas de ingreso y salida de pueblos y zonas interiores de los distritos. También se necesitan puentes o pases de cruce de avenidas. Justamente las zonas de más peligro son las salidas por ejemplo a la Panamericana, o a la Túpac Amaru.

En cuanto a su mantenimiento, la mayoría de entrevistados estaría de acuerdo en que muchas partes de las ciclovías se encuentran en mal estado, tanto por el asfaltado deteriorado, como por la basura y desmonte que se deposita en estas vías.

Sobre la seguridad, si bien las ciclovías representan una forma de usar la bicicleta en condiciones viales más seguras, también sería cierto que al carecer de algún tipo de vigilancia los ciclistas están expuestos a la delincuencia, sobre todo en los tramos más solitarios. Por otro lado los conductores de vehículos motorizados no consideran normas de respeto a la ciclovía e ingresan a ellas, constituyendo un peligro para los ciclistas. Inclusive se menciona que se ven motociclistas circulando por las ciclovías.

Otro aspecto ligado a la seguridad es la falta de mantenimiento en cuanto a iluminación. Muchos tramos de las ciclovías estarían carentes de luz lo cual las hace altamente riesgosas tanto por los accidentes que se puedan ocasionar como por la delincuencia.

Las ciclovías significan una vía de escape a los peligros del tránsito de la ciudad y evitan que los ciclistas ingresen a la congestión vehicular, pero en su diseño y planificación tendrían que considerar los cruces, ingresos y salidas.

En el caso de los pobladores del Zapallal, de Puente de Piedra y de Collique, ellos describen primero las dificultades de uso de la bicicleta en su propio pueblo por la carencia de pistas o vías por lo menos afirmadas. También se describen zonas altas o empinadas, en donde el uso de la bicicleta sería muy difícil. Si ya tienen este vehículo, aparece el siguiente problema que es el acceso a las vías principales y a las ciclovías. Por ejemplo para ingresar a la Panamericana, un primer obstáculo que hay que salvar para llegar a la ciclovía es pasar las avenidas paralelas o de ingreso. Luego, cuando se encuentran en cruces de avenidas, las ciclovías no tienen una forma de facilitar el pase. Finalmente, al querer cruzar la avenida se encuentran con la dificultad de la velocidad del tránsito.

También se requiere atención para que estas ciclovías sean construidas en zonas de seguridad. En el caso del Callao, no existen ciclovías que vayan hacia zonas centrales. Los ciclistas deben ir por la avenida Sáenz Peña, aunque en contra del tránsito, por evitar la paralela que es muy peligrosa por la delincuencia existente. En caso se construyera una ciclovía en esta zona, debiera evitar, justamente, pasar por lugares solitarios y más bien buscar las zonas de más frecuencia de gente.

La mayoría de los entrevistados tiene la percepción de un uso reducido de las ciclovías, el cual se atribuye a carencias de información sobre su existencia y ventajas de su utilización y a las razones de mantenimiento, infraestructura y seguridad ya mencionados.

Según algunos pocos entrevistados, estas vías por lo general se usan para recorrer tramos cortos y para fines específicos como hacer algunos trabajos o movilizarse para negocios pequeños. Muy pocas personas mencionarían el uso de la ciclo vía con fines permanente de transporte. Algunos entrevistados sí señalan haber usado ellos mismos esta vía pero con fines deportivos. Estas personas apuntan que justamente las condiciones de mantenimiento precario serían las que más obstáculo significan para la frecuencia de usuarios.

Su uso en horas de la noche sería prácticamente imposible por las razones de seguridad ya señaladas.

Sugerencia de zonas de construcción de las ciclo vías

En opinión de algunos de los entrevistados, las ciclo vías sólo tendrían razón de ser, y posibilidad de ser construidas, en sitios planos. Los lugares con irregularidades topográficas no serían adecuados para estas vías.

Llama la atención la postura de los funcionarios de algunos distritos, que proponen como rutas de ciclo vías lugares de poca o escasa longitud de recorrido. Esto podría ser demostración de una especie de ambigüedad. Por un lado aprueban la existencia de las ciclo vías y encuentran que son favorables. Sin embargo cuando se trata de construirlas demuestran que no han entendido el concepto o no quisieran admitir un uso de la bicicleta que no sea recreacional.

Una razón para estas opiniones puede ser la carencia de información acerca de las ventajas de las ciclo vías y de posibles planes de desarrollo alrededor de ellas.

En Independencia se propone la Alameda como lugar de construcción, pero hay unas 6 cuadras utilizables. En Pueblo Libre proponen la Av. Bolívar, pero por la cantidad de tránsito sugieren su uso para los días de fin de semana y cerrando las calles.

Los funcionarios provinciales tratan este tema desde otra perspectiva y proponen la planificación de las ciclovías dentro de un plan integral. Este plan tendría que recoger, primero las necesidades reales de transporte de las personas, no solo desde sus distritos y pueblos, si no al interior de ellos. Las necesidades de circulación entre zonas cercanas también debieran ser resueltas a través de rutas más prácticas.

Por otro lado considerando que para fines laborales las distancias que la gente debe recorrer para ir al trabajo son muy largas, las ciclovías tendrían que pensarse dentro de un sistema de vías intermedias, interconectadas con otros sistemas de transporte, con facilidades como estacionamientos, seguridad, vigilancia, y conexiones óptimas entre las grandes avenidas y los centros de población.

Para los fabricantes y vendedores de bicicletas, no se debieran construir más ciclovías si no dar a conocer las que ya existen a través de un plan integral de difusión masiva.

Para el segmento de autoridades policiales lo más importante en el tema de las ciclovías, aparte de la seguridad que se brinde, es el sistema de regulación, señalización y semaforización. Según ellos los ciclistas tendrían que conocer reglas de tránsito y normas de regulación de éste. No basta construir las ciclovías, se trata de implementarlas de manera adecuada.

En resumen, acerca de las ciclovías las actitudes del conjunto de los entrevistados serían favorables por las ventajas para los ciclistas. Sin embargo siguen privilegiando su uso a fines recreacionales y deportivos más que para el trabajo y transporte.

Muchos no están debidamente informados acerca de las ciclovías existentes. Pero la mayoría de quienes están cerca de estas vías sí tiene información acerca de los factores que frenan o facilitan su uso.

La visión de las ciclovías como rutas de transporte verdaderamente eficaces pasa por acondicionarlas de manera que brinden la seguridad necesaria para el ciclista en todo tipo de aspecto: infraestructura, mantenimiento, recorrido. Y sobre todo que responda a las necesidades de los pobladores.

Institucionalidad de las ciclovías

Existe claridad acerca de que la administración de las ciclovías se encontraría bajo la responsabilidad de los municipios provinciales. El mantenimiento debiera correr a cargo de los municipios distritales, pero estas condiciones no habrían quedado muy definidas y menos ejecutadas. Acerca de este punto, los municipios provinciales de Lima y Callao tendrían entre sí un trato que no habría sido cumplido, sobre todo en cuanto a las responsabilidades del Callao.

