

Ciclovías al horizonte: Desafiando la realidad, transformando Lima Metropolitana

A153

De acuerdo con la página web de Statista, Mena (2023) afirma que Países Bajos es considerado como el paraíso de los ciclistas, en donde sus habitantes utilizan la bicicleta de manera constante en comparación con otros países que también fueron encuestados. En el hipotético escenario en el que las calles de Lima Metropolitana se transformen en un paraíso para los amantes de la bicicleta, donde los jóvenes pedalean libremente, contribuyendo tanto a su salud como al medio ambiente, surge una desconcertante discrepancia entre esta visión ideal y la realidad actual. No obstante, la realidad en Lima Metropolitana dista mucho de este idílico escenario. En relación a ello, Aste et al. (2020) argumentan que existen deficiencias notables en el diseño y la funcionalidad de las ciclovías, subrayando la necesidad de un cambio significativo. Esta revelación no solo destaca el problema por la falta de infraestructuras cicloviales en dicha zona urbana, sino que también plantea la pregunta crucial: ¿por qué Lima Metropolitana no puede seguir el ejemplo y convertirse en un refugio para los jóvenes en bicicleta? Aquí surge la controversia: ¿Deberían privilegiar las autoridades distritales de Lima Metropolitana dentro de su gestión de gobierno la implementación de más infraestructuras cicloviales para promover el uso de la bicicleta entre los jóvenes? Esta interrogante será el eje central de este ensayo, explorando las razones detrás de la urgencia de tomar medidas concretas para mejorar la movilidad en bicicleta en Lima Metropolitana.

Por un lado, quienes rechazan esa postura argumentan que las autoridades distritales deben centrarse en abordar necesidades más urgentes y preocupantes. Por ello, el presente texto sostiene que las autoridades distritales de Lima Metropolitana deben privilegiar dentro de su gestión de gobierno la implementación de más infraestructuras cicloviales para promover el uso de la bicicleta entre los jóvenes. Asimismo, para sostener dicha postura se sustentará que las autoridades distritales deben enfocarse en la implementación de más infraestructuras cicloviales que promuevan el uso de la bicicleta debido a que aporta beneficios en la salud física y mental de los jóvenes. Además, se justificará que una necesidad urgente y preocupante es el transporte de las personas, lo cual se promueve a través del uso de la bicicleta.

En primer lugar, las autoridades distritales de Lima Metropolitana deben privilegiar dentro de su gestión de gobierno la implementación de más infraestructuras cicloviales para promover el uso de la

bicicleta debido a que aporta beneficios en la salud física y mental de los jóvenes. Asimismo, Aste et al. (2020) sostienen que es necesario que las autoridades distritales implementen más infraestructuras cicloviales, siendo estas eficientes e interconectadas, que permitan promover el uso de la bicicleta en los jóvenes de Lima Metropolitana debido a que las actuales infraestructuras cicloviales presentan un desarrollo muy desigual en todos sus distritos. La falta de mantenimiento en dichas infraestructuras causa el debilitamiento de estas mismas, haciéndose ineficientes y limitando a los jóvenes a manejar bicicleta.

