

EL PROGRAMA CICLORECREOVÍA

Efectos en la salud, la movilidad
y la cohesión social

SÍNTESIS DE
INVESTIGACIÓN

Diciembre 2019
Nº 02



CEDEUS

Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable

EL PROGRAMA CICLORECREOVÍA

Efectos en la salud, la movilidad y
la cohesión social

© Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable
CEDEUS

Autores

Rodrigo Mora
Margarita Greene
Manfredo Corado

Cómo citar este documento:

Mora, R., Greene, M., Corado, M., (2019). *¿Como predecir las percepciones de un lugar?*. Síntesis de investigación N°02. Centro de Desarrollo Urbano Sustentable, Santiago. <https://doi.org/10.7764/cedeus.si.02>



Atribución-NoComercial 4.0
Internacional (CC BY-NC 4.0)
Primera edición corregida
Diciembre 2019 / N°02



- Las personas están en promedio 113 minutos ejercitándose en la Ciclorecreovía.
- 77% de los asistentes declararon caminar o andar en bicicleta a lo menos diez minutos al día mientras el 69% dijo sentirse bien o muy bien con su estado de salud.
- Existen diferencias importantes en el tipo de usuario que acude a cada circuito: los más centrales convocan a personas de todo Santiago, mientras los periféricos a personas de su entorno inmediato.



La última Encuesta Nacional de Salud (1) (ENS) mostró que nueve de cada diez chilenos no realizaba actividad física (AF) en forma regular. Estas cifras, sumadas al creciente sobrepeso que afecta a casi dos de cada tres chilenos (2), han movido al Ministerio de Salud a iniciar diversos programas de salud preventiva en los últimos veinte años. Por ejemplo, en 1998 se lanzó el Plan Nacional de Promoción de la Salud (3), que en 2004 se transformó en la “Estrategia Global contra la Obesidad” (EGO) (4), la cual a su vez fue reemplazada en 2007 por el programa Elige Vivir Sano(5). Este último programa, junto con mantener las recomendaciones de los anteriores en torno al aspecto nutricional del problema de la obesidad, puso el acento en la necesidad de integrar la AF a la rutina de las personas. Cuatro años más tarde, la Estrategia Nacional de Salud (6), fija dentro de sus metas bajar la prevalencia de obesidad de 9.6% a 8.6%, y aumentar la práctica de AF en jóvenes de un 23.1% a un 30%.

A pesar de lo anterior, estos programas han prestado poca atención al rol que el medio urbano puede tener en las personas para la adopción de modos de vida activos (9,10), como trasladarse en bicicleta o caminando a los lugares de trabajo o estudio, a diferencia de lo que ocurre en países desarrollados, donde el combate a la obesidad tiene como protagonistas a expertos del área de la salud, el transporte y la planificación urbana (11,12,13,14).

Un buen ejemplo de cómo la ciudad puede jugar un rol importante de la adopción de modos de vida activos es el programa CicloRecreoVía, donde se cierran temporalmente ciertas calles de la ciudad los días domingos para que familias, amigos y personas solas hagan actividad física ya sea en bicicleta, trotando, patinando o simplemente caminando (15).

EL PROGRAMA CICLORECREOVÍA

El programa Ciclorecreovía es heredero de la iniciativa colombiana Ciclovía Recreativa, nacida en Bogotá en 1974 para fomentar el uso de la bicicleta (16). En Colombia, la Ciclovía Recreativa abre todos los domingos 121 kilómetros de calles entre las 07:00 y las 14:00 horas, permitiendo que entre 600.000 y 1.400.000 personas, la mayor parte de estratos pobres, caminen, patinen y pedaleen (18).

A principios de la década pasada comienza la expansión internacional de la Ciclovía Recreativa¹⁷. Actualmente 33 ciudades⁽¹⁸⁾ en 27 países diferentes (la mayor parte en el continente americano), tienen este tipo de programas en marcha, involucrando a más de 1.5 millones de personas por semana⁽¹⁶⁾.

