

A inicio de la pandemia los ingresos totales de la industria de bicicletas en China superaron los 54 780 millones de dólares.



## ECOLOGÍA

# Sostenibilidad en dos ruedas

**En un mundo superpoblado y contaminado, el uso de la bicicleta puede remediar muchas dificultades de la modernidad. China lo ha convertido en hábito**

Por **MARÍA VICTORIA VALDÉS RODDA**

**C**UANDO en Cuba en los años 90 alguien se despedía con “me voy con la china” no se trataba de la esposa o la novia, aunque sí de algo querido, porque en esa época la bicicleta proveniente del país asiático, casi siempre una Forever, era la mismísima bendición divina. Al mejorar la situación nacional, e ir desapareciendo poco a poco las piezas y accesorios, la china quedó relegada a un rincón.

Hay indicios de que ahora, con la pesada carga de la covid-19, en que es preciso el distanciamiento físico en los ómnibus, el ciclo ha vuelto por sus fueros. Pero lo que observo en La Habana es también estampa mundial como prefe-

rencia hacia transportes ecológicos. A un mes de haberse dado a conocer la existencia de una enfermedad devastadora y nueva para la humanidad, el 3 de junio de 2020, la Asamblea General de la ONU declaró esa fecha Día Mundial de la Bicicleta, tomando en cuenta “la singularidad, la longevidad y la versatilidad [de ese vehículo], que lleva en uso dos siglos, y que constituye un medio de transporte sostenible, sencillo, asequible, fiable, limpio y ecológico que contribuye a la gestión ambiental y beneficia la salud”.

### “Enamoramiento” renovado

Con la mira puesta en esos objetivos, la Dirección General

de Transporte Provincial La Habana (DGTPH), en conjunto con el Centro de Investigación y Manejo Ambiental del Transporte (Cimab), está tratando de incidir en la utilización cotidiana y masiva del ciclo para contribuir a la mitigación del cambio climático. Así, en abril de este año, se dio luz verde a una intervención piloto del Proyecto Ha’Bici Neomovilidad: un Sistema de Bicicletas Públicas en la zona de Fontanar-Reperto Abel Santamaría-Wajay-Cujae-Rej Club. En su soporte participa también el Programa de la ONU para el Desarrollo (PNUD), con financiamiento del Fondo para el Medio Ambiente Mundial y el Fondo para el Desarrollo del Ministerio del Transporte cubano. Iniciativa maravillosa porque, además de facilitar la movilidad segura, es transcendental para la sostenibilidad del planeta.

¿Qué mejor momento para reactivar un gusto dormido en nuestras preferencias pasadas? Por ejemplo, la alcaldía de Quito, Ecuador, apela a los beneficios para la salud con mensajes claros: “los desplazamientos en bicicleta disminuyen la posibilidad de contagio de covid. Su uso promueve además de la salud física, la mental

al conectarnos en directo con el paisaje. Previene el sedentarismo, las enfermedades crónicas no transmisibles. Y por si fuera poco mejora la calidad del aire en las ciudades”.

No obstante esta publicidad, la alcaldía quiteña planifica el futuro. Este año, y a través de un estudio local, constató que en el país se incrementó la moda de la bicicleta en el contexto pandémico, específicamente en la capital. Ante tan colosal aumento, la sociedad civil exige que las políticas públicas garanticen la seguridad de los ciclistas y peatones, la definición de ciclovías, la ubicación de estacionamientos de “bicis”, el impulso a escuelas y lugares de reparación de bicicletas, etcétera. El asesor de la OPS en la nación sudamericana, Adrián Díaz, comunicó a los medios locales que la ONU, la OMS y varios colectivos de ciclismo (BiciUnión, Deltas Cycling, Ciclópolis...) desarrollarán en 2021 una agenda redundante en el incremento de este tipo de “movilidad alternativa, segura y saludable”.

