

CICLOVÍAS RECREATIVAS TENDENCIAS Y OPORTUNIDADES





Robert Wood Johnson Foundation (Grant ID 72904)

Coordinadora del proyecto: Alyssa Bird
Editores: Adriana Díaz del Castillo, Aaron Hipp, Olga L. Sarmiento
Asesores estratégicos: Amanda Wilson, Michael Pratt, Carmen Cutter
Diagramación y diseño: Ryan Lo

OPEN STREETS

Las Ciclovías Recreativas u Open Streets reconfiguran temporalmente las calles de las ciudades y las convierten en espacios libres de automóviles para caminar, montar en bicicleta y otras actividades de ocio a través de la programación de actividades complementarias. Los objetivos de estos programas incluyen fomentar la actividad física, la participación ciudadana, el desarrollo de economías locales, el desarrollo comunitario, la recuperación y revitalización de espacios públicos y/o el cambio de comportamiento relacionado con transporte a través de incidencia política sobre caminar y montar en bicicleta.

Rápidamente a partir de 1974, 496 ciudades en 27 países en todos los continentes han tenido experiencias de Ciclovías Recreativas. Las ciudades en donde se realizan van desde grandes metrópolis como Los Ángeles, Ciudad de México y Toronto, hasta pequeños municipios con menos de 10.000 habitantes. El modelo predominante y la ciudad referente para estos programas es la Ciclovía de Bogotá que inició en la década de 1970. Las Ciclovías Recreativas son multisectoriales e involucran diversos actores del gobierno, del sector privado y de las organizaciones sin ánimo de lucro, lo que hace que su organización sea dinámica y sus beneficios sean múltiples.

Estudios realizados en ciudades de América Latina, han mostrado que cuando las Ciclovías Recreativas se implementan con regularidad, los beneficios que ofrecen son múltiples. Estos estudios han mostrado que las Ciclovías Recreativas:

- Proveen oportunidades para que adultos, niños y niñas puedan cumplir con las recomendaciones de actividad física;ⁱ
- Mejoran mediciones de calidad de vida;ⁱⁱ
- Promueven capital social;ⁱⁱⁱ
- Fomentan un aumento en el uso de la bicicleta como medio de transporte;
- Reducen la polución por material particulado y los niveles de ruido en las calles;^{iv, v}
- Aumentan la actividad de negocios locales;^{vi}

Las Ciclovías Recreativas son una plataforma para el cambio en cualquier comunidad – ya sea que las metas busquen mejorar la salud de la comunidad o la participación ciudadana o incidir por ciudades más sostenibles y a escala humana.

Basándose en la reciente expansión de Ciclovías Recreativas en el mundo, este documento resume las tendencias en el movimiento de Ciclovías Recreativas con base en los resultados de encuestas realizadas en Estados Unidos y en América Latina.

Este documento resalta los resultados de algunos artículos editados por Active Living Research en el suplemento de Physical Activity in Public Spaces de la revista Preventive Medicine. Los artículos de Hipp et al. (2016) y Sarmiento et al. (2016) estudiaron específicamente programas de Open Streets y Ciclovías Recreativas en ciudades de Estados Unidos y América Latina mediante la aplicación de encuestas. Estas encuestas fueron complementadas con entrevistas a profundidad realizadas a coordinadores de 32 programas en Estados Unidos y 5 en América Latina, con el fin de comprender factores de éxito y barreras y facilitadores de sostenibilidad. Las lecciones aprendidas proporcionan ideas para la planeación de futuras Ciclovías Recreativas.

EL AUGE DE LAS CICLOVÍAS RECREATIVAS

Desde la década de 1970, el número de Ciclovías Recreativas ha aumentado alrededor del mundo, siguiendo el modelo predominante de la Ciclovía de Bogotá (ver Figura 1). El crecimiento más significativo en este movimiento ocurrió en los últimos 16 años.



Figura 1: Ciclovía, Bogotá, Colombia.

