

Bicicletas y equidad vial. Hacia nuevas formas de entender el tránsito



Fernando Javier Rinaldi

Departamento de Geografía, Universidad de Buenos Aires, Argentina

Toda forma de movilidad genera su propia cultura, cuyos contornos exceden el momento del transporte. Mucho del paisaje urbano contemporáneo, la determinación de los espacios por donde podemos circular y por los que no, los riesgos a los que estamos expuestos en el espacio público, fueron consecuencia de la masificación del uso del automóvil y de las infraestructuras que resolvieron la presencia del transporte automotor en el espacio público. Formas que a la vez consolidaron al automóvil como referente hegemónico, no solo de la construcción del ambiente vial, sino también del espacio urbano en su totalidad.

En la Argentina, cada vez más habitantes de las grandes ciudades, aún con ingresos para acceder a algún tipo de transporte a motor o inclusive siendo ya propietarios de automotores, deciden adoptar la bicicleta como medio de transporte cotidiano y sumarla a sus estrategias de movilidad personal. Según datos del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, de 30.000 viajes diarios realizados en bicicleta para el año 2007, la cifra se quintuplicó para 2012, llegando a los 150.000 viajes diarios, lo que representa el 2% de los viajes totales. A diferencia del modelo tradicional del ciclista trabajador, vinculado al transporte personal hacia la fábrica en los suburbios; los nuevos ciclistas urbanos provienen principalmente de sectores medios y muchos de ellos son jóvenes. Para estos *pedalistas*, la opción por la bicicleta no solo incluye consideraciones económicas o de hábitos saludables, sino que también representa un posicionamiento político frente a problemáticas como el medioambiente y un reclamo por nuevas formas de participar y estar en el espacio público.

Aún incipientes, si los comparamos con las organizaciones de incidencia de otros actores del ambiente vial, existen numerosos espacios que nuclean a los ciclistas de las grandes ciudades argentinas y constituyen emergentes del desarrollo de una nueva cultura de la bicicleta en la ciudad. Cultura que, sin negar los aspectos deportivos o recreativos, instala el *velocípedo*¹ como una opción concreta de transporte urbano y como un protagonista de pleno derecho del ambiente vial. La manifestación más reconocida de esta nueva cultura de la bicicleta es la aparición de fenómenos como la *Masa Crítica* en varias ciudades del país como Buenos Aires, Bahía Blanca, Córdoba, Corrientes, La Plata, Mendoza, Resistencia y Salta. Nacida en San Francisco (USA) en 1992 y difundida a nivel global, la *Masa Crítica* se define como una coincidencia de ciclistas que, reunidos en un mismo punto y a una misma hora, deciden salir a rodar juntos para celebrar la bicicleta y visibilizar la presencia de ciclistas en el ambiente vial. Consignas como *Somos el tránsito* o *Un auto menos*, son comunes a todas estas coincidencias y sintetizan la variedad de objetivos y motivaciones que

1. Si bien la palabra "velocípedo" remite a las primeras bicicletas con una rueda grande y una pequeña de mediados y finales del siglo XIX, en este texto lo usaremos como un sinónimo de la bicicleta moderna.

pueden tener los participantes de este evento, cuya otra gran característica es la de no tener liderazgos establecidos. En Buenos Aires la coincidencia sucede en la tarde de todos los primeros domingos de mes y, entre 2008 y 2010, se registra un salto cuantitativo de ciclistas por encuentro, que en muchos casos llega a congregar miles de participantes².

Pero esta nueva cultura de la bicicleta no se agota en la *Masa Crítica* sino que también incluye desde grupos que organizan salidas y paseos, hasta la organización de redes de activismo ciclista, como la *Asociación de Ciclistas Urbanos* y la *Red de Ciclistas Urbanos* en Buenos Aires, en Córdoba el grupo *Biciurbanos*, o el colectivo *Usá la Bici, Pedaleá la Vida* de Posadas, solo por nombrar algunos ejemplos. También existen programas de radio, revistas especializadas y una gran proliferación de blogs, *fanzines* y páginas en las redes sociales, que ha resultado un factor muy importante para la confluencia y la movilización de los ciclistas urbanos. En estos espacios se abordan desde demandas para más y mejores infraestructuras específicas como bisisendas o estacionamientos para las bicicletas, la denuncia sobre el estado de los carriles ciclistas, como también reclamos en la modificación de la normativa vial.

Un caso particular de esta nueva cultura son los talleres autónomos de *ciclomecánica* popular como *La Fabricicleta* y *La Bicicueva* en Buenos Aires o *Karai* en Resistencia. Se trata de espacios libres y de base donde se intercambian partes y saberes técnicos sobre bicicletas. En ellos la bicicleta representa no solo un medio de transporte, sino que se constituye en un vehículo que, frente a los dictados de la sociedad de consumo, potencia la libertad y la autonomía personal. Libertad y autonomía que pueden ser completadas con el aprendizaje de saberes mecánicos para reparar los velocípedos y mantenerlos en espacios que favorecen la autogestión. Este diverso movimiento ciclista dentro de la sociedad civil argentina ha encontrado algunas resonancias en los gobiernos locales de las grandes ciudades del país, que han desarrollado iniciativas específicas de promoción de la bicicleta como forma de transporte, entre las que se destacan la implementación de sistemas de bicicletas públicas y la ampliación de la extensión de las redes de bisisendas y ciclovías; ampliación que a su vez resultó en un incentivo para la incorporación de nuevos ciclistas cotidianos.