Este municipio del Callao se hace cargo del pintado y señalización de las ciclovías y la limpieza se realiza en coordinación con los distritos y organizaciones vecinales. Para los representantes de los municipios distritales no está claro cuál es el deslinde de responsabilidades que corresponde asumir a los municipios provinciales y distritales con relación a las ciclovías. Solo el representante del Municipio de Los Olivos conoce que la administración se encuentra a cargo del Municipio Provincial y mientras que el mantenimiento les corresponde a ellos en tanto Municipio distrital. Debe señalarse que el único Municipio Distrital que cuenta con ciclovías es el distrito de Los Olivos.

Uno de los funcionarios de municipio provincial afirma que las ciclovías habrían sido construidas como medio alternativo de transporte de personas que se desplazaban hacia su centro laboral a lo largo de los ejes de las avenidas Argentina y Colonial. La construcción de las ciclovías se realizó en el contexto del Plan

Bici a cargo de la Municipalidad Provincial de Lima con financiamiento del Banco Mundial, que estaba dirigido a la infraestructura vial y a la adquisición masiva de bicicletas.

Los funcionarios del Municipio Provincial del Callao no tienen información sobre la forma ni la finalidad con la cual se construyeron la ciclovías. Tampoco esta información es manejada a nivel de los Municipios Distritales.

Coordinación con organizaciones sociales

Los representantes de las organizaciones populares tendrían dificultades de coordinación con sus autoridades locales, pero en cambio tendrían fuerte relación con otras organizaciones del mismo tipo en zonas cercanas. Todos los entrevistados de este segmento describen sumo interés en coordinar para mejorar los efectos de su trabajo. Respecto del uso de la bicicleta no se habría trabajado el tema, menos aún el de las ciclovías. No hay referencia acerca de una posible responsabilidad de su parte en el mantenimiento de estas vías.

En el caso de las empresas, también habría una actitud positiva, en la mayoría, hacia la cooperación con la comunidad a través de acciones de colaboración en actividades o de algún otro tipo siempre que no signifique inversión de tiempo permanente de sus trabajadores.

A nivel de los Municipios Provinciales, el Municipio del Callao manifiesta un esfuerzo importante para coordinar con todas las organizaciones sociales de su ámbito como una forma de lograr la implementación de programas y acciones de que redundan en el bien de la comunidad. El tema de las ciclovías no habría sido tratado estos grupos.

El Municipio de Lima no realiza actualmente coordinaciones con las organizaciones sociales porque este trabajo corresponde realizarse a nivel distrital. Sin embargo ellos cuentan con la oficina o Dirección de Participación Vecinal que se encarga de lograr acuerdos con los órganos populares.

En los distritos más populosos, Independencia, Comas y Los Olivos existe una estrecha coordinación con las organizaciones vecinales, club de madres, comités del vaso de Leche y comedores populares. Todos los distritos señalan la existencia de coordinación con instituciones como la iglesia, los colegios y centros educativos y con la Policía Nacional. El apoyo de estas instituciones es muy valorado porque es a través de ellas que se involucra a la comunidad en su conjunto en infinidad de proyectos de bien común como las promoción e implementación de medidas preventivas y de seguridad, actividades deportivas y culturales, actividades de protección del medio ambiente y la comunidad. El distrito de Pueblo Libre coordinaría además con instituciones benéficas de larga trayectoria como el Rotary Club y el Club de Leones.

Funciones y Atribuciones de los municipios y organizaciones sociales sobre la seguridad vial y las ciclovías

El Municipio provincial tiene un rol en la disposición de leyes orgánicas. Tiene ingerencia en la conducción del tránsito. Los municipios Distritales tienen un rol de evaluación y coordinación con los provinciales. Por ejemplo en el caso del tránsito, coordina con el municipio provincial.

Las organizaciones sociales, por ejemplo las juntas vecinales representan a un grupo limitado de vecinos. Esto significa que su espacio de representación también es limitado. Estas organizaciones coordinan con los municipios distritales y provinciales de acuerdo al tema que deben tratar. Su responsabilidad es el mantenimiento de las ciclovías en cuanto a su limpieza e información acerca de los sucesos a su alrededor. Estas organizaciones no estarían cumpliendo este rol. Como se apuntó más arriba, los representantes de las organizaciones populares entrevistados no tienen información acerca de este tema.

Plan bici

En el segmento de los representantes de organizaciones sociales e instituciones universitarias, la mayoría de los entrevistados tendría poca o nula información acerca de este plan.

Algunos representantes de las universidades tendrían un recuerdo vago sobre este tema. Recuerdan haber tenido información acerca de un plan de crédito para la compra de bicicletas. Inclusive uno de ellos señala que en su universidad los trabajadores habrían comprado con este sistema, unas 60 ó 70 bicicletas. Sin embargo aunque supone que se trató de un programa del Municipio de Lima, no tendría mucha seguridad.

Otro entrevistado de una de las universidades, también habría tenido cierta información de un Plan de este tipo. Recuerda haber participado como ciclista en un festival. Sabe que se trató de un programa para facilitar la compra de la bicicleta con un crédito y cree que “incluso” la Municipalidad de Lima tuvo intervención en este proyecto, pero piensa que no habría tenido éxito. Una señal de este resultado sería que habría tenido eco en los trabajadores. Por otro lado quienes promocionaron estas actividades no habrían regresado, y el entrevistado habría quedado sin más información acerca de cómo siguieron sus acciones.

Entre las dirigentes de comedores habrían escuchado algo de un plan de este tipo a través de la televisión o de algún vecino, o en el mercado. No tendrían más recuerdo. Entre los dirigentes de organizaciones populares, uno de ellos piensa que debe ser una acción que desarrolló la Municipalidad de Lima hace unos 3 ó 5 años. Ninguno tendría recuerdo claro acerca de este proyecto.

En cambio la representante de la ONG sí conocería muy bien la propuesta por haber sido una de las participantes en su diseño. Afirma que luego de esta participación, todas las ONGs habrían sido separadas del proyecto, y las acciones quedaron concentradas en el municipio de Lima y la Universidad de Ingeniería. Esta actitud de los organizadores habría dañado las posibilidades de una mayor coordinación a fin de lograr éxito en el trabajo. Considera que este plan no fue exitoso y atribuye este resultado a la manera muy rápida como se atorgaron los créditos. En su opinión los ejecutores tuvieron necesidad de cubrir las metas de gasto y no se preocuparon por las demás acciones. La evidencia de este fracaso es que no se ve gente usando bicicleta en las zonas donde se ejecutó el proyecto.

Los representantes de municipios no tienen prácticamente ninguna información acerca de este tema. Sólo quedarían algunos comentarios vagos de ideas escuchadas en algún momento. Solo uno de los funcionarios provinciales puede describir el proyecto. El otro no tendría ninguna información. Algunos recuerdan este tipo de promoción pero no pueden describir con claridad de qué se trataba.

Esta escasez de información de los funcionarios municipales significaría que el plan no tuvo una difusión suficiente en términos de permanencia institucional y que actualmente los funcionarios no tienen la historia por ser relativamente nuevos y porque no hubo mecanismos de continuidad.

