

CAMPAÑAS CICLISTAS EN EL REINO UNIDO

LONDRES

La historia de la infraestructura ciclista en el Reino Unido, especialmente en Inglaterra, se remonta a los años 30, cuando aparecieron las primeras ciclovías construidas al lado de calles principales. Estas ciclovías no tenían conexión entre sí, e iban principalmente a lugares de trabajo.

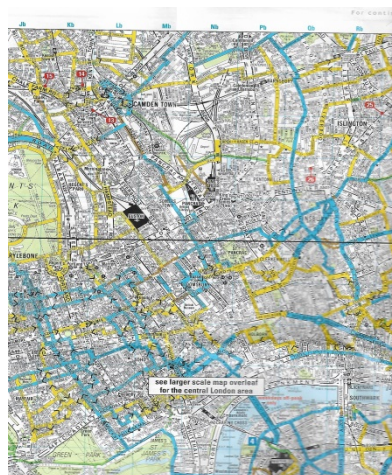
En Londres, a mediados de los 70, ciclistas comenzaron a agruparse junto con Friends of the Earth y otras organizaciones ecologistas para empujar la campaña por mejor infraestructura. Fue así que en Londres, en 1978, los primeros pasos para crear London Cycling Campaign se dieron en un pub en la City (la zona financiera de la ciudad), y ese mismo año tuvo lugar la primer “acción directa” en Knightsbridge (cerca de Hyde Park): un cruce para ciclistas, usando pintura y cinta de empaquetar blanca y carteles de cartón. Si bien ese momento las autoridades locales (el Greater London Council liderado por Ken Livingstone, del Partido Laborista) rechazaron la iniciativa, unos años después, ese cruce se hizo realidad y fue el primer triunfo de esta organización.

London Cycling Campaign fue oficialmente fundada en 1983, y hoy en día, quienes andamos en bicicleta en Londres somos miembros de esa organización, obteniendo beneficios como seguro contra terceros.

En los 80 y 90, se creó en Londres una red llamada London Cycle Network. Esta red consistía en calles “tranquilas” (quiet roads), tratando de evitar las calles principales por donde van ómnibus, taxis, camiones, etc. Tuvieron un apoyo mixto, ya que daban “muchas vueltas” y para muchos ciclistas, mayormente varones, era más rápido ir por calles principales. También ésta red transitaba por calles en mal estado y por zonas que de noche – (en invierno acá a las 4 y media de la tarde ya es de noche), nadie se animaba a ir. Pero se implementaron medidas muy buenas, como por ejemplo, en calles de una sola mano se habilitó lo que llamamos “contraflow” para ciclistas. O sea, la calle es de una mano para tráfico automotriz, pero de dos manos para ciclistas. *Esto es una medida que creo se podría implantar en Montevideo y con éxito.*

Un ejemplo acá: <https://youtu.be/NJgxKVZOnso>

En el año 2000, tuvimos por primera vez, un London Mayor. Quien ganó la elección ese año fue el mismo Ken Livingstone y fue bajo su mandato cuando se creó Transport for London, y la London Cycle Network se extendió aún más. Se editaron mapas para toda la ciudad, divididos en zonas, los cuales eran gratis y se podían conseguir en las estaciones de subte.



Las calles en azul son las que contienen ciclovías, las amarillas son calles “tranquilas”.

En 2008, Boris Johnson ganó las elecciones y se coronó London Mayor. Y ahí se empezaron a ver grandes cambios. El, bien o mal, andaba en bicicleta para todos lados (ahora ya no), cosa que Ken Livingstone no. Esta vez, su ego exacerbado nos vino de perillas. Si bien el proyecto que vemos hoy en las calles, había sido ideado por el equipo de Ken Livingstone, incluidas las bicicletas de alquiler, quien agarró la posta fue Boris Johnson. Se crearon las Cycle Superhighways, con la intención de conectar Este y Oeste, Norte y Sur. La primera de éstas anchas ciclovías se llamó Cycle Superhighway 3, de este a oeste, abarcando el centro de la ciudad principalmente. Pero las ciclovías no estaban segregadas, y muchos automovilistas las usaban como estacionamiento gratis. Mientras tanto, ciclistas seguían muriendo bajo las ruedas de camiones, llegando a un punto máximo de 21 ciclistas muertos en el 2005. En 2010, cuando ya las Cycle Superhighways se comenzaban a implementar, murieron 15 ciclistas. London Cycling Campaign comenzó su campaña para segregar esas ciclovías pintadas de azul, cuando, en el lapso de una semana, dos ciclistas fueron atropellados cuando pedaleaban en una de esas ciclovías. La campaña, bajo el lema “Blue Paint is not Enough” (pintura azul no es suficiente) contó con varias manifestaciones bajo diferentes lemas, como “Space for Cycling”.