La Ciclovía empezó en 1974 con una ruta corta y actualmente cubre más de 110km de la capital colombiana. El programa ocurre cada domingo y festivo entre las 7:00 am -2:00pm. La ruta de la Ciclovía se complementa con la Recreovía, que ofrece puntos de clases de actividad física a lo largo de la ruta. (Photo from IDRD, Bogotá)

La expansión de Ciclovías Recreativas en ciudades latinoamericanas (ver Figura 2) da cuenta del 93% de todos los programas que ocurren con regularidad; aproximadamente 90% de esos programas empezaron después del 2000. En el estudio sobre 67 ciudades latinoamericanas en 7 países de Sarmiento et al., 67,5% de los programas fueron implementados después de 2010. Los programas en América Latina ocurren con alta frecuencia: 56,7% de los programas funcionan semanalmente y la frecuencia de todos los programas encuestados está entre 9-169 eventos por año (algunos ocurren semanalmente y otros mensualmente o con una frecuencia estacional).^{viii}



Figura 2: Países con Ciclovías Recreativas en América Latina entre 1974-2016. La escala de grises corresponde al número de programas por país. Solo se incluyen programas que ocurren al menos dos veces al año.^{viii}

Con corte a enero de 2016, en Estados Unidos habían ocurrido 135 Ciclovías Recreativas (ver Figura 3 en la página 5), aunque la mayoría tuvieron una frecuencia limitada.

- 62% de los programas de EE.UU. con disponibilidad de información ocurrieron solo una vez al año.
- 15% ocurrieron 6 o más veces al año.
- Solo 2,8% ocurrieron semanalmente.

De los 32 programas encuestados, 13 manifestaron estar dispuestos a aumentar su frecuencia. Sin embargo, esta expansión requeriría superar barreras significativas que incluyen un desequilibrio de gastos (permisos, policía, materiales para el cierre de calles, etc.) y financiación.^{ix}

PLANEACIÓN DE UNA RUTA DE CICLOVÍA

La selección de la ruta de una Ciclovía Recreativa puede afectar la participación, los patrones de tráfico y el éxito general de un programa. Planear la ruta requiere balancear las opiniones de los residentes, el manejo del tráfico, los servicios de emergencia, los hoteles y principales destinos y el atractivo integral de la ruta.^{xi} Las mejores prácticas en América Latina sugieren que las rutas deben conectar diferentes áreas socioeconómicas, atractivos turísticos como parques, museos y atracciones culturales y zonas comerciales.^{xi} La cercanía de la ruta con áreas residenciales también aumenta la probabilidad de participar.^{xi}

En las ciudades latinoamericanas encuestadas:^{viii}

La extensión de la ruta varía

entre 1 y 113.6 km

Mediana:

3 km

74.6%

de las rutas tiene una extensión menor de 10km.

95,5% manifestó que sus rutas tenían conectividad con lugares recomendados como parques, plazas, escenarios deportivos, destinos turísticos, playas y otros puntos de interés único en su ciudad.

94.8%

de las rutas incluye una calle icónica, principal o comercial.

89.3%

de las rutas atraviesa zonas de diferentes ingresos. **53.7%** incluye zonas de bajos ingresos con la intención de fomentar inclusión social.

En las ciudades encuestadas en Estados Unidos: ^{ix}

Todas las Ciclovías Recreativas en Estados Unidos tienen

<16 km

*con la excepción de Phoenix Silent Sundays

En el contexto de EE.UU., las rutas cambian con frecuencia su ubicación para cada evento, como un intento por resaltar diferentes distritos o barrios, infraestructura, parques o bienes culturales o animar a nuevos participantes.

Debido a que las rutas son más cortas, es difícil determinar si las Ciclovías Recreativas en las ciudades de EE.UU. han logrado conectar diferentes áreas socioeconómicas, lo cual podría promover inclusión social.



Figura 3: Open Streets en Estados Unidos

ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS:

¡LAS CICLOVÍAS RECREATIVAS COMO UNA PLATAFORMA PARA SU CAUSA!

Una característica común de las Ciclovías Recreativas en comparación con otros festivales que cierran calles, son las actividades complementarias. Estas actividades varían en su enfoque dependiendo de la motivación de cada Ciclovía Recreativa. Estas actividades complementarias amplían la audiencia de las Ciclovías Recreativas al proveer actividades que van más allá de caminar y montar en bicicleta, así como crear oportunidades educativas para los participantes (ver Figura 4).

En ciudades de América Latina y Estados Unidos, las actividades complementarias son una característica importante para la sostenibilidad de las Ciclovías Recreativas. De los programas latinoamericanos encuestados, todos ofrecen al menos una actividad complementaria, siendo las clases de actividad física la principal actividad ofrecida por el 94% de los programas encuestados (ver recuadro 1). Aproximadamente 80% de todos los programas latinoamericanos también ofrece actividades complementarias enfocadas en montar en bicicleta.^{viii}

La evidencia sugiere que las ciudades de Estados Unidos tienen números similares si no mayores de actividad complementarias y objetivos más diversos para las Ciclovías Recreativas.



