



Resumen no especializado

¡Bicicletas! ¡Cámara! ¿Acción? Explorando los comportamientos cotidianos del ciclismo urbano para brindar lecciones a los planificadores de infraestructura

Alexander Nurse y Richard Dunning (Geografía y Planificación, Universidad de Liverpool, Reino Unido)

Bikes! Camera! Action? Exploring the everyday behaviours of urban cycling to inform lessons for infrastructure planners

Alexander Nurse and Richard Dunning (Geography and Planning, University of Liverpool, United Kingdom)

✉ Alexander Nurse: anurse@liverpool.ac.uk

DESCRIPCIÓN GENERAL

- La tecnología de cámaras es una herramienta valiosa para comprender cómo los ciclistas utilizan las carreteras y la infraestructura dedicada al ciclismo.
- Nuestro estudio revela que los ciclistas solo utilizarán los servicios específicos para ellos cuando les resulte útil. Lo evitarán donde no sea útil.
- Los ciclistas de diferentes capacidades atribuyen diferentes significados al comportamiento y, por lo tanto, se comportan de diferentes maneras. De esta manera, los planificadores de transporte que quieran diseñar infraestructura útil deben intentar comprender esos significados y comportamientos y preverlos.

DOI: <https://doi.org/10.16997/ats.1350>

Acceda al artículo completo aquí.

Steer ha respaldado la publicación de este resumen para no profesionales, que brinda una descripción general de los hallazgos clave de un artículo académico publicado en la revista Active Travel Studies de acceso abierto y revisada por pares. Los resúmenes no especializados están disponibles en inglés, francés, español, chino y árabe.

steer

www.activetravelstudies.org



UNIVERSITY OF
WESTMINSTER
PRESS

En nuestro artículo queríamos entender cómo se mueven los ciclistas “comunes” por una ciudad para entender cómo deberíamos ofrecer una mejor infraestructura para esos ciclistas.

Actualizamos un método utilizado por primera vez en Londres, que utilizaba tecnología basada en video para explorar cómo los ciclistas se relacionan con la infraestructura a medida que la encuentran. Reconociendo que muchas investigaciones sobre ciclismo tendían a centrarse en lugares de alto perfil, queríamos explorar cómo estas ideas funcionarían en lo que llamamos una ciudad “no ejemplar”. Describimos este como un lugar en el que las autoridades están intentando mejorar la prestación del servicio de bicicletas, pero que no son reconocidas como líderes en la prestación del servicio. Elegimos Liverpool como foco de nuestro estudio: un lugar con una participación modal de ciclistas similar al promedio del Reino Unido y que carece de una infraestructura ciclista significativa en comparación con otras ciudades importantes.

Nuestro enfoque

Para capturar la actividad de desplazamiento diario, utilizamos un enfoque novedoso en el que las bicicletas de los participantes estaban equipadas con cámaras y micrófonos montados en la parte delantera y trasera. También proporcionamos computadoras de ciclismo basadas en GPS para registrar sus elecciones de rutas de viaje. Además de instrucciones sobre cómo utilizar la tecnología, les dimos a nuestros participantes unas instrucciones sencillas: recorrer en bicicleta su ruta habitual de viaje, idealmente a la hora en la que normalmente viajarían hacia o desde el trabajo, y registrar ambos viajes.

Es importante destacar que no dimos instrucciones sobre cómo comportarse. De esta manera, esperábamos que los ciclistas circularan con naturalidad, como lo hacen habitualmente. El objetivo, por tanto, era capturar la experiencia “cotidiana” de esos ciclistas. Esto incluía:

- ¿Qué rutas tomaron y por qué?
- ¿Utilizaron o no alguna infraestructura específica para cada bicicletas y por qué?
- ¿Qué incidentes consideraron importantes y por qué?

Luego de las grabaciones, realizamos una entrevista a cada ciclista. Se centró en cuestiones que los participantes consideraron importantes para ellos y su elección de ruta.

Nuestro análisis consideró estas respuestas a través de la lente de la teoría de la práctica, que nos permite considerar el comportamiento de los ciclistas a través de los materiales (por ejemplo, bicicletas, infraestructura física), las competencias (es decir, las habilidades que los ciclistas tienen o no tienen) y los significados (es decir, los valores que los individuos dan a cosas específicas). Consulte el artículo completo para obtener más información sobre este tema.

Reclutamos a seis ciclistas que viajan diariamente al trabajo para nuestro estudio y registramos 12 viajes, un número similar al ejemplo de Londres. En esta actividad participaron ciclistas de distintos niveles: desde los que se autodenominaban “novatos” hasta aquellos con muchos años de experiencia. Nuestros participantes montaron una variedad de bicicletas estándar, incluidas bicicletas plegables, de paseo, de montaña y de carreras. Cinco eran hombres y una mujer.

Hallazgos

El registro de los comportamientos cotidianos de los ciclistas reveló varias ideas fascinantes sobre cómo los ciclistas utilizan el espacio.