Por una parte, un beneficio que aporta en la salud física y mental de los jóvenes al privilegiar dentro de la gestión de gobierno de las autoridades distritales de Lima Metropolitana la implementación de más infraestructuras cicloviales para promover el uso de la bicicleta es que ayuda a prevenir enfermedades cardiovasculares. Según la página web de Nike (2022), se sostiene que manejar bicicleta, que es considerado como un ejercicio cardiovascular, ayuda a mejorar la salud del corazón. Del mismo modo, el mejoramiento en la salud del corazón, es un factor importante en la prevención de enfermedades cardiovasculares. De tal forma, Pérez (2023) ejemplifica a Lebedinsky como ciclista y afirma que manejar bicicleta mejora la capacidad cardiovascular, asimismo, destaca la importancia de la implementación de más infraestructuras cicloviales en la ciudad para promover el uso de la bicicleta. Además, Varela et al. (2011) argumentan que mantener una vida sedentaria aumenta los riesgos de padecer diferentes enfermedades como por ejemplo las enfermedades cardiovasculares, diabetes y cáncer, que se relacionan con la obesidad. Asimismo, la falta de actividad física y la obesidad son los causantes más importantes por los cuales se desarrollan las enfermedades cardiovasculares. Según el Minsa (2023), afirma que 7 de cada 10 peruanos sufre de dicho problema que afecta la salud pública. Con dicha información mencionada anteriormente se puede afirmar que más de la mayoría de peruanos están propensos a contraer enfermedades cardiovasculares. De acuerdo con la página web de EsSalud (2022), el doctor Gálvez afirma que en el Perú las enfermedades cardiovasculares son la segunda causa de muerte con un porcentaje de 20%, también menciona que, en el mundo, dicha enfermedad es la primera causa de muerte con un porcentaje de 30%. Dichas estadísticas muestran la seriedad de las enfermedades cardiovasculares tanto en el Perú como a nivel mundial, asimismo, se insta a las autoridades a implementar más infraestructuras cicloviales para la promoción del uso de la bicicleta generando beneficios en la salud física y mental de los jóvenes.

Por otro lado, otro beneficio que aporta en la salud física y mental de los jóvenes al privilegiar dentro de la gestión de gobierno de las autoridades distritales de Lima Metropolitana la implementación de

más infraestructuras cicloviales para promover el uso de la bicicleta es que ayuda a mejorar la coordinación motora y el equilibrio. Tal como se mencionó antes, la implementación de más infraestructuras cicloviales son un instrumento útil para los jóvenes limeños, debido a que se promueve el uso de la bicicleta y los ayuda en su salud física y mental. Lizarraga (2020) menciona que es esencial mantener el equilibrio al momento de usar la bicicleta. De la misma forma, manejar bicicleta es una actividad que requiere del desarrollo de ciertas habilidades esenciales, como mantener el equilibrio o la preservación de la coordinación motora adecuados para evitar fracturas. Además, según García (s.f.), estas habilidades motoras son consideradas como el soporte para el control corporal, asimismo, dichas capacidades suponen el desarrollo de diversas habilidades motoras, como ejemplo es que mejoran el rendimiento en el deporte, previniendo lesiones. Del mismo modo, el ciclismo es considerado como un deporte en el cual, durante el proceso del mismo existe el mejoramiento de la coordinación y el equilibrio en los jóvenes. También, Vidarte et al. (2018) sostienen que la falta de actividad física y el sedentarismo pueden afectar el desarrollo de la motricidad en los jóvenes, así como la actividad física favorece en el desarrollo de la coordinación motora, la falta de dicha actividad física genera riesgos en la salud como se indicó anteriormente. De tal forma, priorizar la implementación de más infraestructuras cicloviales para la promoción del uso de la bicicleta no solo contribuye con la prevención de enfermedades cardiovasculares, sino también que ayuda a mejorar la coordinación motora y el equilibrio.

Por último, otro beneficio que aporta en la salud física y mental de los jóvenes al privilegiar dentro de la gestión de gobierno de las autoridades distritales de Lima Metropolitana la implementación de más infraestructuras cicloviales para promover el uso de la bicicleta es que ayuda a reducir el estrés. Esto está enlazado con lo que anteriormente se mencionó, debido a que, al mejorar la coordinación motora y el equilibrio, en consecuencia, los jóvenes limeños se olvidarán de sus problemas, mantendrán su mente enfocada en una única actividad y el estrés reducirá. Asimismo, Díaz (2018) afirma que los jóvenes que utilizan la bicicleta como medio de transporte diario, presentan menores porcentajes de estrés. Con dicha afirmación, se puede confirmar que el uso de la bicicleta contribuirá a reducir el estrés en los jóvenes limeños y los ayudará a enfrentar sus preocupaciones cotidianas. Además, según la página web de El Peruano (2023), el Ministerio de Salud sostiene que, a lo largo de los años, los problemas de salud mental han aumentado siendo el estrés un problema como tal. En dicho contexto, también se puede afirmar que los jóvenes limeños han presentado dichos problemas. Asimismo, Varela et al. (2011) argumentan que una persona sedentaria que no realiza actividad física está más propensa de padecer estrés. Por ello es recomendable que los jóvenes limeños realicen actividad física a diario y que la incluyan en su rutina para así mantener una mente despejada, libre de preocupaciones que

