

El transporte activo bajo una nueva luz

Conectando los destinos diarios para
lograr una salud mejor para todos



Samantha Pearson

Directora del Programa de Comunidades Saludables, Pennsylvania Downtown Center

Mi nombre es... Mi tema es "El transporte activo bajo una nueva luz: conectando los destinos diarios para lograr una salud mejor para todos". Quizás te preguntes exactamente cómo podemos considerarlo una innovación. El transporte activo no es nuevo en realidad, ¿no? Les compartiré diferentes maneras en las que ahora pensamos sobre el transporte público y que son un cambio radical en varias disciplinas.

Analicemos el subtítulo de la charla: conectando los destinos diarios para lograr una salud mejor para todos.

Cabe observar que tanto el Plan estatal de transporte activo del 2019 del Departamento de Transporte de Pensilvania como el Plan estatal de mejora a la salud del Departamento de Salud promueven el transporte activo. Siempre hubo una conexión entre la salud y el ambiente construido, pero la meta explícita de colaboración entre los campos es bastante nueva.

Es lo que está incorporado en el subtítulo: la idea de mejorar la salud conectando los destinos. Y también hay otras innovaciones subyacentes.

INNOVACIÓN - REDEFINIENDO "TODOS"



No solo para los valientes y en forma -

No solo sendas o viaje -

Calles seguras para todos: todas las edades, todas las habilidades, todos los medios, todos los modos



El transporte activo ha sido durante mucho tiempo el área de interés para un subgrupo selecto de "ciclistas/peatones". Mucho tiempo se lo consideró un nicho exclusivo de la población y sobre todo un tema preferido de los adinerados, ociosos y un poco disparatados, ya sean ciclistas o corredores. Estos serían personas con equipo y descaro, dispuestas a correr o andar en bicicleta por lugares y en condiciones que otros evitarían. Las investigaciones recientes demuestran que los intrépidos comprenden cerca del 5 % de la población e, incluso si se agrega la siguiente categoría de ciclistas que se sienten bastante seguros, el porcentaje es del 10 % al 15 % de la población. ¡Pero estas no son las personas de las que en realidad estamos hablando ahora! El subgrupo de gente interesada en el ciclismo como medio de transporte pero preocupada por los riesgos comprende más del 50 % de la población. Y si se agregan los "sospechosos de siempre" a esa mitad interesada, es más probable que entre el 60 % y 70 % de la población se beneficie directamente con las mejoras. Como muestran las imágenes, no hablamos solamente de ciclistas con ropa deportiva de licra...

Ahora bien, las imágenes son un poco limitadas en cuanto a edad y nivel de estado físico.

INNOVACIÓN - REDEFINIENDO "TODOS"



No solo para los valientes y en forma -

No solo sendas o viaje -

Calles seguras para todos: todas las edades, todas las habilidades, todos los medios, todos los modos



Entonces, podríamos ampliarlo, como lo hace el gráfico, que muestra personas y grupos de personas en etapas diferentes de la vida y con todas las habilidades diferentes. Mientras que la serie anterior de imágenes se enfocaba más en la recreación y el ejercicio, esta página muestra personas interesadas en la movilidad útil o práctica, en moverse de un lugar a otro.

Este es el foco al que refiere "destinos diarios", volviendo a nuestro subtítulo: conectando destinos diarios para lograr una salud mejor para todos. Significa que no trabajamos para realizar solamente un proyecto, un tramo de camino o un servicio regional. Necesitamos circuitos que permitan a la gente ir de un punto a otro con su propio poder: a la escuela, al trabajo, al médico, a un restaurante... Los circuitos también son beneficiosos para el turismo y la recreación, e idealmente se conectan bien con los sistemas de sendas, pero la cuestión son las razones y las oportunidades para ser activos durante el transcurso de nuestras rutinas cotidianas.