Estudios internacionales han mostrado que más del 90% de los usuarios de este tipo de programas realizan más de 30 minutos de actividad física, y que entre el 40% y 90% de los participantes realizan, como resultado de participar en estos programas, los 150 minutos de actividad física moderada a la semana recomendada por la OMS (21). Asimismo, este tipo de programas suele estar acompañado de clases de educación física (16) y que se ubican cercanos a ciclovías o parques, lo que promueve el uso de la bicicleta o la caminata para acceder a ellos (21). Finalmente, estudios realizados en Colombia muestran que este tipo de programas es beneficioso económicamente, ya que producen beneficios en salud equivalentes a entre 2 y 3 veces sus costos (22).

En Chile la CicloRecreoVía se inició en 2007 en la comuna



Figura 1 : La Ciclorecreovía. Autor: Manfredo Corado.

santiaguina de San Bernardo, operando actualmente en siete comunas capitalinas, además de Concepción, Antofagasta y recientemente Temuco (23). Así, todos los domingos se cierran a los autos 33 kilómetros de calles, haciendo que casi 40,000 personas (23) ocupen las calles (ver figura 1). A diferencia de Colombia donde cuenta con financiamiento permanente del Ministerio de Salud, en Chile este programa ha tenido un apoyo financiero intermitente del gobierno y opera bajo el alero

METODOLOGIA

En este estudio se diseñó y aplicó una encuesta a 401 personas aleatoriamente elegidas (65% hombres, 35% mujeres, edad promedio 37.2 años, DE=14,2), de cinco CicloRecreoVías santiaguinas ubicadas en comunas de diferente nivel socioeconómico: Andrés Bello (nivel medio y medio alto, comunas de Santiago y Providencia), Pocuro-Lyon (nivel medio-alto, comuna de Providencia), La Florida (nivel medio y medio-bajo, comuna de La Florida), Santiago centro (nivel medio y medio-bajo, comunas de Santiago y Recoleta) e Irarrázaval (nivel medio y medio-alto, comuna de Ñuñoa). La figura 2 muestra la ubicación de las cinco CicloRecreoVías estudiadas en esta investigación.

Con el objeto de caracterizar socio económicamente el barrio donde vivían los encuestados, cada participante debió señalar la esquina más próxima de su casa. Estos datos fueron luego traspasados a una plataforma de Sistema de Información Geográfica (SIG) para su análisis. Los encuestados fueron abordados en las estaciones de descanso dispuestas a lo largo de los circuitos. La encuesta demandaba entre cinco a diez minutos en ser respondida y fue realizada en los meses invernales de agosto y septiembre de 2016. Previo a la realización de la encuesta, los participantes firmaron un consentimiento informado visado por el Comité de Ética de la Pontificia Universidad Católica.

de la consultora privada Geomás, que vela por el cierre de calles y la administración de contratos publicitarios con auspiciadores. Con el objeto de entender las implicancias en la salud de este programa, a continuación se detallan los resultados de una encuesta aplicada a usuarios de la CicloRecreoVía en la ciudad de Santiago.

RESULTADOS

Un 65% de los encuestados fueron hombres, mientras que la edad promedio de los encuestados alcanzó 37.1 años. El 68.4% de los que respondieron la encuesta dijeron que habitualmente usaban la CicloRecreoVía para andar en bicicleta, trotar (18.1%), patinar o andar en skate (9.8%), y finalmente la caminar (3.7%).