atormenten sus mentes y sin estrés. De la misma forma, la implementación de más infraestructuras cicloviales para la promoción del uso de la bicicleta presenta, además de todos los beneficios mencionados anteriormente, un aporte en la salud mental mediante la reducción de los niveles de estrés en los jóvenes limeños.

Si bien en este ensayo se defiende con firmeza que las autoridades distritales de Lima Metropolitana deben privilegiar dentro de su gestión de gobierno la implementación de más infraestructuras cicloviales para promover el uso de la bicicleta entre los jóvenes, es evidente que existen posturas divergentes en torno a esta polémica. Por consiguiente, es relevante presentar la posición contraria, la cual sostiene que las autoridades distritales de Lima Metropolitana no deben privilegiar dentro de su gestión de gobierno la implementación de más infraestructuras cicloviales para promover el uso de la bicicleta entre los jóvenes. De la misma forma, sus acérrimos defensores argumentan que las autoridades distritales deben centrarse en abordar necesidades más urgentes y preocupantes. Según sus partidarios, las autoridades distritales deben mejorar la seguridad pública debido a que, de acuerdo a los datos proporcionados por Espinoza en la página web del Diario Infobae (2023), las ciudades del Perú se encuentran en un aumento de los índices de criminalidad. Asimismo, las autoridades distritales deben enfocarse en la inversión de servicios de limpieza y saneamiento, pues, según la Organización Panamericana de la Salud (2022), se sostiene que es importante invertir en dicha necesidad debido a que contribuye a evitar riesgos sanitarios. Además, esta postura defiende que las autoridades distritales deben priorizar la inversión de infraestructuras viales para automóviles o transporte público, ya que Lima es la ciudad que presenta mayor congestión vehicular en comparación con otras ciudades de la región (Diario Gestión, 2023).

Sin embargo, como segundo argumento, se sostiene que la postura expuesta anteriormente carece de respaldo empírico sólido, ya que las investigaciones que la respaldan se basan en datos parciales y no han abordado adecuadamente las variables necesarias. Del mismo modo, una necesidad urgente y preocupante es el transporte de las personas, lo cual se promueve a través del uso de la bicicleta. En principio, las autoridades distritales no son los únicos responsables de la seguridad pública. Si bien los índices de criminalidad han ido aumentando a lo largo de los años y resultan preocupantes dentro de la agenda pública en Latinoamérica, tal como lo afirman Dammert y Álvarez (2008), es importante mantener un acuerdo entre los diferentes actores que ocupan altos mandos para así evitar el aumento de dichos índices. Esta información ratifica el imposible involucramiento de una única entidad preventista frente al problema. Asimismo, según la Plataforma Digital Única del Estado Peruano

(2023), se sostiene que la Policía Nacional del Perú, en conjunto con las autoridades distritales, desempeñan la función de garantizar y mantener el orden, brindando protección y seguridad ciudadana. Responsabilizar únicamente a las autoridades distritales por el aumento de la criminalidad es simplificar en exceso una función compleja que aborda muchos factores y actores. De tal forma, Chávez (2012), sostiene en su estudio que la Policía Nacional no es eficiente con la función de velar por la seguridad ciudadana, por tal motivo, es esencial una reorganización enfocada en mejorar las técnicas de cada acción, prevención del delito y mayor colaboración con otras instituciones y la sociedad civil. Como se destaca en el proverbio popular, “la unión hace la fuerza”, esta expresión resalta la importancia de la cooperación y el trabajo en equipo para tratar los desafíos y lograr objetivos comunes. Asimismo, aludiendo al proverbio popular que fue mencionado anteriormente, se puede resaltar que esta colaboración interinstitucional es esencial para afrontar los desafíos de la seguridad pública de manera efectiva. Por consiguiente, se cuestiona el argumento de la postura contraria, que sugiere que las autoridades distritales deben priorizar la seguridad pública en lugar de promover infraestructuras cicloviales para la promoción del uso de la bicicleta.