Según el funcionario de la Municipalidad de Lima, el Plan Bici fue ejecutado por la Municipalidad de Lima y puesto en marcha alrededor del año 1993 y 1994 con financiamiento del Banco Mundial. Contemplaba la construcción de ciclovías y la creación de un fondo rotatorio para el financiamiento de la compra de bicicletas por los trabajadores, entre otras acciones.

La implementación y ejecución de este plan habría estado restringida básicamente al Municipio de Lima, con escasa participación de los demás Municipios provinciales y distritales.

Por lo contrario, el Plan Bici es conocido por la totalidad de fabricantes entrevistados, por la mayoría de agentes de venta de bicicletas y por algunas personas que brindan servicios y repuestos que fueron entrevistados. Este sector tuvo una participación muy activa en el proyecto, en lo que atañe al suministro de bicicletas.

En general los entrevistados de este segmento estarían de acuerdo con la propuesta de este Plan en lo relativo a la modalidad de financiamiento de las bicicletas. Consideran que el sistema del fondo rotativo es adecuado aunque tendrían algunas objeciones en cuanto a la operatividad del proyecto.

Los principales dificultades señaladas por los fabricantes a la forma como se implementó del Plan Bici serían: en dificultades de acceso al crédito; dificultades por la concentración en una sola entidad financiera (Caja Municipal); mínima diversidad de oferta de modelos y muy escasa difusión

En cuanto a sus resultados, en opinión de los entrevistados de este segmento, no se logró modificar sustantivamente la mentalidad y hábitos de uso de la bicicleta, no incluyó acciones de mantenimiento y monitoreo del uso de las ciclovías posteriores a su construcción. Estas vías habrían sido abandonadas luego de terminar el proyecto.

La mayoría de los entrevistados de todos los segmentos que habrían escuchado este Plan, dirían que la gran dificultad de este plan habría sido su escasa difusión en la población beneficiaria y en otras instancias institucionales como los Municipios distritales, además de los problemas operativos de acceso al crédito mencionados anteriormente.

Viabilidad del Plan Bici

En opinión de muchos participantes, por tratarse de la posibilidad de cubrir la necesidad de la adquisición de bicicleta a bajo costo, este plan sería viable. Sin embargo se tendría que recoger los aspectos que en el plan anterior no funcionaron para poder superarlos y hacer un diseño más adecuado a las necesidades actuales.

En el segmento de organizaciones sociales se pone énfasis en que las condiciones de crédito a otorgarse respondan a la necesidad de los pobladores y se establezcan compromisos de participación de municipios y empresas.

Para la representante de la ONG, este plan sería viable si se establecen condiciones de cooperación con las organizaciones que intermedian entre los ejecutores y la población. Por su lado, ellos tendrían disposición a colaborar si les garantizan que no sólo estarían presentes en el diagnóstico, si no también en el diseño y ejecución. Reconoció malestar porque se pudiera usar la información que ellos tienen, y luego no llamarlos a participar, como habría ocurrido en el Plan Bici.

Para los representantes de los municipios la idea sería procurar que todas las condiciones de diseño e implementación del proyecto sean adecuadas. Ellos, por su falta de información no tienen más argumentos. Sin embargo estarían de acuerdo con este plan por las facilidades que otorgaría

Los fabricante sugieren como una modalidad interesante para el manejo del crédito hacer el trato directamente con la empresa de tal forma que ésta se convierta en aval de la compra, haciendo compromisos por un lote determinado de bicicletas para sus trabajadores, descontándoles a éstos directamente de su boleta de pago.

Es básico a tomar en cuenta para futuras intervenciones es la creación de un plan de difusión masivo, un plan de educación vial y la participación de los distintos actores de la comunidad.

Actitud hacia la bicicleta como medio de transporte

Uso actual de la bicicleta

Los entrevistados coinciden en que el uso actual de la bicicleta sería básicamente con fines recreativos y como deporte. Los usuarios más frecuentes serían los niños, jóvenes y las mujeres. Las zonas de mayor afluencia de ciclistas serían las más seguras como los parques y rutas internas dentro de los pueblos, urbanizaciones o distritos.

Algunos entrevistados refieren un uso restringido de la bicicleta para deporte recorriendo largas rutas. En este caso serían primordialmente hombres quienes practicarán esta actividad. Cuando se trata de mujeres, ellas se limitarían a esta práctica deportiva dentro de circuitos cortos en áreas limitadas.

En cuanto al uso de la bicicleta como medio de transporte, su frecuencia sería mínima. En algunas empresas algunos trabajadores irían en bicicleta a su centro de trabajo, pero se trataría de muy pocas personas, generalmente quienes viven cerca. La mayoría de los empresarios dificulta que entre sus empleados hubieran personas que decidieran hacer uso continuo de la bicicleta como medio de transporte.

Es posible que la bicicleta se usara como medio de trabajo cuando éste es facilitado por su uso, por ejemplo en el caso de los servicios de mensajería, gasfitería y jardinería. En Los Olivos los jardineros por ejemplo, tendrían bicicletas que son asignadas por el mismo municipio a fin de realizar los recorridos para el mantenimiento de los parques. En una de las empresas, dedicada a la supervisión de instalaciones eléctricas, afirman que para trabajos específicos usan la bicicleta como medio de transporte pues deben

recorrer continuamente rutas que muchas veces no pueden ser transitadas por carros, o porque se trata de proyectos de infraestructura eléctrica cuyas vías no están todavía terminadas. También se utilizaría la bicicleta para ir a la sede de trabajo cuando se trata de trayectos cortos, dentro del mismo distrito o entre distritos aledaños. La mayoría supone que este uso como transporte se dificulta cuando las personas deben recorrer tramos largos.

Entre los representantes de organizaciones populares, uno diría que el uso de bicicleta en su pueblo es muy reducido. Para el representante de Puente de Piedra es posible que este uso sí fuera más intensivo, calculando que un 20% de la población estaría usando la bicicleta, sin embargo también estaría restringido a quienes trabajan cerca y tienen un lugar donde pudieran guardar su vehículo.

Para la representante de la ONG, las personas usan muy poco la bicicleta en la zona donde ellos trabajan, y también muy pocos de los habitantes de estos lugares tendrían una bicicleta.

Acerca del uso de bicicletas por los universitarios, también se señala que sería muy escaso. En la Villarreal se vería muy poco alumno acudiendo a la universidad en este vehículo. En la universidad del Callao, el entrevistado diría que hay una cantidad, considerada por él como “regular”, de alumnos que acuden a las clases en bicicleta. En el caso de San Marcos, el entrevistado afirma que nadie va ni iría en bicicleta a la universidad por la cantidad de inseguridad que se presenta.