Aunque la cantidad de encuestados no fue la misma en las CicloRecreoVías analizadas, los resultados sugieren que la ubicación de éstas en la ciudad tuvo efectos en el tipo de participante que acude a ellas. En efecto, las CicloRecreoVías ubicadas en lugares centrales como Andrés Bello y Santiago Centro, y en menor medida la de Pocuro, fueron visitadas por un mayor número de personas ajenas a la comuna respectiva; mientras que CicloRecreoVías localizadas en barrios residenciales no centrales como Irarrázaval o La Florida, fueron más bien de carácter local, esto es, convocaron mayoritariamente a vecinos de la misma comuna. Así, los encuestados de la CicloRecreoVía de Santiago Centro (N=78) fueron de 17 comunas diferentes, los participantes de la CicloRecreoVía de La Florida (N=63), provinieron de 3 comunas. Esto es consistente con la distancia promedio que tuvieron los participantes de las CicloRecreoVías: mientras los participantes de Santiago Centro viajaban en promedio 5042 metros para llegar al centro de esta CicloRecreoVía, los de La Florida solo necesitaban 2661 metros para llegar a su centro. Estas diferencias no son menores y sugieren que las CicloRecreoVías tienen distinto carácter: mientras algunas son espacios de recreación y de encuentro metropolitano, otras operan más bien a nivel local como espacios para la realización de AF.

El promedio de tiempo que las personas declararon practicar AF en la CicloRecreoVía fue de 113 minutos, con un rango de entre 93 minutos (Irarrázaval) y 136 minutos (Santiago Centro). El promedio corresponde a cerca del 75% del tiempo recomendado por la Organización Mundial de la Salud (7) como actividad física semanal. Nuevamente, se detectaron importantes diferencias en las CicloRecreoVías de carácter más

local, como Irarrázaval y La Florida, donde las personas ocuparon 93 y 102 minutos respectivamente, versus las de carácter más metropolitano, como las de Santiago Centro y Andrés Bello, donde las personas declararon estar 136 y 127 minutos respectivamente.

El 77.3% de los encuestados declararon moverse rutinariamente en forma activa (bicicleta o caminata) en sus desplazamientos cotidianos, mientras que el 56.7% de los participantes dijo hacerlo activamente al menos cuatro días a la semana. Los valores máximos se encontraron en la CicloRecreoVía de Santiago Centro (67.2%), y los mínimos en la de Pocuro (50.7%). Finalmente, el 69.1% de los encuestados declararon sentirse tener un estado de salud mejor o mucho mejor que el de hace un año. Dentro de las motivaciones para usar la CicloRecreoVía, el 32% de los participantes aseguraron hacerlo para realizar actividad física, un 31% para recrearse, un 15% por razones de salud, y un 12% para conocer más la ciudad y estar al aire libre. El resto de los encuestados declaró otras motivaciones.



Figura 2 : Los cinco circuitos analizados. Autor: R. Mora.



Figura 3 : Ciclorecreovía, Santiago. Fuente: Ciclorecreovía.cl

DISCUSIÓN

Los resultados de este estudio mantienen varios puntos de concordancia con investigaciones internacionales. En primer lugar, el tiempo promedio que las personas pasan en la Ciclorecreovía (113 minutos), guarda relación con lo registrado en investigaciones internacionales en esta materia (16, 18), y sugiere que ejercitarse semanalmente en las Ciclorecreovías ayudaría a cubrir buena parte los 150 minutos semanales de AF de tipo moderado recomendados por la Organización Mundial de la Salud (7). De igual manera, los resultados encontrados en esta investigación muestran que los usuarios de este tipo de programas tienden a llevar modos de vida activos en sus rutinas diarias (18, 19, 21).

En segundo lugar, las motivaciones de los usuarios para participar en el programa son también concordantes con investigaciones internacionales (21, 26), mostrando que la causas principales para ser parte de este evento son realizar actividad física de tipo recreativo, el cuidado de la salud y la entretención, expresada en conocer la ciudad de una manera diferente. Los altos índices de auto-percepción del estado de salud de los participantes de las Ciclorecreovías sugieren que el programa está ayudando a que ellos perciban de mejor manera su calidad de vida (21).

En tercer lugar, los resultados sugieren que la Ciclorecreovía influye positivamente en la adopción de modos de vida activos en la población, cuestión reportada en investigaciones chilenas recientes (8). Futuras investigaciones debieran abordar la causalidad de este comportamiento, esto es, si la participación en la Ciclorecreovía, es una consecuencia o una causa de la adopción de rutinas activas en las personas, como irse al trabajo caminando o en bicicleta.

