

Usuarios de bicicletas compartidas y ciclista convencionales en Santiago: patrones de viajes, actitudes y comportamientos de salud

Rodrigo Mora. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile / rodrigomora@uchile.cl

Sebastián Miranda-Márquez. Departamento de Educación Física, Deporte y Recreación, Universidad de La Frontera

Ricardo Truffello. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica

Kabir Sadarangani. Fundación Teletón

Resumen

Introducción:

Los sistemas de bicicletas públicas (*bikesharing* en inglés), se han masificado a nivel mundial en las últimas dos décadas. Estos sistemas permiten que las personas arrienden bicicletas por un lapso corto de tiempo (una hora o días completos), bicicletas para moverse por la ciudad. La evidencia muestra que este tipo de sistemas ayuda a los ciudadanos a resolver el problema de "la última milla" (el tramo entre el paradero de transporte público o de metro y la residencia o lugar de trabajo/estudio), de forma activa y saludable. Sin embargo, la evidencia indica que este tipo de sistemas tienden a estar ubicados en las zonas ricas y centrales de las ciudades y a menudo exigen que los usuarios paguen con tarjetas de crédito o débito que normalmente están fuera del alcance de los grupos pobres, especialmente en los países en desarrollo como Chile. En consecuencia, el uso compartido de bicicletas tiende a reproducir las desigualdades urbanas existentes en las ciudades, dejando a los grupos vulnerables y a quienes viven en zonas pobres con pocas opciones de andar en bicicleta.

Objetivos:

Este estudio compara a los usuarios de bicicletas compartidas y a los ciclistas convencionales (es decir que usan su propia bicicleta), en la ciudad de Santiago, en términos de sus características sociodemográficas, estado de salud, patrones de modos de transporte, actitudes y percepciones hacia la bicicleta y la infraestructura de bicicletas compartidas.

Método:

En total, 1.272 participantes adultos (569 usuarios de bicicletas compartidas y 703 ciclistas convencionales, 63 por ciento de los cuales eran hombres) respondieron a una encuesta de 12 minutos en las principales ciclovías de la ciudad de Santiago.

Resultados:

Los principales hallazgos muestran que los usuarios de bicicletas compartidas informaron niveles educativos y de propiedad de automóviles más altos que los ciclistas comunes, hicieron viajes más cortos y anduvieron en bicicleta con menos frecuencia que los ciclistas comunes. Sin embargo, el uso de bicicletas compartidas les permite cumplir con casi el 53 por ciento de sus recomendaciones de actividad física semanal, ya que de otro modo casi el 40 por ciento de los viajes en bicicletas compartidas se realizarían en automóvil.

Conclusiones:

Los sistemas de bicicletas públicas en Santiago producen externalidades positivas para los usuarios, pero la gran mayoría proviene de grupos de altos ingresos, vive en áreas centrales y bien conectadas de la ciudad y no se aventura a áreas menos centrales y prósperas. En cambio, el usuario de bicicletas convencionales proviene de áreas más diversas y se desplaza hacia zonas menos homogéneas y acomodadas. Las bicicletas compartidas permiten a los usuarios cumplir con casi el 53 por ciento de sus recomendaciones de actividad física semanal y el 41 por ciento de los desplazamientos sustituyen a los desplazamientos en coche.

Palabras clave: sistemas de bicicletas públicas, percepción de salud, movilidad activa. Santiago

Financiamiento: Fondecyt 1171232

Agradecimientos: CEDEUS (Fondap 1523A0004)