El repertorio de razones utilizado para promocionar la bicicleta como forma de movilidad urbana, tanto desde el Estado como desde los grupos de activismo, incluye consideraciones ambientales, debido a su casi nulo impacto en ruido y polución; de rapidez, ya que en las horas pico la bicicleta puede alcanzar velocidades medias muy superiores a la de los automovilistas; económicas, puesto que su combustible es a base de energía humana, y hasta sanitarias, porque el pedalear constituye un ejercicio físico muy saludable al alcance de la mayoría de la población. Pero los beneficios del velocípedo en la ciudad, no terminan allí. Un argumento en favor de la bicicleta menos visitado y que para nosotros resulta muy relevante y es motivo de este artículo, está vinculado a la potencialidad que tiene este vehículo para enfrentar el flagelo de la violencia vial, colaborar en la pacificación del tránsito y democratizar los espacios viales. Veamos por qué.

Calles para las personas

Las calles son para los autos o la bicicleta es peligrosa, son los tópicos con los que se suele describir la presencia de la bicicleta en la ciudad. Si bien pedalear no implica necesariamente un compromiso ciudadano distinto al de otros actores del mundo vial ¿qué tan reales son estas afirmaciones? La bicicleta ¿es realmente una amenaza para el tránsito motorizado?

2. Debido a las particularidades del desarrollo del evento, a la ausencia de liderazgos y de recorridos establecidos, resulta complejo definir la cantidad de ciclistas que participan, de cualquier forma las afirmaciones sobre el período corresponden a observaciones directas del autor.

Quizás lo primero que haya que decir es que la gran expansión de ciclistas urbanos contemporánea se desarrolla en un ambiente vial cuyas normas e infraestructuras han sido hechas para favorecer, de manera excluyente, el uso veloz del automóvil. ¿Cómo explicar si no que el peatón, por ejemplo, esté obligado por la normativa vial a recorrer trayectos más largos para cruzar la calle? El sencillo hecho de que las infraestructuras viales hayan sido construidas para favorecer la circulación del transporte automotor, permite a los conductores hacerse de ventajas concretas para su movilidad que ponen a los demás habitantes en una situación injusta. Y toda injusticia, por más pequeña que sea, genera algún grado de violencia, ya que por más que los peatones y ciclistas sepan que tienen derecho de paso, muy pocos desearán ejercerlo frente a un vehículo que avanza sin frenar en la bocacalle³.

3. Por cierto, muchos ciclistas tienen a reproducir estas conductas al no ceder el paso a los peatones.

Sin embargo, las calles, avenidas y autopistas, no solo son el lugar asignado a la circulación de todos los vehículos, sino que también son parte del espacio público al que toda la ciudadanía tiene derecho a acceder en la mayor igualdad de oportunidades y condiciones. Este derecho es reconocido por la Organización Mundial de la Salud (2004) cuando señala en el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* que el tránsito es principalmente una cuestión de equidad social. En ese informe además se advierte que sobre los peatones y los ciclistas recae una proporción desmedida de los inconvenientes del transporte motorizado en cuanto a lesiones, contaminación y separación de las comunidades. Es auspicioso que exista un auge en las grandes ciudades argentinas de ciclovías y bicisendas, ya que la infraestructura específica para ciclistas no solo beneficia a quienes pedalean, al permitirles acceder a condiciones viales un poco más igualitarias respecto del automóvil, sino que contribuye a crear un entorno más seguro también para los automovilistas, pese a que muchas de estas vías adolecen, como en el caso de Buenos Aires, de una serie importante de problemas de diseño y de obstáculos físicos para la circulación fluida de las bicicletas. En el caso de las bicisendas porteñas se registran numerosos obstáculos, como contenedores de basura, alcantarillas con un paso suficiente para que entre una rueda de bici, deterioro de la textura de la vía, entre otros. De cualquier forma la construcción de bicisendas y ciclovías, que generó un sinnúmero de polémicas en torno al impacto real sobre la circulación automotor, no sería necesaria si fuera común el respeto por las velocidades máximas.