En cuarto lugar, los resultados sugieren que más allá de los aportes reportados en la actividad física (20), la promoción del uso de la bicicleta y la caminata (19), la Ciclorecreovía estaría también contribuyendo a la cohesión social de las ciudades. Esto porque permitiría que personas de comunas social y geográficamente distantes hagan uso del espacio metropolitano (en el caso de las Ciclorecreovías centrales), al tiempo de facilitar el encuentro vecinal (en el caso de las Ciclorecreovías no centrales). Futuras investigaciones debieran ahondar en estas.

REFERENCIAS

- Ministerio de Salud, Gobierno de Chile (2012).** *Encuesta Nacional de Salud ENS Chile 2009-10*. Santiago, Chile. Accesado desde <http://web.minsal.cl/portal/url/item/bcb03d7bc28b64dfe040010165012d23.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas para la alimentación y la agricultura / Organización Panamericana de la Salud (2016).** *FAO. Panorama de la Seguridad Alimentaria y Nutricional de América Latina 2016*. Accesado desde: <http://www.fao.org/3/a-i6747s.pdf>
- Plan de Promoción de la Salud**
- Gobierno de Chile, Ministerio de Salud (2006).** *Estrategia Global Contra la Obesidad*. Santiago, Chile. Accesado desde: <http://www.pamchile.cl/evento/evento03/pre02d.pdf>
- www.eligevivirsano.cl**
- Gobierno de Chile, Elige vivir sano (2012).** *Metas Sanitarias 2011-2020*. Santiago, Chile. Accesado desde <http://web.minsal.cl/portal/url/item/c4034e-ddbc96ca6de0400101640159b8.pdf>
- Organización Mundial de la Salud (OMS) (2010).** *Recomendaciones mundiales sobre la actividad física para la salud*. Accesado desde: http://www.who.int/dietphysicalactivity/strategy/eb11344/strategy_spanish_web.pdf
- Organización Mundial de la Salud (OMS) (2004).** *Estrategia Mundial sobre dieta, actividad física y salud*. Accesado desde: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44441/1/9789243599977_spa.pdf
- Ibarra M, Mora R. (2011).** *Habitar la escuela: El problema de la infraestructura y su relación con las enfermedades escolares en Chile*. Revista INVI, 26 (71), 109-131.
- Mora R., Weisstaub G., Greene M., Herrmann G. (2017).** *Outdoor gyms in Santiago: urban distribution and effects on physical activity*. Motriz, 22 (4), 1-7. doi: <http://dx.doi.org/10.1590/S1980-6574201600040002>
- Sallis J.F., Cerin E., Conway T.L., et al., (2016).** *Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: a cross-sectional study*. The Lancet, 387.

