

La Habana: ¿una ciudad amiga de las bicicletas?

Arquitecto Miguel Coyula

La abrupta disolución de la URSS y el campo socialista a principios de los años 90 asestó un golpe devastador a la economía de la isla. Casi de la noche a la mañana, la beneficiosa ayuda y el comercio proporcionados por el Consejo de Ayuda Mutua Económica quedaron interrumpidos, incluyendo el 80% del comercio exterior previamente realizado como canje y la venta de 13 millones de toneladas de petróleo al año a precios preferenciales. Cuando la economía cubana tocó fondo en 1993, las importaciones de petróleo habían caído de 13 a 4 millones de toneladas anuales. En ese momento, Cuba dependía casi por completo del petróleo importado y la drástica disminución de las importaciones causó apagones masivos, que dejaron a la mayoría de los hogares cubanos sin electricidad durante 12 horas diarias.

Además, la escasez de combustible, combinada con la falta de piezas de repuesto, paralizó el sistema de transporte público: en tres años, la circulación de autobuses en La Habana se redujo de 1 500 a apenas 300. Los pocos autos privados y del gobierno que circulaban estaban sujetos a un severo racionamiento de gasolina. En un pestañazo, la ciudad se sumió en el silencio.

Para paliar la crisis del transporte, el gobierno importó casi un millón de bicicletas chinas, para venderlas a precios bajos a la población (10.8 millones de habitantes en 1993). De repente, las bicicletas constituían el principal medio de transporte de los cubanos y se convirtieron en parte integrante del paisaje urbano de La Habana. Comenzaron a aparecer carriles para bicicletas en la ciudad, incluso a lo largo del Malecón, el paseo de unos 6Km a lo largo del mar en La Habana, lo que permitía pedalear desde La Habana Vieja, a través de Centro Habana, hasta el extremo occidental del Vedado de forma segura y eficiente. También se estableció una ruta para bicicletas hasta las playas del este, a unos 18 Km del centro de la ciudad.

De la noche a la mañana, los residentes de La Habana se vieron obligados a pedalear hasta 16 Km entre el trabajo y el hogar, para llevar a sus hijos a las clases de música, a la escuela o a un partido de béisbol. Este ejercicio, junto con una dieta demasiado baja en calorías, condujo a una pérdida de peso generalizada, pero también tuvo efectos beneficiosos para la salud, que incluyeron niveles más bajos de colesterol y menores tasas de hipertensión arterial.

Sin embargo, la ciudad estaba aún menos preparada para asimilar este cambio que las personas que vivían aquí. Resultaba algo chocante tener tantas bicicletas compartiendo las calles alguna vez reservadas para los autos y manejadas por personas con poco o ningún conocimiento de las leyes del tránsito. La iluminación nocturna era prácticamente inexistente, lo que causó no pocos accidentes en los que los ciclistas resultaron lesionados.

Los «estacionamientos» de bicicletas eran otro reto, puesto que eran necesarios de forma urgente en los edificios de oficinas, los centros comerciales, las universidades y cerca de los parques de la ciudad. Igualmente importantes eran los talleres de reparación de bicicletas y las piezas de repuesto, ninguno de los cuales estaba fácilmente disponible. Las personas innovaban para arreglárselas.

Hoy, los visitantes de La Habana a menudo me preguntan: «¿dónde están todas esas bicicletas de las que hemos oído hablar tanto? ¿Dónde están?» Están abandonadas. En cuanto el transporte público mejoró ligeramente, gracias a los autobuses donados originalmente por Canadá y Europa y aparecieron los «camellos» —autobuses con dos “jorobas” en el medio del techo, remolcados por camiones— los habaneros abandonaron sus bicicletas. A pesar de que el sistema de autobuses era inestable y poco fiable, los cubanos se mostraban reacios a gastar sus escasas calorías en pedalear por kilómetros en las pesadas bicicletas chinas. La mayoría de las bicicletas importadas eran de la marca *Forever* (“para siempre”), que los cubanos rápidamente apodaron *Fornever* (“para nunca”) en un inequívoco rechazo al transporte de dos ruedas.

Tanto el gobierno como el pueblo eran de la misma opinión: las bicicletas eran un parche, no una solución. A diferencia de los países desarrollados donde las bicicletas se consideran una alternativa ambientalmente consciente, responsable y sana, en Cuba, las bicicletas son vistas como una necesidad impuesta por circunstancias económicas extremas. Es irónico —pero comprensible— que el movimiento en pro de la bicicleta sea más fuerte (y creciente) en los países que históricamente han causado más daños ambientales por las emisiones de carbono de los automóviles. Este movimiento representa los esfuerzos de quienes exigen más ciudades amigas de las bicicletas, donde los ambientes naturales y los creados por el hombre puedan complementarse entre sí y se prioricen las bicicletas. En muchas de estas ciudades, los autobuses están equipados para llevar bicicletas, de manera que los ciclistas pueden combinar el pedaleo con el transporte público y así cubrir mayores distancias, reducir los embotellamientos y la contaminación. Sin embargo, en los países en desarrollo los autos son codiciados símbolos de estatus, independientemente del costo ambiental —y en La Habana, a menudo son vistos como la «solución» a un sistema de autobuses aún ineficiente. Incluso China, un país con una fuerte tradición de uso de la bicicleta, ha ido cediendo terreno rápida y drásticamente ante la cultura del automóvil.

Cuando el gobierno cubano sugirió recientemente la reactivación de la bicicleta como transporte alternativo, los cubanos preguntaron: «¿otra vez con las bicicletas?! ¿Estaremos retrocediendo?». A pesar de esta resistencia, el gobierno está tratando de implementar un plan que incorpore las bicicletas como parte de un modelo mayor de desarrollo sostenible. Esto no será fácil después de tantos años de sacrificio y escasez material; y los cubanos, como otras personas en los contextos en desarrollo, quieren autos. Para que este plan funcione, la ciudadanía tendrá que ser persuadida del valor de la sostenibilidad y la protección ambiental por encima de la comodidad de los automóviles; las personas tendrán que aficionarse a las bicicletas de forma voluntaria, por la facilidad de transportación y los beneficios que aporta a la salud —no como una solución de último recurso como en los años noventa.

Por desgracia, hay factores prácticos que se oponen a este cambio de perspectiva: las bicicletas están prohibidas en algunas de las principales vías de La Habana, incluso en secciones del

Punto de Vista

Malecón y la Quinta Avenida, pocos carriles o estacionamientos de bicicletas sobrevivieron a la crisis económica de los años noventa, y las bicicletas que se venden ahora en las tiendas son caras. Por no mencionar el envejecimiento de la población, que incluye a muchas personas que simplemente tienen miedo o no pueden manejar una bicicleta; en 2030, los adultos mayores constituirán el 30% de la población de La Habana.

La Habana perdió una oportunidad de oro para convertirse en una ciudad verdaderamente amiga de las bicicletas cuando las calles estaban en la práctica vacías de automóviles allá por la década de 1990. ¿La lección en esto? Sólo cuando se tenga un

plan integral, holístico, que priorice la bicicleta y los beneficios que proporciona, la Habana será una vez más una ciudad segura, saludable y eficiente para andar sobre dos ruedas. 

Presentado: 5, julio, 2016

Aprobado para su publicación: 20, julio, 2016

Declaración de conflicto de intereses: Ninguno

Correspondencia: mmmr@enet.cu

Disponible en:

www.medicc.org/mediccreview/index.php?issue=40&id=554&a=va