En segundo lugar, el argumento contrapuesto es falaz, pues al invertir en la promoción de la bicicleta, las autoridades distritales ayudan a reducir la contaminación. De tal forma, Ordóñez (2016), afirma que la bicicleta reduce la contaminación debido a que la energía que requiere para movilizarse es proporcionada por el ciclista, logrando el ahorro de los recursos y disminución de gases contaminantes. Aun cuando la limpieza y el saneamiento son necesarios para la salud pública y el bienestar de la población, esto no debe conducir al descuido de otras áreas críticas, como la movilidad sostenible. Según la página web de la Pontificia Universidad Católica del Perú (2022), se sostiene que de acuerdo a un informe publicado por IQAir Air Visual en 2021, Lima fue considerada como una de las ciudades más contaminadas de Latinoamérica. Por tal motivo, es coherente que se considere que las autoridades distritales inviertan en la implementación de más infraestructuras cicloviales debido a que favorece en la reducción de la polución y, asimismo, contribuiría en los servicios de limpieza y saneamiento, planteándose como un beneficio no excluyente con respecto a las otras necesidades. De igual manera, Replogle y Hughes (2012) ratifican que los contaminantes atmosféricos son nocivos y generan enfermedades cardiovasculares, pulmonares, cáncer, entre otras enfermedades. La Organización Mundial de la Salud (2018), respalda esta afirmación, señalando que dichos contaminantes atmosféricos han causado la muerte de una alta proporción de personas al respirar aire con dichos componentes. Por lo tanto, la afirmación de que las autoridades distritales no deben invertir en infraestructuras cicloviales en favor de la limpieza y saneamiento es un enfoque que

no considera plenamente los beneficios que estas infraestructuras aportan a la salud pública y al medio ambiente.

Finalmente, aunque los acérrimos defensores sostienen que las autoridades distritales de Lima Metropolitana no deben privilegiar dentro de su gestión de gobierno la implementación de más infraestructuras cicloviales para promover el uso de la bicicleta entre los jóvenes, la inversión en dichas infraestructuras es esencial para abordar necesidades de transporte dentro de una comunidad. Asimismo, en la página web del Banco Interamericano de Desarrollo (2016), se recalca la importancia de ampliar la red de vías cicloviales para así promocionar la bicicleta y aumentar su uso como modo de transporte sostenible. Se puede asegurar que dicha información mencionada anteriormente es fundamental para abordar necesidades de movilidad en una comunidad. Además, Garcia (2017), sostiene que es necesaria la implementación de dichas infraestructuras debido a que contribuye en la reducción de la congestión vehicular. Esto se complementa con lo que sostienen Guerra et al. (2013), Lima Metropolitana se encuentra en una alarmante situación con respecto a la retención vehicular. Por tal motivo, la inversión de infraestructuras viales para automóviles o transporte público no asegura la reducción de la congestión vehicular en comparación con la inversión en infraestructuras cicloviales. Así pues, esto no excluye la importancia de las infraestructuras viales para automóviles o el transporte público, pero resalta las ventajas de promover la bicicleta como un enfoque integral y beneficioso para la comunidad.