- 12. Cervero R., Kockelman K. (1997).** *Travel demand and the 3DS: DENSITY, DIVERSITY, AND DESIGN.* Transport Research Part D, 2 (3), 199-219.
- 13. USA Task Force on Community Preventive Services (2001).** *Increasing Physical Activity. A Report on Recommendations of the Task Force on Community Preventive Services.* Accesado desde: <https://www.cdc.gov/mmwr/preview/mmwrhtml/rr5018a1.htm>
- 14. Jacoby E., Pardo C.F. (2010).** *Ciudades del automóvil, obesidad y cambio climático. Slow Research.* Accesado desde <http://www.bvsde.paho.org/textcom/cd045364/ciudadesauto.pdf>
- 15. Montezuma, R. (2005).** *The transformation of Bogotá, Colombia, 1995–2000: investing in citizenship and urban mobility.* Global Urban Development, 1 (1), 1–10.
- 16. Sarmiento O.L., Díaz del Castillo A., Triana C.A., Acevedo M.J., González S.A., Pratt M. (2017).** *Reclaiming the streets for people: Insights from Ciclovías Recreativas in Latin America.* Preventive Medicine, 103, 34-40. doi:10.1016/j.ypmed.2016.07.028
- 17. Montero, S. (2017).** *Worlding Bogotá's Ciclovía From Urban Experiment to International "Best Practice".* Latin America Perspectives, 40 (2), 135–145. doi: <https://doi.org/10.1177/0094582X16668310>
- 18. Torres A., Sarmiento O.L., Stauber C., Zarama R. (2013).** *The Ciclovía and Cicloruta programs: promising interventions to promote physical activity and social capital in Bogotá, Colombia.* American Journal of Public Health, 103 (2), 23–30. doi: 10.2105/AJPH.2012.301142
- 19. Hipp J.A., Eyler A.A., Kuhlberg J.A. (2013).** *Target Population Involvement in Urban Ciclovías: A Preliminary Evaluation of St. Louis Open Streets.* Journal of Urban Health, 90 (6), 1010-1015. Accesado desde: http://openscholarship.wustl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1013&context=brown_facpubs
- 20. Engelberg J.K., Carlson J.A., Black M.L., Ryan S., Sallis, J.F. (2014).** *Ciclovía participation and impacts in San Diego, CA: The first CicloSDias.* Preventive Medicine, 69, Supp: s66–73
- 21. Sarmiento O.L., Schmid T.L., Parra D.C., Díaz del Castillo A., Gómez L.F., Pratt M., Jacoby E., Pinzón J.D., Duperly J. (2010).** *Quality of life, physical activity, and built environment characteristics among colombian adults.* Journal of Physical Activity and Health, 7(2), 181-195
- 22. Montes F., Sarmiento O.L., Zarama R., Pratt M., Wang G., Jacoby E., Schmid T.L., Ramos M., Ruiz O., Michel G., Zieff S., Valdivia J.A., Cavill N., Kahlmeier S. (2012).** *Do Health Benefits Outweigh the Costs of Mass Recreational Programs? An Economic Analysis of Four Ciclovía Programs.* Journal of Urban Health, 89 (1), 153–170 doi: 10.1007/s11524-011-9628-8
- 23. www.ciclocreovía.cl**
- 24. <http://activelivingresearch.org/open-streets-initiatives-measuring-success-toolkit>**
- 25. Organización Mundial de la Salud.** *Cuestionario Mundial sobre Actividad Física (GPAQ).* Accesado desde: <http://hhs.sdsu.edu/wp-content/uploads/2012/06/gpaq-spanish.pdf>
- 26. Zieff S.G., Kim M.S., Wilson J., Tierney P. (2014).** *A "Ciclovía" in San Francisco: Characteristics and physical activity behavior of Sunday Streets participants.* 11(2), 249-55. doi: 10.1123/jpah.2011-0290. Epub 2013 Jan 30.
- 27. Díaz del Castillo A., Pedraza C.M., González S.A., Díaz J., Ibarra L., Fernández D., Pratt M., Jacoby E., Lozano O., Almanza A., Cañón F., Brownson R., Sarmiento O.L. (2013)** *Ciclovías Recreativas: Una epidemia saludable .* Accesado desde; http://epiandes.uniandes.edu.co/wp-content/uploads/FINAL_FactSheet_CicloviasRecreativas_ENG_15.05.13.pdf. Published 2013.
- PARA LEER MÁS**
- Heinen, E., van Wee, B., Maat, K., 2010.** *Commuting by bicycle: an overview of the literature.* Transp. Rev. 30 (1), 59–96.
- Ma, L., Dill, J., 2017.** *Do people's perceptions of neighborhood bikeability match reality?* J. Transp. Land Use 10 (2), 1–18.
- Rossetti, T., Guevara, C.A., Galilea, P., Hurtubia, R., 2018.** *Modeling safety as a perceptual latent variable to assess cycling infrastructure.* Transportation Research Part A: Policy and Practice, 111 (February): 252–65. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trra.2018.03.019>.
- Rossetti, T., Saud, V., Hurtubia, R., 2017.** *I want to ride it where I like: measuring design preferences in cycling infrastructure.* Transportation. <http://dx.doi.org/10.1007/s11116-017-9830-y>.



CEDEUS

Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable

www.cedeus.cl
comunicaciones@cedeus.cl