Figura 4. Las actividades complementarias incluyen clases de cocina, de yoga o de Zumba y saltar lazo, entre otras.

RECUADRO 1: RECREOVÍA EN LA CICLOVÍA DE BOGOTÁ

La Recreovía empezó en 1995 como una actividad complementaria de la Ciclovía de Bogotá. Recreovía empezó como un punto de juegos tradicionales pero la asistencia a esta actividad fue baja. Ante esto, la coordinación hizo uso de su recursividad y persistencia para cambiar la orientación e implementó clases de aeróbicos. La participación aumentó sostenidamente a 12 puntos en 1996 y a 31 puntos en 2005 con 1,5 millones de participantes. Entre 2005 -2009 la Recreovía se expandió nuevamente a 79 puntos y 3,4 millones de participantes y empezó a ofrecer clases por fuera de los días de Ciclovía. Actualmente el programa Recreovía tiene su propio personal y presupuesto y se ha transformado en un programa independiente.^{ix}



SOSTENIBILIDAD Y ESCALAMIENTO

Para ofrecer oportunidades constantes de participar, las Ciclovías Recreativas deben ocurrir con una frecuencia regular. Con un aumento en la frecuencia o una frecuencia regular, viene la necesidad de sostener ese comportamiento, lo cual requiere recursos en forma de financiación, personal, respaldo político, voluntarios y apoyo ciudadano.

En América Latina la financiación de Ciclovías Recreativas es principalmente pública.

79%

de los programas está liderado por entidades públicas del gobierno.

Una variedad de factores contribuye a la sostenibilidad de las Ciclovías Recreativas en América Latina y no existe una sola característica que asegure el éxito. La coordinación y el personal de los programas deben ser creativos y recursivos durante periodos en los que el escaso respaldo político (o la ausencia de este) lleva a reducciones en la financiación. En algunos casos, el apoyo de la opinión pública y el trabajo de líderes comprometidos han sido cruciales para mantener corredores de la ruta que de otra forma serían recortados. Comentarios similares para un aumento en la extensión de la ruta han llevado a ampliar la escala de estos programas.^{viii}

A la fecha, las Ciclovías Recreativas en Estados Unidos se implementan con una frecuencia limitada. Se encontró que 62% de los programas en EE.UU. que tienen información disponible ocurren únicamente una vez al año. Según las respuestas de 32 organizadores entrevistados en EE.UU., 13 programas estarían abiertos a escalar sus programas a 12 fechas por año, si pudieran superar una serie de barreras.^x

Contar con financiación constante fue identificado como el principal reto para las Ciclovías Recreativas en EEE.UU.; los organizadores, especialmente aquellos por fuera del gobierno municipal, deben reunir con creatividad recursos que provienen de una

combinación de recursos de convocatorias y financiación privada. Más allá de conseguir recursos, los retos incluyen el costo del cierre de calles (la consecución de permisos, policía y materiales para el cierre), que son exigidos de manera irregular en las diferentes ciudades, los costos de posicionamiento de marca/comunicaciones para rutas que cambian su ubicación con frecuencia y una multiplicidad de mensajes con respecto a los objetivos de las Ciclovías Recreativas.^x

REGUADRO 2: INSPIRACIÓN PARA LA SUSTENTABILIDAD

La Ciclovía Recreativa de la Ciudad de México: Paseo Dominical Muévete en Bici

La Ciclovía Recreativa de la Ciudad de México: Paseo Dominical Muévete en Bici fue implementado en 2007 como parte de una política de la ciudad para promover transporte sostenible. Durante 9 años, el programa creció de 5km a 55 km. Hoy en día, la ciudadanía exige la continuación y crecimiento del programa. Encuestas muestran que los participantes permanecen un promedio de 3,04 horas por evento, gastan 12-17 dólares estadounidenses por evento y 20% de los participantes reporta haber empezado a transportarse en bicicleta a partir de su participación en el programa.^{xii}



DISCUSIÓN

Es innegable que las Ciclovías Recreativas tienen el potencial de generar un impacto positivo en nuestras comunidades. Las personas que trabajan en los programas ven este potencial en el número de ciudades que implementan estos programas alrededor del mundo, aun cuando el número de estudios que demuestran sus beneficios sea pequeño.