En síntesis, las autoridades distritales de Lima Metropolitana deben privilegiar dentro de su gestión de gobierno la implementación de más infraestructuras cicloviales para promover el uso de la bicicleta entre los jóvenes. Dichas infraestructuras fomentan la salud física y mental al prevenir enfermedades cardiovasculares, mejorar la coordinación motora y reducir el estrés. Asimismo, abordan la necesidad urgente de transporte en la comunidad, contribuyendo a la reducción de la congestión vehicular y la contaminación. Esta inversión integral no solo beneficia la salud pública y el medio ambiente, sino que también mejora la movilidad en la comunidad, consolidando a la bicicleta como un medio de transporte sostenible y eficiente. Por todo lo antes mencionado, optar por la bicicleta es más que adoptar un medio de transporte; es abrazar un cambio cultural que nos lleva hacia una Lima Metropolitana que avanza con cada pedalada. En este viaje, nuestras acciones no solo construyen carriles de ciclovías, sino también puentes hacia una ciudad más saludable, sostenible y llena de vida. ¡Pedaleemos juntos hacia ese horizonte prometedor!

BIBLIOGRAFÍA

Aste, N., Concepción, D., García, C., Montes, W., y García, A. (2020). Infraestructura ciclovial en Lima, Perú: estudio de caso distrito de Miraflores. *Espacio Y Desarrollo*, (35), 71-98.

<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/espacioydesarrollo/article/view/23814>

Banco Interamericano de Desarrollo. (2016, 6 de noviembre). *3 razones para invertir en ciclovías*.

<https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/ciclovias/>

Chávez, Á. (2012). *La estructura y funciones de la Policía Nacional del Perú bajo un enfoque moderno* [Tesis de doctorado, Universidad Nacional Mayor de San Marcos]. Repositorio de Tesis Digitales.

https://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/2291/Ch%c3%a1vez_h_a.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Dammert, L., y Álvarez, D. (2008). *Fuerzas Armadas en seguridad pública. ¿Solución o problema?*

[Archivo PDF]. <https://n9.cl/2jz0j>

Diario Gestión. (2023, 24 de mayo). *Lima, la ciudad con mayor congestión vehicular de la región: ¿Cuáles son las causas?* <https://n9.cl/rrw8w>

Díaz, A. (2018). *Moviendo el estrés: comparación de satisfacción y estrés entre ciclistas y usuarios del Transantiago* [Tesis de Bachiller, Universidad de Chile]. Repositorio Académico de la Universidad de Chile. <https://repositorio.uchile.cl/xmlui/handle/2250/177429>

El Peruano. (2023, 23 de abril). *Salud mental: casos atendidos por Minsa se incrementaron en casi 20% durante el 2022*. <https://acortar.link/Yf2zE5>

Espinoza, A. (2023, 24 de setiembre). “El actual sistema de seguridad ciudadana no funciona”: ¿por qué aumenta la criminalidad en Perú? Diario Infobae.

<https://www.infobae.com/peru/2023/09/24/el-actual-sistema-de-seguridad-ciudadana-no-funciona-por-que-aumenta-la-criminalidad-en-peru/>

García, D. (2017). La bicicleta como alternativa para el transporte y la movilidad urbana en el municipio de Puerto Colombia (Colombia). *MODULO ARQUITECTURA- CUC*, 18(1), 51- 72.

<https://doi.org/10.17981/moducuc.18.1.2017.03>

García, M. (s. f.). *Coordinación y Equilibrio: Qué son y su Importancia para el Deporte*. Blog de Fitness, Nutrición, Salud y Deporte.

<https://www.hsnstore.com/blog/deportes/fitness/coordinacion-y-equilibrio/>

Guerra, M., Benito, R., y Bazán, D. (2013). Sistema experto como soporte al proceso de reducción de puntos de congestión vehicular en Lima Metropolitana. *Revista Científica Ingetecno*, 2(1).

<https://revistas.uap.edu.pe/ojs/index.php/RCI/article/view/185>

Lizarraga, K. (2020). *La bicicleta. Salud, seguridad y movilidad sostenible: Personas, máquinas y entorno* (1.º ed.). Bizkaiko Foru Aldundia - Diputación Foral de Bizkaia.

<https://goo.su/MGIoBub>

Mena, M. (2023, 26 de abril). *¿En qué países se usa más y menos la bicicleta?* Statista.