EL DESAFÍO: UNA FORMA NUEVA DE PENSAR/DISEÑAR

Problema: conductores que manejan muy rápido

Proceso viejo -

- Aumentar el límite de velocidad
- Limitar acceso a peatones/ciclistas "por seguridad"
- Destinar la carretera para vehículos

Proceso nuevo -

- Las velocidades altas son peligrosas
- Reconocer los derechos de todos los usuarios de carreteras
- Poner en claro el rol de seguridad de conductores



El desafío de llevar a la práctica la idea innovadora para el Transporte Activo es reconocer su carácter novedoso: aceptar que lo novedoso vale la pena. Es muy fácil asumir simplemente que sabemos del tema. Podría parecer bastante básico. No hay mucho conocimiento que dominar para los cálculos complejos o los estándares de construcción. Quizás tengan conocimientos en ingeniería, diseño o planificación, y estén muy seguros de haber tratado el asunto en la escuela. Pero resulta que, a menos que se hayan graduado hace poco, es probable que no hayan abordado la cuestión.

Para poner la novedad en perspectiva, dos de las organizaciones líderes en el tema, el National Complete Streets Coalition y el Vision Zero Network, no fueron creadas sino hasta el 2004 y el 2016 respectivamente.

Una vez que reconozcamos que esta es una forma nueva de pensamiento, veremos que necesitamos herramientas y técnicas nuevas para poner en práctica. Ya hablamos sobre ampliar la definición del diseño de usuario, pero no se trata solo de usuarios; también se trata de estrategia de diseño.

El gráfico muestra cómo muchos factores diferentes se correlacionan con la velocidad vehicular, incluidos el alcance del campo de visión del conductor, la distancia de freno y las consecuencias de que un vehículo choque a un peatón a esa velocidad.

En el pasado, luego de confirmar que las personas conducían crónicamente sobre el límite de velocidad en determinadas ubicaciones, una respuesta sería aumentar el límite para reflejar la velocidad del percentil 85 en el tráfico fluido y limitar el acceso a peatones y ciclistas "por su propia seguridad". Pero ¿y si en cambio lo abordamos no como un problema de facilitar la experiencia de los conductores únicamente, en detrimento

de los demás usuarios de carreteras, sino de equilibrar las necesidades de todos? En tal caso, podríamos instalar moderadores del tráfico vehicular u otras herramientas de diseño integral de carreteras para reducir las velocidades, de modo que los conductores elijan viajar a una velocidad que les permita percibir a los usuarios de carreteras y responder apropiadamente, disminuir la velocidad y detenerse cuando sea necesario para ceder el paso a la derecha.

El proceso viejo indicaba que los conductores no cedían el paso y los motivaba a seguir sin ceder el paso, incluso si eso significaba mayor probabilidad de otros resultaran lesionados o fallecieran. La respuesta nueva es reconocer que todos los usuarios de carreteras tienen un lugar y un rol, y poner más en claro el rol del vehículo a los conductores.

EL DESAFÍO: CONECTAR LOS PUNTOS DE LA SALUD

"Los determinantes sociales de la salud son las condiciones en los ambientes donde las personas nacen, viven, aprenden, trabajan, juegan, veneran y envejecen que afectan un amplio rango de consecuencias y riesgos para la salud, el funcionamiento y la calidad de vida".

- Healthy People 2030



No solo los ingenieros en transporte y los responsables de las decisiones necesitan explorar formas nuevas de pensamiento para abordar la cuestión, sino también la comunidad de salud pública.

A la par de la nueva iniciativa de enfatizar las carreteras seguras para todos o Calles Completas y dar fin a los choques prevenibles, Vision Zero, el concepto sociológico de los Determinantes Sociales de Salud también es un abordaje nuevo y más integral que permite comprender los factores subyacentes e interrelacionados que afectan la salud.

Somos el producto de todo tipo de influencias. No gusta decir: "eres lo que comes", y podríamos decir fácilmente: "eres donde vives"... Sin embargo, mientras que los profesionales de la salud pública han puesto mucho esfuerzo para mejorar la dieta y nutrición de las personas, se ha hecho mucho menos para mejorar de igual manera el contexto físico más amplio de las vidas de la gente.