En cuanto a su uso dentro de la ciudad, sobre todo los policías dirían que es mínimo, y cuando se trata de uso para trabajo necesariamente deben ser tramos cortos. Según los fabricantes y proveedores de servicios de bicicletas, el uso de este vehículo se puede diferenciar según se trate de Lima o provincia. En Lima el mercado estaría cubierto por usuarios con fines de trabajo y fines deportivos. En cambio en provincias la finalidad del uso de este vehículo sería el transporte, el cual según ellos, se vería facilitado por las mejores condiciones de seguridad vial e infraestructura de estas ciudades

Opinión acerca del uso de la bicicleta y frenos e impulsores de este uso.

La utilización de la bicicleta como medio de transporte sería valorada por todos los entrevistados, porque su uso se encuentra asociado al mantenimiento de la salud, el cuidado del medio ambiente y porque es un medio de transporte económico.

Por otro lado, dadas las condiciones climáticas de Lima y su topografía plana, resultaría viable el uso de la bicicleta. Sin embargo aparecen varios aspectos en contra. Uno es el componente cultural. La mayoría de gente, según los entrevistados no usaría este vehículo como medio de transporte porque lo tiene reservado o asociado al deporte o diversión.

Hay que mencionar que cuando se trata de poblaciones pobres, una de las razones más importantes para no usar la bicicleta es que no tienen acceso a ella por el precio. No se trataría de un objeto de prioridad, no les resolvería necesidades inmediatas y su costo superaría sus posibilidades económicas.

Según algunos entrevistados, para las personas pobres el tener bicicleta podría constituir un símbolo de estatus, no necesariamente asociado al trabajo. Por esta razón podrían destinar sus recursos a la compra de una bicicleta para sus hijos pequeños, con fines de recreación y no como un medio de transporte con fines laborales.

Los frenos más importantes para el uso más frecuente de la bicicleta serían sobre todo la inseguridad vial y personal, que disminuyen la posibilidad de uso de este vehículo, y la carencia de condiciones que pudieran facilitar su uso.

Respecto de la seguridad, existiría un gran temor debido a que suponen una alta probabilidad de riesgo de accidente, o de asalto o robo.

Por otro lado, los entrevistados opinan que sería difícil el uso de la bicicleta con fines de desplazarse al trabajo, porque son por lo general rutas largas. Los circuitos de trabajo no estarían planificados de modo que la gente trabaje en zonas cercanas a su vivienda. Más bien, lo más corriente sería que deban trasladarse a través de grandes distancias. Respecto de este punto, por ejemplo los ejecutivos coinciden en que sería muy difícil que ellos fueran a su trabajo en bicicleta por varias razones. Una es la ya señalada de inseguridad. Pero no sólo para llegar si no que también se presentaría un gran problema a la salida de su trabajo, en horas de tarde o de la noche.

Asimismo señalan, como una gran incomodidad el tener que cambiarse de ropa y asearse antes de iniciar la jornada de trabajo luego del traslado en bicicleta. Para la mayoría de los ejecutivos entrevistados, quienes usaran con más probabilidad la bicicleta con fines de transporte serían quienes carecen de medios económicos y tienen puestos de trabajo de nivel más operativo.

Las autoridades universitarias coinciden en que los alumnos tendrían poca frecuencia de uso de la bicicleta por la falta de seguridad y porque no existiría una cultura de este uso. Acerca de este punto señalan que no se han difundido de manera sistemática los beneficios personales, sociales y comunales del uso de este vehículo. Solo uno de los entrevistados de este segmento encontraría que está plenamente justificado el uso minoritario de la bicicleta por tratarse de un medio poco útil para los fines de transporte en la ciudad. Para él, las desventajas de esto uso serían de más potencia que los beneficios.

Muchas personas, especialmente los policías y algunas autoridades municipales dirían que el uso masivo de la bicicleta como medio de transporte podría obstaculizar el tráfico que ya de por sí es calificado como caótico. Para uno de los policías, el uso de la bicicleta podría incrementar el número de accidentes y

atropellos, así como asaltos y robos. Por otro lado se señala la carencia de vías adecuadas para el tráfico en bicicleta en algunos pueblos, como un obstáculo adicional.

Como fue señalado anteriormente, uno de los frenos más importantes apuntados en todos los segmentos sería el costo de la bicicleta, que es poco accesible a las poblaciones pobres o de bajos recursos. Inclusive dentro de las universidades, sus representantes verían con escepticismo que sus trabajadores pudieran costear los 100 o 120 dólares que cuesta una bicicleta.

Asimismo, el tamaño de la viviendas es considerado una traba, pues los usuarios tendrían poco o muy reducido espacio para guardar las bicicletas. En algunos casos, especialmente en el segmento de organizaciones sociales, se describen casas muy pequeñas donde un vehículo así podría ser altamente molesto. Si se trata de departamentos, si no tienen ascensor, tampoco sería práctico tener las bicicletas porque les significaría subirlas y bajarlas.

En general se percibe mucho temor en todos los entrevistados con relación a la exposición de los ciclistas que utilizan la bicicleta como medio de transporte, a riesgos diversos como asaltos, robos, violencia, atropellos, caídas, accidentes de toda índole. Llama la atención que quienes más demuestran este temor sean los policías.

Usuario de bicicletas

El comprador o usuario de bicicletas típico, es descrito en el segmento de fabricantes y proveedores de servicios, como un hombre joven, entre los 13 y 30 años de edad de nivel socio económico medio y bajo, generalmente soltero. La población de menos recursos no podría tener una bicicleta y los que tienen mucho, la comprarían fuera del país.

El uso promedio de la bicicleta sería deportivo. En cuanto al servicio, los entrevistados dirían que el cliente común es una persona de mayores recursos que el comprador típico.

Acerca de las marcas de bicicleta más utilizadas, las más conocidas serían Monarch, Goliat, Jafi Bike y Gamboa, Mister. También se mencionan como importantes las marcas Hi Point, First, Fox, Dolfi, Hi Riser entre otras. El modelo más vendido sería la montañera aro 26. Este tamaño correspondería a las características del hombre promedio peruano, sería posible de uso desde la adolescencia y se adaptaría a las condiciones del suelo típico de Lima y otras zonas. Por lo demás presentaría ventajas de aditamentos adicionales y atractivos particulares para los jóvenes

Uso diferencial por sexo

En general los entrevistados coinciden en que hay una tendencia al uso diferencial de las bicicletas, siendo los hombres usuarios más frecuentes. Tanto los hombres como las mujeres entrevistados coinciden en que estos se debe al peligro al que está expuesta la mujer, que siendo más débil que un hombre no podría defenderse del ataque de un eventual asaltante.

Asimismo, en la mayoría de los entrevistados, sobre todo hombres, habría la idea de que las mujeres no saben manejar bicicleta, lo cual las coloca en mayor desventaja en un medio que requiere pericia para enfrentar el tránsito desordenado.

Por otro lado, los hombres suelen tener trabajos que son facilitados o requieren el uso de las bicicletas. Se trataría de jardineros, albañiles, inspectores.

Cuando se trata de una actividad deportiva, las mujeres tendrían menos resistencia que los hombres para atravesar tramos largos. Los entrevistados que afirman practicar el ciclismo como deporte, opinan que para una mujer sería difícil adaptarse a las jornadas largas que ellos tienen.