<https://es.statista.com/grafico/24960/porcentaje-de-encuestados-que-usan-su-bicicleta-como-medio-de-transporte-dos-o-mas-veces-por-semana/>

Ministerio de Salud. (2023, 4 de marzo). *Nutricionistas advierten que 7 de cada 10 peruanos sufre de exceso de peso*. <https://www.gob.pe/institucion/minsa/noticias/720469-minsa-nutricionistas-advierten-que-7-de-cada-10-peruanos-sufre-de-exceso-de-peso>

Nike. (2022, 19 de mayo). *Siete entrenamientos que pueden aumentar tu resistencia*.

<https://www.nike.com/us/es/a/ejercicios-resistencia-cardiovascular>

Ordóñez, S. (2016). *Evaluación de una bicicleta eléctrica como alternativa de movilidad en la ciudad de Cuenca* [Tesis de pregrado, Universidad del Azuay]. Repositorio Institucional de la Facultad de Ciencia y Tecnología.

<https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/6339/1/12509.pdf>

Organización Mundial de la Salud. (2018, 2 de mayo). *Nueve de cada diez personas de todo el mundo respiran aire contaminado*. <https://acortar.link/EyWHc0>

Organización Panamericana de la Salud. (2022). *Saneamiento básico: agua segura, disposición de excretas y manejo de la basura: cuadernillo para capacitaciones con enfoque intercultural en áreas rurales*.

https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/56014/OPSARG220001_spa.pdf?sequence=5&isAllowed=y

Pérez, M. (2023, 5 de junio). Bicicletas: Cuáles son los beneficios para la salud y el medio ambiente. *El Auditor*.

https://elauditor.info/actualidad/bicicletas--cuales-son-los-beneficios-para-la-salud-y-el-medio-ambiente_a6475f1c7848688f75d1cb602

Plataforma Digital Única del Estado Peruano. (2023, 29 de octubre). *Cómo articular esfuerzos por la seguridad ciudadana entre PNP y Serenazgo*.

<https://www.gob.pe/12292-como-articular-esfuerzos-por-la-seguridad-ciudadana-entre-pnp-y-serenazgo>

Pontificia Universidad Católica del Perú. (2022, 17 de mayo). *La movilidad sostenible y el transporte en bicicleta, un camino hacia la reducción de contaminación en la ciudad.*

<https://www.pucp.edu.pe/climadecambios/noticias/la-movilidad-sostenible-y-el-transporte-en-bicicleta-un-camino-hacia-la-reduccion-de-contaminacion-en-la-ciudad/>

Replogle, M., y Hughes, C. (2012). *Hacia un transporte sostenible*. En The Worldwatch Institute, *La Situación del Mundo 2012. Hacia una prosperidad sostenible* (pp. 119-390). Icaria Editorial – Fuhem Ecosocial. <https://acortar.link/RW2egT>

Seguro Social de Salud del Perú. (2022, 12 de marzo). *Enfermedades al corazón son la segunda causa de muerte en el Perú.* <http://noticias.essalud.gob.pe/?inno-noticia=enfermedades-al-corazon-son-la-segunda-causa-de-muerte-en-el-peru#:~:text=%E2%80%9CLa%20enfermedad%20cardiovascular%20en%20el,del%20Instituto%20Nacional%20Cardiovascular%20DINCOR>

Varela, M., Duarte, C., Salazar, I, Lema, L., y Tamayo, J. (2011). Actividad física y sedentarismo en jóvenes universitarios de Colombia: prácticas, motivos y recursos para realizarlas. *Colombia Médica*, 42(3), 269-277. <https://acortar.link/Dj4V0w>

Vidarte, J., Vélez, C., y Parra, J. (2018). Coordinación motriz e índice de masa corporal en escolares de seis ciudades colombianas. *Revista U.D.C.A Actualidad & Divulgación Científica*, 21(1), 15-22. <https://acortar.link/117fua>