En la imagen de la izquierda, vemos a una persona en silla de ruedas ayudada por otra circulando por una calle ancha sin adaptaciones peatonales, ni siquiera arcenes. En la imagen de la derecha, vemos cuán grave es la situación. Aplicando los determinantes sociales de la lente de salud, además del peligro inmediato que corre la gente por el tráfico pesado, también reconocemos el peligro crónico de vivir en un ambiente que no proporciona opciones seguras para actividad física. Podríamos correr un peligro fatal porque no hay forma de moverse con seguridad a pie o en silla de rueda por la calle en el momento. Y también podríamos correr mayores riesgos durante el transcurso de nuestras vidas de desarrollar cualquiera de las condiciones adversas de salud a largo plazo porque no hay una forma segura de moverse por la comunidad...

Si bien las sendas y las partes turísticas del transporte activo son excelentes, la oportunidad de actividad

diaria en el transcurso normal de nuestras vidas es la que tiene mayor potencial transformador. Las personas no pierden 6 o 10 libras de peso cuando se van de vacaciones a Italia, pero en promedio es el peso que bajan si vivieran en una comunidad donde pudieran caminar.

MARCAR LA DIFERENCIA EN LA VIDA DIARIA DE LA GENTE

En lugar de

barreras
dificultades
pocas opciones
falta de salud



Crear

accesibilidad
funcionalidad
opciones
buena salud



La realidad es que nuestra infraestructura actual de transporte activo es —mayormente— muy pero muy insuficiente. La buena noticia es que podemos lograr una gran diferencia en las vidas de las personas en este preciso momento. Hay metas más asequibles literalmente en cada esquina, probablemente en cada intersección. Ahora mismo, la gente enfrenta barreras de manera constante y tiene dificultad para llegar al lugar que quiere ir o incorporar ejercicios más saludables a sus vidas.

Las tres imágenes superiores muestran condiciones típicas de muchas personas que transitan a pie o en silla de ruedas en Pensilvania. A la izquierda, una parada de autobús donde la gente tiene que llegar o partir mágicamente, ya que no cuenta con aceras ni bordillos por ningún lado; en el medio la calle principal de un vecindario en el centro de un pueblo que supone subir bordillos altos o cruzar áreas repletas de estacionamiento, y a la derecha un cruce peatonal que finaliza en un bordillo sin rampa a la vista que bloquea el paso los usuarios de sillas de rueda.

Las tres imágenes inferiores muestran lo que se necesita, no solo en las tres ubicaciones superiores, sino en toda nuestra comunidad: aceras, rampas, cruces, bicisendas en circuitos interconectados que unan las tareas diarias de la gente. Queremos cambiar barreras y dificultades por acceso y función, y ayudar a nuestras comunidades para que tengan más opciones de lograr una salud mejor.

¿CÓMO SE VE LA SITUACIÓN?

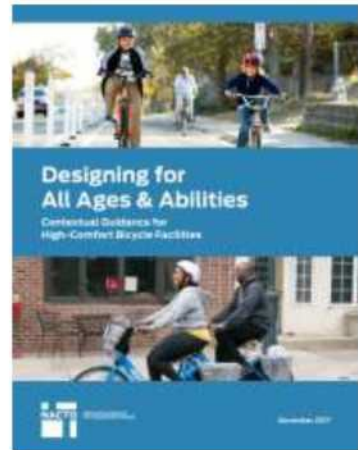
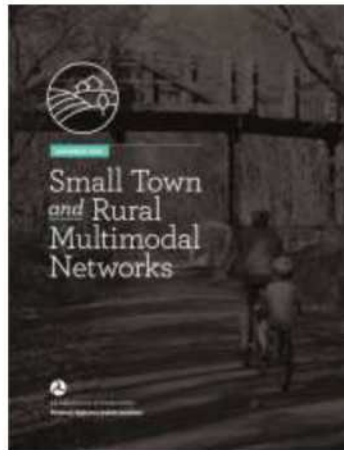
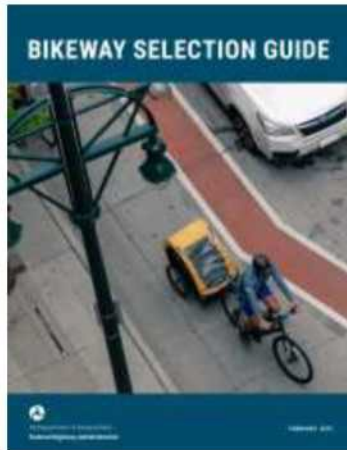