Tampoco creen que las mujeres se sintieran cómodas de ir al trabajo en bicicleta por las condiciones de ropa y vestimenta que luego deben utilizar. Mientras un operario puede admitir con cierta facilidad seguir con la ropa con la que llegó, una mujer podría sentirse incómoda. Para otro tipo de ocupaciones como el ser secretaria, o una ejecutiva, la dificultad se acrecienta pues no admitirían no solo seguir con la ropa usada, si no que el estilo de ropa que requiere la bicicleta no lo podrían usar para su trabajo. Es decir que tendrían que considerar aspectos no tomados en cuenta hasta el momento. En primer lugar contar con baños e instalaciones para guardar la ropa. En segundo lugar calcular el tiempo de transporte y sumarle el tiempo que deben invertir para cambiarse de ropa.

Beneficios y desventajas a nivel institucional

Para los representantes de las organizaciones populares los beneficios serían importantes. Por ejemplo podría usarse para salir de los pueblos para cubrir emergencias en horas de la noche, cuando no tienen ningún medio de transporte a la mano. Asimismo se trataría de un fuerte apoyo a las debilitadas economías de los pobladores

Los representantes de las universidades y de las empresas no encontrarían beneficio institucional en el uso masivo de bicicletas por parte de los estudiantes y trabajadores, razón por la cual en general les resulta indiferente esta propuesta desde el punto de vista institucional. Igual postura tendría el representante de una de las universidades.

Sin embargo algunos entrevistados reconocen que quienes usan la bicicleta para ir al trabajo, tendrían más energía para comenzar el día, el ejercicio les aportaría vitalidad y fuerza y sobre todo descargarían sus agresiones, pudiendo realizar un trabajo con menos estrés durante el día.

Existiría el temor en algunos ejecutivos de que se responsabilice a la empresa de las consecuencias de cualquier accidente ocurrido a un trabajador al desplazarse a su centro de trabajo en bicicleta. Este tipo de temor también se manifestó con un representante de las universidades quien percibe a la bicicleta como un peligro potencial a la integridad de los alumnos.

Para los representantes de municipios, tampoco habría beneficios específicos del uso de este tipo de vehículo. Quizá podría hablarse de un mejoramiento de la congestión vehicular, pero solo en condiciones de cambio de varios aspectos.

Los policías entrevistados consideran que el uso masivo de la bicicleta incidiría indirectamente en su trabajo puesto que debido a las actuales condiciones de seguridad esto podría aumentar el índice de accidentes y asaltos lo que significaría incremento de la demanda de policías.

En cuanto a beneficios ninguno de los entrevistados encuentra un efecto positivo del uso de bicicleta en la policía. Sólo si se tratara de un cambio de las condiciones de uso vial, se podría hablar de un beneficio pero que se derivaría, a su vez de un estado general de orden social. Para las empresas productoras de bicicletas el beneficio sería que su uso podría dinamizar el sector.

Beneficios para la población usuaria

Sin excepción los participantes señalan como beneficios personales del uso de la bicicleta, el mejoramiento de la salud, el ahorro de tiempo y una mayor productividad. Esta última consideración se deriva de pensar

que a mejor tono emocional, más tranquilidad, más relajamiento y por lo tanto más vitalidad, mejor concentración en el trabajo y mejores relaciones interpersonales. Para toda edad la bicicleta sería un ejercicio de primera pues ayudaría a la prevención de las enfermedades.

Un beneficio destacado en el segmento de organizaciones sociales sería la rapidez de transporte y el ahorro, así como la facilidad para trasladarse en los pueblos en zonas que no son accesibles a los autos. Sería, además un gran alivio para quienes no poseen otra forma de transporte.

Uso futuro de la bicicleta como medio de transporte

Todos los entrevistados coinciden que el uso de la bicicleta tendría efectos altamente positivos sobre la población pues permitiría aliviar la congestión vehicular, reducir la contaminación ambiental, reducir los costos del transporte y favorecer una vida más saludable.

Sin embargo, la magnitud de los problemas señalados para la utilización masiva de la bicicleta como medio de transporte en Lima, hace que las personas entrevistadas se muestren muy pesimistas frente a la posibilidad de que el uso de este medio se masifique en un futuro cercano. Lo plantean como algo poco probable o que se lograría luego de procesos de cambios muy arduos y prolongados en el tiempo.

Los problemas señalados que obstaculizarían la masificación del uso de la bicicleta como medio de transporte son:

- Trayectos cada vez más complicados y largos debido al rápido crecimiento de la ciudad y por lo tanto difíciles de cubrir utilizando la bicicleta. No existiría, en opinión de los entrevistados, la posibilidad de hacer cambios en la planificación urbana y de red vial de la ciudad por las implicancias económicas de este esfuerzo.

-
- No existe ninguna forma de planificación del trabajo de manera que las distancias entre el lugar de vivienda y de trabajo pueden ser muy largas y no vislumbra a mediano plazo un cambio en estas condiciones.
 - El costo de la bicicleta, puesto que la mayoría de las personas no está en condiciones de cubrirlo con sus ingresos. Los proyectos dirigidos a este objetivo, como el Plan Bici son poco conocidos y no habrían tenido mayor éxito.
 - La infraestructura no está en condiciones de ser usada por los ciclistas. Tampoco es suficiente porque no resuelve el problema de transporte en largos tramos.
 - No hay condiciones de seguridad vial y personal. El uso de la bicicleta se encontraría restringido a algunas zonas. Existe alto riesgo de accidentes por los problemas del tránsito y de exposición a asaltos y robos por la presencia de la delincuencia y no se vería a corto plazo posibilidad de que esta situación cambie de manera dramática. Los agentes responsables de cambiar esta situación sienten que su acción es poco eficiente para controlar y mejorar esta situación que respondería a condiciones de orden social, económico y político que escapa de sus manos.
 - Los automovilistas de los diferentes tipos de transporte no tienen la suficiente educación vial y no suelen respetar a los ciclistas. Habría transgresión sistemática de las más elementales normas de tránsito.
 - Insuficiente infraestructura de ciclovías, con escasas conexiones y con serios problemas de seguridad. Las ciclovías son poco conocidas, no cumplen su cometido y su diseño no se ajusta a las necesidades previstas o supuestas

-
- Falta de facilidades para los ciclistas en los centros de trabajo como estacionamientos, baños y casilleros.
 - Falta de espacio en las viviendas para guardar las bicicletas.
 - La ciudad no está preparada para el uso de bicicletas. Las calles son angostas, el tráfico es intenso, hay mucho carro de transporte público. En los pueblos en zonas altas las posibilidades de uso de este vehículo son escasas.
 - Existirían condiciones culturales que asocian el uso de la bicicleta fundamentalmente con recreación y deporte.
 - También en lo cultural, se asocia la tenencia de la bicicleta a estatus alto o a pobreza, dependiendo del uso que se le dé. Por ejemplo cuando se trata de un uso deportivo o recreacional, la bicicleta representaría un estatus mayor. Cuando es usada para el trabajo, podría asociarse con pobreza.