Entre Ecuador y Alemania median 10 065 kilómetros, pero esto no es óbice para el convencimiento de la utilidad de este artilugio de dos ruedas. El mis-

mísimo ministro de Transporte Andreas Scheuer informó recientemente a **Deutsche Welle** sobre el plan gubernamental “Transporte en Bicicleta 3.0”. Aquí sus declaraciones: “Queremos hacer de Alemania un país de bicicletas. El coronavirus no trajo muchas cosas positivas, pero el auge de la bicicleta lo es. Se pretende impulsar la compra de una bicicleta eléctrica a través de descuentos impositivos, para lo cual invertiremos 1 460 millones de euros”. Por su parte, la Unión Europea acaba de adoptar el primer Plan Director Paneuropeo para el Fomento de la Bicicleta, habida cuenta de sus bondades.

### De espaldas al eurocentrismo

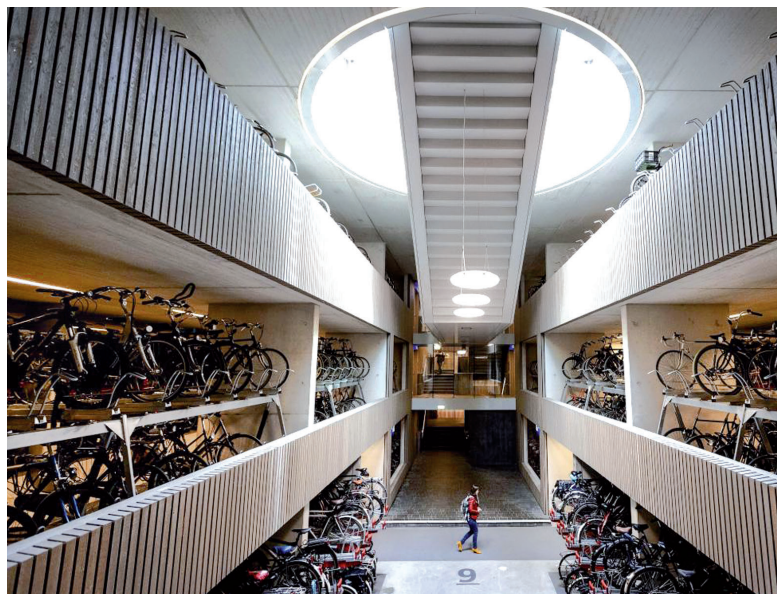
Supuestamente ideada en 1817 por el barón alemán Karl von Drais, la bici (se le llamó Draisiana), ya formaba parte de la realidad del antiguo Egipto y de China. Igualmente, en la cultura azteca se han encontrado vestigios de un aparato similar. Por su parte, el célebre Leonardo da Vinci, en su *Codex Atlanticus*, de 1490, plasmó un boceto de bici igualita a las de hoy, pero debe de haberlo descartado, hastiado de

que lo tomaran siempre por loco. Lo cierto es que desde que von Drais recorriera las calles de la entonces Renania este aparato ha ido evolucionando, hasta los ejemplares eléctricos.

Con apenas 11 años visité la República Popular China (RPCH), y lo que vi caló mi memoria. Una escena me apabulló: el imparable mar de bicicletas en la antigua Pekín. Holanda, Suiza, Bélgica, Polonia o los Estados Unidos lucen altas estadísticas de familias con bici, y si bien esto es cierto, la China de hoy sigue siendo la campeona, seguida de Japón y Vietnam. Circula una afirmación por las redes sociales sobre la lógica relación entre el elevado número de bicis con la población china, pero para esta reportera se trata fundamentalmente del sustrato cultural. Veamos mi teoría: Japón, por esa sempiterna y amigable relación con el entorno. Vietnam, por el uso que le dio en sus batallas contra el colonialismo francés y la invasión yanqui. Y China, por su pragmatismo de las cosas, donde cuenta cada segundo.

La RPCH lidera la tenencia del antiguo artefacto. Un botón de muestra: hasta el 60 por ciento de los habitantes de la populosa Shanghái la usan como transporte diario, con cerca de nueve millones 500 000 unidades. Y en toda la nación sobrepasan los 430 millones de ciclistas, cifra que se incrementa porque muchas veces el conductor traslada a otra persona en la parrilla.