pennsylvania
UNIVERSITY OF PITTSBURGH

VIRTUAL INNOVATION DAYS

No hay una sola fórmula o diseño para aplicar en todos lados. Necesitamos un circuito de transporte que sea tan amplio y variado como nuestras vidas y experiencias amplias y variadas. En algunos lugares, reconocemos (y mejoramos) circuitos existentes de calles con bajo estrés que permiten a los residentes —e incluso niños— moverse con seguridad. En otros lugares, necesitamos implementar diseños que sean más inclusivos: bисendas en sentido contrario, movimiento de ciclistas de doble mano en calles que sean de una sola mano para vehículos motorizados o baliza rectangular de intermitencia rápida en el cruce de media manzana en la izquierda inferior. Otros entornos, en particular intersecciones como la de la imagen inferior derecha, tienen la posibilidad de unir muchos modos a la vez. Pero no todos los entornos necesitarán todas las soluciones.

¿CÓMO SE VE LA SITUACIÓN AQUÍ EN PENNSILVANIA?



Hay disponibles excelentes recursos que pueden servir ahora: si bien son trabajos recientes, el material es muy novedoso, publicado en los últimos años, como es el caso de Administración Federal de Carreteras (FHWA) y la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte de la Ciudad (NACTO).

El manual de diseño estatal también tuvo algunas actualizaciones clave. Incluso el Manual sobre Dispositivos Uniformes de Control de Tráfico para Calles y Carreteras (MUTCD) está en proceso de una revisión más integral.

¿CÓMO EVALUAR EL COSTO/BENEFICIO?

Vehicle	Approximate vehicle weight in pounds	Comparative level of damage
1 ton big rig	18,000	418,0425
Hummer H2	8,600	21,3675
Clayco Tahoe	5,500	3,5745
Toyota Highlander	4,250	3,2744
Average Car	4,000	1,600
BAV 4	3,550	0,6204
Prius	3,050	0,3380
Smart Car	1,800	0,0410
Fat Man on a Freeway Heavy Bicycle	330	0,0006



Al igual que la mayoría de las innovaciones, el foco en el transporte activo incluye cambios. ¿Cómo decidimos si el cambio vale la pena?

Aún se está examinando la situación; puede resultar difícil plantear la pregunta, de modo que se puedan comparar manzanas con manzanas. Pero en general parece un buen trato y no considerarlo puede resultar muy caro. A lo que nos enfrentamos ahora son los costos considerables de no haber mantenido la infraestructura de transporte activo durante mucho tiempo.

De acuerdo con un estudio, se demostró que construir 300 millas de circuito de bicisenda es igual en costo a construir una milla de carretera urbana de 4 carriles. Pero eso es solo el costo de construcción. En cuanto al desgaste, la Administración de Servicios Generales (GSA) proporcionó números para estimar los impactos de los diferentes tipos de tráfico en carreteras; en ese contexto, las bicicletas superaron los límites en sentido de generar poco impacto. Mientras que un semirremolque con carga completa tiene 2 órdenes de magnitud de mayor daño a la carretera que un automóvil, una bicicleta tiene 4 o más órdenes de magnitud de menor daño que el automóvil. Es decir, se necesitaría aproximadamente 10.000 viajes en bicicleta para producir un desgaste similar al que produce un viaje en auto.