En el segmento de los municipios distritales, se considera que las actuales condiciones de alta inseguridad son determinadas por gran cantidad de variables, muchas de las cuales escapan al manejo local y generan una percepción pesimista acerca de la viabilidad de esta propuesta. Por ejemplo, se señala como principales obstáculos el volumen, variedad y desorganización del parque automotor y del sistema de transporte público.

Uno de los entrevistados opina que antes de implementar cualquier propuesta, tendría que desarrollarse una política de disminución del parque automotor sustituyendo las unidades de poca capacidad de carga de pasajeros, por otras de mayor capacidad como los ómnibus, para poder manejar el desorden vehicular existente y reducir la probabilidad de accidentes.

Mercado de bicicletas a futuro

En el segmento de los fabricantes de bicicletas, los entrevistados verían posibilidades de uso futuro de la bicicleta por varias razones. Por un lado la conciencia cada vez más amplia que ellos suponen existe en la mayoría de personas, acerca de la contaminación ambiental.

El tema de los pasajes, que suben cada vez más a raíz del encarecimiento de la gasolina, puede dar lugar al uso de la bicicleta como forma de aliviar un gasto que, hecho diariamente, afecta de manera singular la economía de los trabajadores.

Sin embargo también coinciden en que las condiciones de seguridad son difíciles de manejar y por otra parte tendrían la percepción acerca de la falta de interés de las autoridades locales de buscar o colaborar en la búsqueda de solución de estos problemas. Asimismo, en especial al Municipio de Lima como una entidad que debe preocuparse por la promoción, uso y reglamentación del transporte en bicicleta en la ciudad, pero percibirían, también en esta institución, falta de interés real en este tema.

En cuanto al mercado de bicicletas, en el futuro podría crecer porque respondería al crecimiento de la población y por la presencia de entidades de crédito para este tipo de compras. Sin embargo los entrevistados expresan cierta reserva porque la situación económica actual podría determinar que la gente compre menos por tener menos recursos. Aunque los fabricantes y vendedores confían en que su rubro es de crecimiento permanente, especialmente por la mayor cantidad de jóvenes que hay actualmente y porque la topografía limeña se presta al uso de este vehículo, también precisan el temo ante dos factores: uno es la falta de dinero y el otro la inestabilidad del gobierno que podría decidir el cierre de las importaciones lo cual podría tirar abajo el mercado por no poder tener los insumos para el ensamble de las bicicletas

Identificación del potencial como agentes de cambio

En general, todos los funcionarios de Municipalidades entrevistados supeditan el apoyo de la municipalidad a cualquier proyecto -en este caso a la masificación del uso de la bicicleta -, a que forme parte de una decisión política y que quede claramente establecido tanto el tipo de apoyo, como la forma en la cual éste se canalice, así como las responsabilidades a asumir y la asignación de los recursos necesarios.

Una vez hecha esta salvedad los funcionarios proponen una serie de formas de participación que a su criterio podrían tener los municipios para generar un cambio en la población respecto al uso de la bicicleta como medio de transporte. Por ejemplo, para el funcionario del Callao, la participación del municipio como agente promotor se debería centrar en acciones de promoción social, las que a modo de ver del entrevistado, deberían tener un rol preponderante en el diseño de un plan integral. Igualmente el funcionario del Municipio de Lima, consideraría que el Municipio tendría que asumir labores de difusión y promoción del uso de las ciclovías, así como la campaña educativa.

Los funcionarios de los municipios distritales perciben los obstáculos o impedimentos para el uso masivo de la bicicleta como muy difíciles de superar, ellos establecen una diferencia entre aquellos obstáculos cuya solución escapa al ámbito del gobierno local de aquellos en los cuales sí podrían intervenir. Por ejemplo, ellos señalan que detrás del caos vehicular, de la informalidad de las líneas de transporte, de la obsolescencia del parque automotor se encuentra el problema del desempleo y de la pobreza, aspectos que requieren soluciones políticas, económicas y sociales que superan a las iniciativas municipales.

Ellos considerarían que el mejoramiento de la infraestructura vial, al resguardo y protección de la población y a la educación vial de la población, sí son actividades que se encuentran dentro de la competencia

municipal, pero señalan que son de difícil implementación debido a las frecuentes restricciones presupuestales debido a la carencia de recursos que tienen las municipalidades. Señalan que el desempeño municipal para la promoción de la bicicleta como medio de transporte estaría enfocado al mantenimiento, señalización y vigilancia de la infraestructura vial, las ciclovías.

En el segmento de policías el rol que los entrevistados asignan a su Institución es básicamente de protección y prevención a través de los programas educativos para que la población involucrada tome conciencia de los riesgos, así como de las reglas que hay que respetar al conducir una bicicleta. Considerarían su rol de protección a través de la vigilancia en las zonas más difíciles, donde la exposición de los ciclistas al robo, asalto y accidentes sea mayor. Tendrían que actuar, en esta tarea, la policía de tránsito con la policía nacional, en coordinación para facilitar el tránsito de las bicicletas en zonas de congestionadas.

Los dirigentes de organizaciones sociales entrevistados opinan que tendrían un rol de promoción, capacitación y orientación acerca del uso de la bicicleta. También serían difusores de información y podrían integrar las acciones de las instituciones públicas y organizaciones vecinales.

Los representantes de la ONG, consideran que sus instituciones podrían aportar en el diseño e implementación del plan de trabajo que permita promover el cambio hacia el uso de la bicicleta como medio de transporte. Ellos supeditan su participación a que su cooperación sea mantenida a través del desarrollo de un plan completo. Señalan que podrían implementar acciones de difusión, la información acerca de los objetivos y actividades del proyecto, capacitación y colaboración en los sistemas de seguridad que se planifiquen. Por lo tanto estas organizaciones podrían participar como difusores, promotores y capacitadores, así como movilizadores de los grupos sociales alrededor del uso de la bicicleta.

Las autoridades universitarias opinan que podrían desempeñar un rol de vigilancia y promoción de la propuesta de utilización de la bicicleta como medio de transporte. Consideran que podrían por ejemplo organizar competencias, campañas y supervisar las normas. Uno de ellos propone desarrollar acciones desde la facultad de Ingeniería Ambiental y Recursos Naturales dirigidas al estudio de la contaminación ambiental.

Uno de los entrevistados propone a las universidades como entes avalen a sus alumnos para facilitarles la compra de las bicicletas. Una de las autoridades universitarias entrevistadas considera que la participación de la Universidad como agente de cambio tendría alto riesgo para la universidad y no le reportaría mayores ventajas. Algunos de los ejecutivos entrevistados opinan que el rol que corresponde a las empresas es solo de apoyo y facilitador del proceso de cambio. También podría ser un rol educativo y promotor asociado al interés de disminuir la contaminación ambiental, pero sobre la base de acciones concretas.

Para otros ejecutivos entrevistados la empresa no puede tener un rol definido en este plan porque no le corresponde. Opinan que además cualquier acción que desarrollara de una manera activa y sistemática, le significaría recursos y por lo tanto inversión, sin que ello redunde necesariamente en su beneficio.