Sin embargo, el pueblo chino y sus autoridades han visto en ella un valor agregado de la mano de la exportación. De tal manera que en el 2000 las naciones europeas recelaban de la capacidad comercial china y de sus 15 millones de bicicletas en el mercado internacional. Y eso no quiere decir que lo acapare, pues en la actualidad hay multinacionales dedicadas a desarrollar prototipos cada



En Utrecht, Holanda, existe el aparcamiento de bicicletas más grande del mundo. De tres pisos y capacidad para más de 12 000 unidades.





El ciclo, invento vietnamita, es una bicicleta con cabina delante donde el cliente precede al conductor.

vez más veloces y seguros, pero en el imaginario colectivo una bicicleta china sigue siendo una bicicleta china.

Con la pandemia la demanda se ha disparado: **Xinhua** reporta que “la producción de bicicletas de China creció considerablemente en abril (2021). La producción de las de pedal para el mercado interno subió 27.5 por ciento interanual, con un incremento de 3.9 millones de unidades, mientras que las eléctricas aumentaron 40.6 por ciento”. La fuente constata que las exportaciones han registrado un fuerte despegue, dado que muchas personas en el mundo recurren a estos equipos como medida de precaución por la covid-19. “Entre enero y septiembre, exportamos 41.66 millones de bicicletas, mientras que el volumen de ventas creció un 12 por ciento con respecto al mismo período de 2020, situándose en 2 430 millones de dólares”, informó la Asociación de Bicicletas de China, añade la agencia de prensa. Con la pandemia los ingresos totales de la industria de bicicletas superaron los 54 000 millones de dólares.

### Un valor imprescindible

La posibilidad de enfermar de covid-19 nos ha reconectado con la respiración fluida. Este virus afecta las vías respiratorias del mismo modo que lo hace un entorno enfermo de dióxido de carbono. Por intuición en Cuba (modestamente), en España o en Alemania la gente recurre otra vez a su bicicleta y va al trabajo o fomenta con ella las gestiones diarias. Hace un decenio, en la ciudad de Hangzhou, capital de la provincia de Zhejiang, en el este chino, la Organización Mundial de la Salud (OMS) dictaminó que la modernidad había tenido un efecto devastador y que el nivel de contaminación del aire se encontraba por encima de los parámetros seguros.

Luego del diagnóstico el gobierno local impulsó un conjunto de medidas. Fueron tan efectivas que hoy en día a la urbe se le llama “Ciudad Verde”: todavía está en pie la utilización preferencial de la bicicleta como transporte sostenible y ecológico. **El Diario del Pueblo** ha destacado la relación de complementariedad de Hangzhou con su

medioambiente. La publicación expuso a través de Tao Xuejun, gerente general del Servicio de Bicicletas Públicas de allí, que “el total de viajes en bicicleta suma 760 millones, cifra equivalente a la mitad de la población de China”.

Tao dice sentirse feliz porque hasta este 2021 más de 400 ciudades del país han adoptado el proyecto. “Nuestro sueño es promover este modelo por doquier, incluso en el mundo”. También explica –para quienes no lo sepan– “que el concepto de transporte sostenible busca ofrecer alternativas más ecológicas de movilidad, donde la sostenibilidad se basa en aprovechar los recursos que se nos ofrecen, sin malgastarlos ni abusar de ellos. Por tanto, el transporte sostenible es el que reduce el consumo de energía y apuesta por energías limpias y renovables. Para hacerlo se buscan aquellos vehículos que contaminan menos, que utilizan energías no contaminantes y que optimizan los traslados”.

Afortunadamente la República Popular China no está sola en semejante empeño altruista, que tiene mucho de reparador. Tan temprano como en 2018 la República Democrática de Vietnam, mediante Nguyen Phuong Nga, jefa de la misión permanente en la ONU (lo reporta la agencia local **VNA**), planteó la necesidad de incrementar el amor por la bicicleta “como vehículo confiable, limpio y amigable con el entorno y el bolsillo, al ser mucho más económico. La bicicleta brinda a los seres humanos un estilo de vida alejado de la contaminación y promueve el consumo y la producción sostenibles”. Desafío vietnamita ante las motocicletas.

Los medios de transporte son imprescindibles en nuestra existencia terrena, y hay uno sumamente beneficioso, lo mismo para el individuo que para la colectividad. Pedaleo a pedaleo podemos ir sanando. La sostenibilidad también se llama bicicleta. ●