Foto de la manifestación “Blue Paint is not enough, en el Este de Londres, donde murieron los dos ciclistas.

Una táctica de campaña también empleada por ésta organización fue hacer “flash demos”, o sea, manifestaciones sin permiso, espontáneas, concentrándonos con nuestras bicicletas en esquinas y calles donde hubo una fatalidad, atrayendo la atención de las autoridades – y también de iracundos automovilistas que se encontraban con calles bloqueadas por nosotros! Esta táctica ha sido empleada por muchos años por Critical Mass.

La influencia de London 2012

En el 2012, no sólo hubieron elecciones mayoresales las cuales volvió a ganar Boris Johnson, sino que Londres fue sede de las Olimpiadas y de la mano de Bradley Wiggins y Mark Cavendish, éramos todos ciclistas!!! La Cycle Superhighway se extendió hasta el parque olímpico en Stratford, zona este de la ciudad, y las autoridades recomendaban a la gente que durante la duración de los Juegos, dejaran el auto en casa y usaran transporte público o bicicletas – principalmente las nuevas bicicletas de alquiler - coloquialmente llamadas Boris Bikes, pero patrocinadas por Barclays Bank – que ya estaban circulando desde el 2010. Y, para sorpresa de muchos, la gente hizo caso!

Durante la campaña electoral del 2012, London Cycling Campaign (LCC) lanzó la campaña Love London, Go Dutch, con una multitudinaria manifestación en el centro de Londres, en un helado día de lluvia en Abril! Pero a los ingleses la lluvia no los asusta como a nosotros, así que fue un éxito rotundo!



Campañas post elecciones.

Lo que siguió fueron 3 años de idas y venidas de negociaciones en la London Assembly (un equivalente a los ediles de las Intendencias), peleas mediáticas entre Boris Johnson y grupos que se oponían fervientemente a este proyecto, como el Sindicato de Taxistas y otras organizaciones automovilistas. Increíblemente, las compañías de ómnibus no parecían muy molestas. Pero la fiebre ciclista heredada de las olimpiadas aún estaba “fresquita” y nos jugó mucho en nuestro favor. En el año 2013, se hace por primera vez, la London Surrey 100 Prudential Bike Ride (Prudential es la institución financiera que la patrocina). 100 millas (160 km) saliendo desde el Parque Olímpico Queen Elizabeth, bajando a Surrey y volviendo a Londres, terminando frente a Buckingham Palace. Para este evento que dura un fin de semana entero, el centro de Londres queda cerrado completamente al tráfico, como también las calles de Surrey por donde pasa la ruta. O sea, una prueba de fuego, y todo un logro que 7 años después (éste año no se hizo por culpa de Covid), se siga haciendo (yo la hice 3 veces, experiencia inolvidable), y todos los años quienes se oponen vociferan en los medios. La “Prudential Ride”, como se la conoce coloquialmente, es un testimonio de que el ciclismo, está acá para quedarse.

Mientras tanto, London Cycling Campaign continuó con sus campañas, no solo por ciclovías segregadas, sino por algo tan o más importante: cruces seguros – en inglés “safe junctions”. Teniendo en cuenta que la gran mayoría de las fatalidades suceden en esquinas – automovilistas que doblan a la izquierda – se llevó a cabo intensas campañas que no sólo se quedaron en manifestaciones (*TourDuDanger fue una de ellas*), sino en “lobbying”. El arduo e incesante trabajo de London Cycling Campaign ha hecho que ésta organización tenga peso cuando hay que tomar decisiones que impactan a ciclistas por parte de las autoridades de turno. Quienes somos miembros de LCC, somos los “ciclistas de a pie”, los que estamos en las calles yendo a trabajar, a hacer las compras y movernos generalmente en nuestras dos ruedas y queremos seguir haciéndolo sin tener que ser valientes o poner nuestras vidas en peligro.



Campaña por ciclovías y cruces seguros, con prioridad para ciclistas.