Los fabricantes y proveedores de servicios podrían participar ofreciendo las bicicletas y lo servicios a bajo costo. Demuestran mucha voluntad de participación.

Plan de incentivos para el uso de la bicicleta

Actitud hacia el plan de incentivos

Los funcionarios de los municipios provinciales tendrían una actitud favorable hacia un plan de incentivos del uso de la bicicleta como medio de transporte, puesto que la bicicleta es considerada como un medio de transporte complementario a los actualmente existentes y que facilitaría el acceso a zonas a las cuales no llega el transporte público.

La viabilidad de este plan se sujeta a que el organismo promotor logre la participación de la comunidad en la propuesta, involucrando a las diferentes organizaciones y agentes que puedan asumir la implementación de diferentes aspectos del plan.

Deben participar activamente en este plan la empresa privada, la municipalidad, los vecinos, los agentes involucrados el transporte, es decir, los conductores, la policía, así como otros agentes que intervienen colateralmente en la problemática del transporte como los centros educativos, centros comerciales, etc.

La actitud de los funcionarios distritales es más pesimista puesto que dudan de la viabilidad de un plan de este tipo, razón por la cual, el funcionario del distrito de Independencia considera que los recursos disponibles deben derivarse a atender otras necesidades más sentidas del distrito.

El resto de los funcionarios distritales hacen propuestas más bien tibias en cuanto a las características del plan que se limitaría inicialmente a ir promoviendo en la población la idea del uso de la bicicleta como

transporte , como lo manifiesta el funcionario del municipio de Comas, o de promocionarla sólo con fines recreativos y deportivos, según lo expresa el funcionario del distrito de Pueblo Libre.

Los policías entrevistados si bien manifiestan una actitud favorable hacia un plan que promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte manifiestan incertidumbre sobre los resultados de dicho plan, puesto que existe una serie de temas para los cuales no visualizan un solución clara, por ejemplo cómo resolver los problemas de financiamiento para la adquisición de bicicletas o cómo modificar las condiciones inadecuadas de seguridad vial en la ciudad. Todas estas instituciones públicas señalan que no requieren incentivos para participar porque sería un trabajo que les correspondería como servidores de la comunidad.

En el segmento de organizaciones sociales, la actitud de los entrevistados hacia un plan de este tipo es positivo, sin embargo no venían la posibilidad del uso de la bicicleta como medio masivo de transporte a corto plazo. En todo caso sí les interesaría iniciar el establecimiento de las condiciones propicias para su futuro uso. Para ellos, los incentivos necesarios van por el lado de los recursos para las actividades que se desarrollen. También podrían funcionar como centro de información. En este sentido necesitarían también ser capacitados.

En el segmento de universidades, dos entrevistados opinan directamente estar de acuerdo con el inicio de un plan de este tipo. El otro diría que no es el momento de iniciar un proceso de este tipo porque las condiciones no están dadas y el tiempo requerido para conseguirlas sería muy largo.

Los incentivos a nivel universitarios pasarían por el trabajo de convencimiento a las autoridades que deciden, es decir al más alto nivel. Probablemente se destacara que lo que necesitarían es relevar el rol de la universidad en el plan a ejecutar.

Los ejecutivos de las empresas opinan que sí debiera echarse a andar este plan. Sin embargo estos entrevistados no demuestran mayor compromiso con estas acciones. Por otro lado algunos de ellos afirman que se trata de acciones fuera de la responsabilidad de las empresas.

En cuanto a los incentivos, algunos no quisieran plantear nada porque dirían que no tendrían mayor tiempo que invertir. Sin embargo sí se podría hablar en algún caso, de canjes a cambio de publicidad. Si bien los entrevistados en general demuestran una actitud medianamente positiva hacia la puesta en marcha de este plan para masificar la bicicleta, su nivel de compromiso con las acciones a desarrollar aparecen como poco concretas, probablemente debido a que en general primaría una opinión más bien escéptica acerca de la posibilidad de que se logre un cambio en el corto o mediano plazo y sobre todo porque no tienen la suficiente información como para decidir qué aspecto desarrollarían.

Rol de la municipalidad para implementar el plan

Se señala distintas formas en las cuales los municipios pueden contribuir en la implementación de dicho plan entre las cuales están:

- Promoción del uso de la bicicleta a través de la difusión, de la organización de eventos.
- Promover y difundir el uso de las ciclovías.
- Fomentar la construcción de estacionamientos en las empresas e instituciones educativas y comerciales
- Promover la instalación de duchas y casilleros en las empresas.
- Participar en charlas motivadoras para el uso de la bicicleta dirigidas a la población.
- Promocionar los objetivos del plan mediante folletería.
- Apoyar en las acciones de señalización vial.
- Promocionar el apoyo para la adquisición de bicicletas.

Rol de la policía en la implementación de este plan

La actitud de los entrevistados es positiva hacia el uso de la bicicleta y se encuentran dispuestos a participar. Por otro lado ninguno de los policías entrevistados encontraría que su institución necesitara un incentivo especial para colaborar. Sin excepción los entrevistados opinan que se trata de una labor común de su trabajo y por tanto no requieren un mecanismo especial.

En cuanto a su participación, verían dos grandes áreas de trabajo. Una de ellas es la seguridad que se de brindar al ciudadano y al ciclista en particular. La otra función es la de prevención. También coinciden en que podrían participar en acciones de tipo educativo alrededor del tema de seguridad vial.

Algunas sugerencias para implementar el plan

Las sugerencias hechas por los diferentes segmentos entrevistados para la implementación de este plan son:

- Lograr un acuerdo de las distintas instituciones de la sociedad de manera que se realice un trabajo conjunto para la implementación del Plan.
- Involucrar en el Plan a los gobiernos locales, las autoridades políticas, las dirigencias vecinales, comunales y organizaciones populares y de base. Las instituciones de representación social como clubes y asociaciones. Los gremios de trabajadores, las empresas y empresarios de la zona. Las autoridades del orden público deben tener una participación importante porque de ellos depende la seguridad vial y ciudadana.

-
- Fomentar el transporte en zonas cercanas puesto que las distancias a recorrer deben ser cortas.
 - Combatir la idea de que la bicicleta es un medio de transporte precario.
 - Identificar qué segmentos de la población serían menos permeables a la propuesta, como por ejemplo aquellas personas que deben trabajar en vestimenta formal.
 - Promover la colaboración de las empresas para proporcionar comodidades como duchas y casilleros.
 - Identificar y trabajar con los segmentos que serían los potenciales usuarios de bicicleta como medio de transporte.
 - Concluir tramos de las ciclovías existentes como: las avdas. Colonial, La Marina, Javier Prado y la Vía Expresa. También debe asegurar los tramos de ingreso a las ciclovías.
 - Asegurar la provisión de los baños y duchas en los centros de trabajo y estacionamientos, tanto en los centro de trabajo como en los centros comerciale.
 - Desarrollar planes de publicidad y marketing. La organización de eventos como bicicleteadas, promoción para la participación de las empresas y desarrollo de campañas de promoción a través de toda la comunidad

Actividades

Los entrevistados opinan tener en cuenta las siguientes actividades para implementar el Plan:

-
- El plan debe ser de instalación paulatina, e iniciarse desde las organizaciones de base, desde las poblaciones en las que el uso de la bicicleta es factible.
 - Generar un plan de crédito para la compra de la bicicleta, con intereses bajos y pago a largo plazo.
 - Diseñar un plan de ordenamiento vial en el cual participen de manera activa los municipios distritales y provinciales.
 - Construcción de ciclovías de acuerdo a las necesidades reales de desplazamiento de los usuarios.
 - Desarrollar planes de reducción o control de la delincuencia o del riesgo de asalto a los ciclistas.
 - Atender el sistema de transporte público en su conjunto, de manera que el uso de las bicicletas no resultara en competencia a los medios tradicionales si no en un sistema complementario.