También hay que considerar el costo de oportunidad de espacio del automóvil como solución de transporte. Las tres imágenes muestran el mismo número de personas y la cantidad de espacio que necesitan los diferentes modos de transporte: automóvil, autobús, a pie y bicicleta. (Sin considerar la necesidad de la distancia de seguridad entre los vehículos en movimiento y mucho menos la proporción de espacio que las comunidades destinan a los automóviles: siete espacios de estacionamiento para cada vehículo (la mayor parte vacía en determinado tiempo.) Todo es espacio destinado a vehículos a motor privados es espacio excluido para otras actividades que revitalicen el paisaje urbano.

Hay otras formas de medir el costo/beneficio. Es significativo la prevención de los costos asociados con choques y lesiones, al igual que la creciente actividad económica asociada con los grandes circuitos de transporte activo. También se demostró que se incrementan notablemente los valores de bienes raíces por cada aumento en la clasificación del Walk Score. Como se mencionó, recién se está tratando de resolver los impactos a la salud a largo plazo (y por tanto también financiera) en relación no con evitar lesiones graves o fallecimientos por accidentes de tránsito, sino con evitar condiciones de salud que disminuyan la calidad de vida. Esto puede generar impactos económicos a corto plazo como reducir la demanda de servicios de atención médica y tasas reducidas de seguros.

La conclusión principal por ahora es que parece muy costoso el hecho de no incorporar el transporte activo en nuestras comunidades y vidas.

EL TRANSPORTE ACTIVO EN UN MUNDO AFECTADO POR EL COVID-19

- La actividad física y estar al aire libre benefician la salud mental y física.
- En el 2020, una mayor cantidad de gente descubrió el potencial fuera de sus casas.
- La pandemia demostró una necesidad de una infraestructura mejor para caminar y andar en bicicleta.
- Muchas ciudades cerraron las calles para da mayor espacio a peatones y ciclistas.
- ¿Cómo pueden las calles continuar con esto en lugar de volver a una normalidad peor?
- Nuestras calles deberían conectar rutas seguras para caminar y andar en bicicletas a todos lados.



La pandemia hizo que todo esto pueda verse de manera más clara. Es probable que hayas visto multitudes de personas (o el equivalente local de multitud) en las calles o en los parques y senderos de tu comunidad en la primavera del 2020. Es más, ¿quién entre nosotros puede afirmar ahora que desconoce la prevalencia de las "condiciones de salud subyacentes"? Los desafíos crónicos de la salud que han generado más riesgos para muchos durante la pandemia se ven reducidos en muchos casos al nivel población gracias al aumento de la actividad física. Ya sean personas que hace poco salen a caminar o andar en bicicleta, que buscan estar en forma o que evitan las reuniones en espacios cerrados, todos salieron a las calles (a la distancia).

Las encuestas demuestran que a las personas les gustó con lo que se encontraron afuera: el esfuerzo de muchas comunidades para seguir mejorando sobre la marcha, y quieren mantener el ritmo.

Samantha Pearson

Directora del Programa de Comunidades Saludables
PA WalkWorks
Pennsylvania Downtown Center
sampearson@padowntown.org
(717) 233-4675



Esta es mi información de contacto. Me encantaría saber tus ideas para conectar los destinos diarios y lograr una salud mejor para todos.

El transporte activo es una meta de todos, tiene beneficios para todos y necesita la participación de todos.

La innovación es una comprensión nueva y aplica a muchas disciplinas:

- que son importantes los destinos diarios y los circuitos que los conectan;
- que son varios los tipos de usuarios de carreteras;
- que los beneficios a la salud van más allá de evitar lesiones por accidentes y comprenden la salud a largo plazo, y
- que los beneficios van más allá de la salud y alcanzan muchos aspectos de nuestras vidas, incluso si imaginamos que tenemos algo en juego o no.