Campaña por reducción de velocidad sobre los puentes, cuando B Johnson propuso aumentar a 48 kph (30 mph). “Keep it 20” fue el lema, y lo logramos! Hoy en día, casi todas las calles de Londres tienen un límite de velocidad de 20mph (32kph).



Del 2015 hasta hoy

En el 2015, Boris Johnson reveló los planes de lo que es hoy, una red de ciclovías segregadas que atraviesan Londres de Norte a Sur y de Este a Oeste, tomando como base lo que ya existía pero extendiéndolas. Sadiq Khan ganó las elecciones en Mayo del 2016, prácticamente al mismo tiempo que se inauguraba la extensión de Cycle Superhighway 3 - segregada, que abarca Embankment – la calle que bordea el Támesis del lado norte del río.

Y como la política pesa y hay que “dejar la marca”, ya no son Cycle Superhighways (Boris Johnson). Son Cycleways. La vieja y querida London Cycle Network que mencioné al principio ahora se llama Quietways y sigue siendo extendida, pero con algunos errores garrafales, debido a los compromisos que hay que hacer para no remover espacios de estacionamientos. Esta red depende más de las autoridades locales de distritos locales que de Transport for London.

Estos días, la infraestructura ciclista está totalmente integrada al sistema de transporte de la ciudad.

<https://tfl.gov.uk/maps/cycle?intcmp=40402>

Este video muestra la el segmento de Blackfriars Bridge de la Cycleway Norte-Sur, en hora pico.

<https://youtu.be/QLCm2hoM9aE>

La campaña por cruces seguros, en conjunto con las ciclovías, también dio muy buenos resultados. Aquí un claro ejemplo.

<https://youtu.be/slBYUIVtq1Y>

Pandemias y cuarentenas

El 23 de Marzo del 2020, Boris Johnson, ahora Primer Ministro (por lo cual ya no anda en bici por razones obvias), declaró al Reino Unido en “lockdown”. A trabajar desde casa, todo cerrado. Las calles quedaron desiertas, y cuando digo desiertas no estoy exagerando. Lo único que se veía en la calle eran ómnibus (flota reducida), camionetas y motos de repartos y uno que otro camión de la construcción. Y bicicletas. Con las escuelas y liceos cerradas, la gurisada se subió a las bicis y salió a disfrutar de sus calles sin autos. Las bicicletas de alquiler – ahora patrocinadas por el Banco Santander – se veían por todos lados. En lo personal, forzada a trabajar desde mi casa – por suerte conservé mi trabajo – la ida a trabajar en bici se me terminó, por lo que decidi, todas las mañanas, salir a dar una vuelta en bici de una hora más o menos, volver a casa, preparar el mate y ponerme a trabajar! Lo llamo “pretend commute”.

Pero esas calles desiertas dieron su fruto. El gobierno vio una oportunidad, y dio instrucciones a las diferentes autoridades locales (Councils) para que implementaran los “Low Traffic Neighbourhoods”. Estos están compuestos por calles residenciales, rodeadas de calles principales – donde transitan buses, camiones, etc – las cuales automovilistas usaban para “cortar camino”. Estas medidas han despertado la ira de residentes automovilistas y taxistas – que a esta altura se suben a cualquier carro! Aquí el folleto de London Cycling Campaign, para quienes entienden inglés:

<https://www.livingstreets.org.uk/media/3843/lcc021-low-traffic-neighbourhoods-intro-v8.pdf>

En este video se ve la iniciativa puesta en práctica: <https://www.youtube.com/watch?v=gdGpfZW4DWw>

RESTO DEL PAIS.

Organizaciones como Sustrans (**Sustainable Transport** – transporte sustentable) y Cycle UK han hecho mucho por infraestructura ciclista en el resto del Reino Unido. Sustrans, fundada en 1979 por el ingeniero John Grimshaw, es la organización que creó la **National Cycle Network**. En sus primeros años, tuvieron una lucha cuesta arriba contra el gobierno de Margaret Thatcher, quien consideraba que el “automóvil es rey”. Fue durante ese mismo gobierno que el norte de este país fue desindustrializado, lo cual causó que muchas líneas de ferrocarril cerraran y sus vías quedaran abandonadas. Sustrans compró las tierras, sacó las vías que comunicaban pueblos y pequeñas ciudades y construyó caminos ciclistas, cambiando el paisaje de la hermosa campiña inglesa. Su público principal no era necesariamente quienes ya se movían en bicicleta, sino aquellos que no se animaban por el peligro de las calles.



Mapa de la National Cycle Network