Proyecciones

Lima Imaginada con transporte masivo de bicicletas

Cuando se hizo el ejercicio de imaginar a la ciudad de Lima en una situación de transporte masivo en bicicleta, la mayoría de los entrevistados de todos los segmentos coincide que la ciudad sería prácticamente otra y la describen con características casi idílicas, probablemente porque en la práctica consideran poco viable este proyecto. Ellos destacan que sería una ciudad más ordenada, sin contaminación y por lo tanto saludable, todo sería más limpio y con mucho menos riesgo de accidentes, La gente estaría más tranquila, menos estresada, más feliz, pues además esto significa un ahorro.

A pesar de gustar de esta fantasía, la mayoría se niega a la posibilidad de realidad de ella. Todos terminan diciendo que se trataría de otra ciudad, por lo tanto se convierte en una fantasía negada. En contradicción con las opiniones acerca de las dificultades para el uso de la bicicleta, imaginar este uso de manera masiva contiene un deseo de limpieza, tranquilidad, y protección.

La bicicleta pareciera estar asociada a significados de estabilidad, orden, limpieza, silencio, belleza, alegría, dinamismo, agilidad, voluntad, alegría, ganas de vivir. La bicicleta ayudaría a mirar el otro lado de la ciudad. Frente a una idea caótica de la Lima real, aparece una idea que es casi una ensoñación. Sin embargo unos pocos al imaginarse a Lima con bicicletas describen una ciudad con mucho más caos, desorden y sobre todo alta peligrosidad, este caos se daría en dos escenarios uno en el que las bicicletas interferirían con el tráfico tradicional y otro en que primen las bicicletas lo que generaría una gran congestión de este medio.

Cambios en las personas a partir del uso de la bicicleta

Todos los entrevistados coinciden en que la gente que usara bicicleta estaría menos estresada, más tranquila, viviría feliz y sobre todo viviría con menos violencia. Aún así, en opinión de algunos entrevistados, las personas habrían tenido que vencer sus prejuicios de pensar que la bicicleta la usa la gente pobre, porque en Lima las condiciones de calificación de este vehículo serían diferentes que por ejemplo en Europa.

Entre los policías entrevistados, varios de ellos suponen que el uso masivo de bicicleta haría que las personas estuvieran más relajadas y más sanas por el ejercicio y porque estarían libres de contaminación. Además se les vería más activas y dinámicas. No llegarían con estrés al trabajo y su aspecto físico en general sería más tranquilo y agradable. Se disminuiría la violencia. Sin embargo, si no se dan las condiciones de seguridad, las personas vivirían con más intranquilidad por su seguridad.

En una visión pesimista, algunos de los entrevistados opinan que el índice de accidentes aumentaría de manera impresionante, porque, si actualmente no hay muchos accidentes en bicicleta es porque no se usa mucho. Pero en cuanto se intensificara su uso, estos accidentes se multiplicarían.

Vida Familiar en condiciones de uso masivo de bicicleta

La imagen de la familia en bicicleta solo es admitida en amplias condiciones de seguridad. Además esta imagen describe siempre una situación de recreo, nunca una situación referida a obligaciones o responsabilidades. Cuando se asocia el uso de la bicicleta a la familia, se piensa en bienestar y unión del grupo. No hay forma de asociar, en estos entrevistados, el uso de la bicicleta con la familia en condiciones de medio de transporte para las actividades cotidianas de cada uno.

Cuando se trata de imaginar la bicicleta como medio de transporte para los hijos y esposa, la negativa es total. Sólo se admite en tanto medio de paseo.

También emergen dos contenidos con mucha fuerza. Uno, que repite lo ya dicho anteriormente que es el temor a las ocurrencias negativas como asaltos, robos y accidentes. Otro que tiene que ver con prejuicios: el auto da estatus, la bicicleta no. La bicicleta es un vehículo menor, se asocia a la pobreza.

Cuando los entrevistados de las municipalidades distritales proyectan la vida de sus familias en una situación hipotética de una ciudad con bicicletas, todos señalan que la vida sería mucho más feliz y la familia se uniría más, se asocia también a que esto significa la participación en actividades sanas y recreativas que unirían a la familia.

Se habla del estado de ánimo de los miembros de la familia que incidiría en una vida más placentera. Los entrevistados enfatizan que esto es una situación ideal, asociándola no sólo con aquello a lo cual se debe aspirar, sino sobre todo, con aquello que es casi imposible de lograr, destacando la actitud pesimista frente a la viabilidad de un proyecto de este tipo. El funcionario de Los Olivos, insiste ante todo en lo riesgoso y preocupante que sería una propuesta de este tipo en las actuales condiciones del sistema de transporte en Lima.

En este punto también coinciden los policías. Aunque a la mayoría les gusta la idea de que su familia usara bicicleta, les parecería muy riesgoso. Admiten la idea solo como medio de diversión y paseo. Difícilmente aceptarían que los miembros de su familia usaran este medio como transporte. Encuentran que habría algunos beneficios como el ahorro de pasajes, pero la intranquilidad sería muy grande de manera que no se compensaría. Por otro lado, la tendencia sería a que los niños y las mujeres usaran poco estos vehículos como medio de transporte por el nivel de exposición que tendrían.

Imagen personal

Dado un uso intenso de bicicleta en cada uno de los entrevistados, la mayoría describe su propia vida en el entorno imaginado como más sana, más activa, más relajada. La posibilidad propuesta remonta a la libertad, aire, satisfacción

Lo más destacado casi en todos los entrevistados es la asociación con imágenes de infancia. La bicicleta sería un elemento similar a un juguete, cuyo efecto de uso es el placer. Por esta condición la imagen de uso de este vehículo es de tranquilidad y sosiego, aún en la algarabía de cierta felicidad. Por estas condiciones es posible que los participantes se negaran a una imagen que su criterio de realidad les muestra, y no pueden conciliar con ella. Es decir no aceptan que efectivamente el uso de la bicicleta en términos adultos tiene que ver con precaución, trabajo, y esfuerzo.

En términos infantiles estas condiciones van en contra de lo placentero. Es probable, por eso, que se niegue la posibilidad de uso de este vehículo porque significaría asumir la adultez desplazando un símbolo totalmente instalado en otra edad.