Las lecciones aprendidas recientemente de ciudades latinoamericanas, sugieren que debemos continuar mirándolas como modelos en el movimiento de Ciclovías Recreativas. Con mayores frecuencias, rutas más extensas y respaldo público y ciudadano, las Ciclovías Recreativas de América Latina han logrado sostenerse a lo largo del tiempo y muchas continúan creciendo a pesar de enfrentar retos de financiación y/o respaldo político. Aunque ha habido crecimiento en el número de Ciclovías Recreativas en Estados Unidos, todavía deben superar las múltiples barreras para su crecimiento y sostenibilidad.

Para superar estas barreras, se debe continuar con evaluación e investigación. Las Ciclovías Recreativas deben buscar evaluaciones a profundidad de sus programas que realicen mediciones más allá de simplemente contar participantes y recibir realimentación por redes sociales. Deben analizar críticamente sus presupuestos para hacer que sus programas sean tan costo-efectivos como sea posible. Los resultados de estos trabajos no deben manejarse de manera aislada pues, si se comparten, pueden contribuir a informar el creciente cuerpo de evidencia, a entender mejor los beneficios de estos programas y a fortalecer argumentos para su crecimiento y expansión. Adicionalmente, las investigaciones deben enfocarse en el contexto político que aumenta los costos de Ciclovías Recreativas en Estados Unidos. Estas investigaciones pueden ayudar a construir un modelo de Ciclovías Recreativas que pueda ser replicado en múltiples ciudades.

REFERENCES

- ⁱ U.S. Department of Health and Human Services. 2008 Physical Activity Guidelines for Americans. 2008. Disponible en www.health.gov/paguidelines.
- ⁱⁱ Sarmiento OL, Schmid TL, Parra DC, et al. Quality of life, physical activity, and built environment characteristics among colombian adults. *J Phys Act Health*. 2010;7 Suppl 2 (Suppl 2):S181-S195.
- ⁱⁱⁱ Torres A, Sarmiento OL, Stauber C, Zarama R. The Ciclovía and Cicloruta Programs: Promising Interventions to Promote Physical Activity and Social Capital in Bogotá, Colombia. *Am J Public Health*. 2013;103(2):e23-e30.
- ^{iv} Shu S, Batteate C, Cole B, Froines J, Zhu Y. Air quality impacts of a CicLAvia event in Downtown Los Angeles, CA. *Environ Pollut*. 2015:1-7.
- ^v Sarmiento O, Torres A, Jacoby E, Pratt M, Schmid TL, Stierling G. The Ciclovía-Recreativa: A mass-recreational program with public health potential. *J Phys Act Health*. 2010;7 Suppl 2 (Suppl 2):S163-S180.
- ^{vi} Chaudhuri A, Zieff S. Do open streets initiatives impact local businesses? The case of Sunday Streets in San Francisco, California. *J Transp Heal*. 2015;2(4):529-539.
- ^{vii} Montero 2016 Wordling Bogotá's Ciclovía: From Urban Experiment to International "Best Practice". *Latin American Perspectives*. Disponible en <http://lap.sagepub.com/content/early/2016/09/14/0094582X16668310.abstract>
- ^{viii} Sarmiento O; Díaz del Castillo A, Triana C, Acevedo M, González S, Pratt M. Reclaiming the Streets for People: Insights from Ciclovías Recreativas in Latin America. *Preventive Medicine*. 2016; Physical Activity in Public Space Supplement.
- ^{ix} Díaz del Castillo A, González SA, Ríosb AP, Páezb DC, Torres A, Díaz M P, Pratt M, Sarmiento OL. Start Small, Dream Big: Experiences of Physical Activity in Public Spaces in Colombia. *Preventive Medicine*. 2016; Physical Activity in Public Space Supplement.
- ^x Hipp J A, Bird A, van Bakergem M, Yarnall E. Moving Targets: Promoting physical activity in public spaces via open streets in the US. *Preventive Medicine*. 2016; Physical Activity in Public Space Supplement.
- ^{xi} Ciclovía Recreativa Implementation and Advocacy Manual 2009 (Disponible en: <https://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co/english/>)
- ^{xii} Secretaría del Medio Ambiente, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos. Encuesta Ecobici 2012: principales resultados. (Disponible en: http://bicitikas.org/wp/wp-content/uploads/2013/07/2012_Encuesta_Ecobici_CEMCA_SMA.pdf)