Elección de ruta

Un hallazgo fundamental fue que los participantes eligieron rutas que eran óptimas para ellos. Utilizaron rutas anunciadas o infraestructura dedicada cuando les convenía y las evitaron cuando no. La mayoría de los participantes tomaron una ruta directa y utilizaron infraestructura dedicada cuando se solapaba con ella. Aquí, descubrimos que las intervenciones de infraestructura estratégica en lugares donde convergían rutas eran muy utilizadas.

Sin embargo, descubrimos en general que otras rutas publicitadas (por ejemplo, la Red Nacional de Ciclismo) solo se usaban cuando se cruzaban con líneas de deseo clave. Si las rutas fueran indirectas, ambiguas o serpenteantes, los ciclistas tenderían a evitarlas (véase la Figura 1, en la que James elige una ruta que implica muchas menos giros que la Quietway).

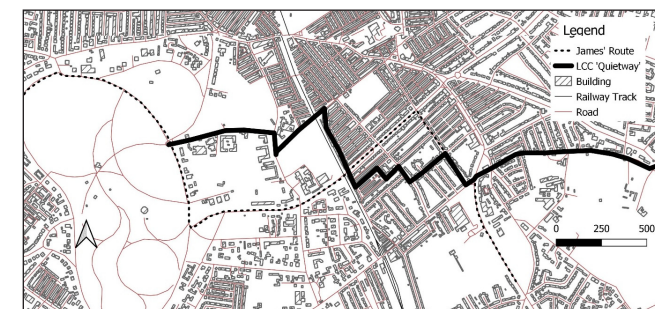


Figura 1: La ruta directa versus una ruta indirecta “silenciosa”

Las experiencias de nuestros participantes sugirieron que no estaban dispuestos a sacrificar tiempo, ni siquiera unos pocos minutos, para usar una red que, según ellos mismos, era más segura. En otras palabras, la infraestructura debe llegar a donde los ciclistas la necesitan. Aquí hay dos hallazgos. En primer lugar, no facilitar el uso de la bicicleta en las rutas deseadas puede alejar a los ciclistas potenciales que citan la falta de infraestructura como una barrera clave. En segundo lugar, si la infraestructura se ubica de forma inadecuada y, por lo tanto, no se utiliza, esto puede socavar la confianza pública en general.

Espacios de fin de viaje

Otro problema importante identificado a través de nuestros hallazgos fue el inicio y el final de la transición de ruta, cerca tanto del hogar como del trabajo.

Aunque no observamos ningún vehículo circulando por las aceras de las carreteras principales, algunos de nuestros participantes circularon (aunque brevemente) por las aceras cerca de sus casas para llegar a sus puertas principales. En algunos casos, también observamos a ciclistas circulando en sentido contrario por calles de un solo sentido para llegar a sus casas. Aquí, los participantes destacarían los beneficios de seguridad que supone no navegar por un sistema de carreteras diseñado para automóviles.

Observamos especialmente a los ciclistas que tienen dificultades para hacer la transición entre la carretera y su lugar de trabajo. Algunos ciclistas optaron por circular por zonas peatonales.

Otros se detuvieron en el camino, desmontaron y caminaron con su bicicleta. Descubrimos que no había un consenso claro sobre cómo comportarse en esos espacios y, por lo tanto, los ciclistas tenían sus propios significados y “reglas” sobre cómo continuar su viaje.

Gato escaldado, del agua fría huye

Por último, observamos cómo, a pesar de que la mayoría de los viajes transcurrieron sin incidentes, muchos ciclistas identificaron “puntos críticos” clave. A menudo se trataba de lugares que les preocupaban, normalmente relacionados con dónde había ocurrido algo en el pasado más que con ese momento específico.

Lecciones para los responsables de las políticas

Si bien es inevitable que la política sobre ciclismo ponga un énfasis obvio en los materiales y las competencias que permiten practicarlo, una proporción significativa de la actividad está fuertemente determinada por los significados que le dan los ciclistas individuales.

Observamos cómo, en ausencia de infraestructura adecuada, los ciclistas recorrían las rutas en función de sus propias competencias e interpretaciones. Algunos ciclistas justificarían un comportamiento “inmoral” (por ejemplo, circular por la acera). Por el contrario, los ciclistas menos seguros se detendrían si la infraestructura les resultara difícil de usar, lo que podría ponerlos en situaciones más riesgosas (por ejemplo, al desmontar en la carretera).

Lograr el equilibrio entre satisfacer las necesidades de los ciclistas más y menos seguros es un desafío para los planificadores del transporte. Nuestra principal conclusión es que la infraestructura debe ser útil y significativa para que los ciclistas la utilicen. Solo comprendiendo –y por tanto teniendo en cuenta– los significados de una diversidad de ciclistas, los diseñadores pueden prever una gama de competencias y, por tanto, la mayor variedad posible de ciclistas.

Steer, consultora global especializada en servicios e infraestructuras críticos que hacen que nuestro mundo funcione, ha respaldado la creación de este resumen. Nuestro objetivo es empoderar a los profesionales del turismo activo haciendo que la investigación académica sea más accesible. Para obtener más información, visite www.steergroup.com.