La bicicleta es un vehículo irremediamente lento, sobre todo comparado con cualquier vehículo a motor. Esta lentitud relativa, junto al hecho de que la energía puesta en movimiento por un ciclista es mucho menor que la de cualquier otro conductor de vehículos motorizado, hace que aún conducida por un impulsivo o un indolente, la bicicleta sea objetivamente una forma de movilidad muy segura para con los otros habitantes del ambiente vial. Los ciclistas, aunque quieran, pocas veces podrán alcanzar siquiera las velocidades máximas permitidas para los automóviles. Este sencillo hecho, producido por las leyes físicas y biológicas más que por la normativa vial o por una opción moral del ciclista, pone en cuestión uno de los ejes reiterados de las campañas de seguridad vial. Mientras el grueso de estas iniciativas reside en el imperativo del cuidado personal, con frases como *no te matés* o *cuidá lo que más querés*; la bicicleta por su humanidad cuida objetivamente al otro en el tránsito, es menos peligrosa para su conductor y tiende a democratizar e igualar la relación en el espacio público entre peatones y conductores de velocípedos.

La presencia de más ciclistas en las calles está cambiando los paisajes viales de las ciudades y ese cambio, empieza a desafiar cierto sentido común asociado a lo que André Gorz definió como la "ideología social del automóvil". Sentido común que, como intentamos repasar aquí, suele estigmatizar a ciclistas y también a peatones como una amenaza al tránsito en una medida que no es proporcional ni a su volumen ni al daño potencial que representan. De cualquier forma, este auge de la movilidad urbana en

bicicleta sucede en un momento de gran crecimiento del parque automotor y de motovehículos, gracias al crecimiento económico experimentado en nuestro país durante la última década. Inclusive, amplios sectores populares, incentivados porque la oferta de transporte público resulta cara o deficiente para resolver la movilidad familiar, han podido acceder a un vehículo con motor, principalmente motovehículos⁴.

Esta verdadera paradoja - crecen los ciclistas pero también hay más cantidad de automóviles y motocicletas en las calles - plantea complejos desafíos para la planificación del tránsito urbano que será necesario resolver con enfoques apropiados, donde el transporte público, la multimodalidad, los peatones y la bicicleta deberán ser los ejes principales para garantizar el derecho a la movilidad y la equidad vial. En ese sentido, si bien el papel de los movimientos de ciclistas como las acciones de muchos estados locales argentinos resultó un factor muy importante para el fomento de la movilidad en bicicleta, los desafíos que plantean los ciclistas en el ambiente vial no deberían limitarse solamente a ofrecer o demandar más cantidad de kilómetros de vías segregadas. Las virtudes viales de la bicicleta, que intentamos describir aquí, a lo que se suma la presencia de más ciclistas en las calles y avenidas constituyen una oportunidad única para que Estado y sociedad civil enfrenten juntos una de las violencias más enmascaradas de nuestra sociedad que golpea especialmente a los sectores vulnerables; la violencia vial.

4. Este auge de la venta de motovehículos también ha cambiado la composición de la siniestralidad vial y ha llamado la atención de las principales agencias del Estado en todos sus niveles vinculadas a la seguridad vial. Ver el documento del año 2012 "Plan Estratégico de Seguridad Vial para Motovehículos" producido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial en www.observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/plan-motos-2012_.pdf.

NOTA: Parte de las ideas y reflexiones de este artículo formaron la ponencia "Reflexiones para una cultura vial desde la bicicleta", presentada en la IX Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito. Rosario Argentina.

Bibliografía

- » AUGÉ, Marc (2009). *Elogio de la bicicleta*. Barcelona: Gedisa Editorial
- » GORZ, Andre (1973). La ideología social del automóvil. *Le Sauvage*, París, setiembre – octubre, 1973.
- » GRAY, Martin y WATSON Roderick (1978). *El libro de la bicicleta*. Madrid: H. Blume, Ediciones.
- » GUTIÉRREZ, Andrea (2012). Movilidad y territorio. Herramientas para la Integración Sectorial del Ordenamiento a Escala Barrial. *Segundo Seminario de Procesos Urbanos Informales*, Bogotá, setiembre de 2012.
- » PLANZER, Rosemarie (2005). *La seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe. Situación actual y desafíos*. Santiago de Chile: CEPAL.
- » SEBASTIÁN, Néstor (2006). Uso y promoción de la bicicleta como medio de transporte en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. *La seguridad en el tránsito en la ciudad de Buenos Aires*, Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- » ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Ginebra.
- » ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD (2009). *Informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas*, Washington, D.C.
- » ONU (2011). *Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011–2020*, Ginebra.

Recursos en Internet

- » Activvas Asociación Civil Trabajar Contra la Inseguridad Vial y la Violencia con Acciones Sustentables (www.activvas.org)
- » Blog Bivicivilizados (www.bivicivilizados.org)
- » Blog Ciclofamilia (www.ciclofamilia.wordpress.com)
- » Blog La Fabricicicleta (www.lafabricicicleta.blogspot.com)
- » Portal En Bici Seguro (www.enbiciseguro.org.ar)
- » Federación Europea de Ciclismo (www.ecf.com)

Fernando Rinaldi / fjrnaldi@gmail.com

Licenciado en Geografía por la Universidad de Buenos Aires. Fue jefe de gabinete de asesores de la Secretaría de Derechos Humanos y representante de ese organismo en el consejo consultivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, desde donde trabajó en cuestiones vinculadas a derechos humanos y equidad vial. Es creador y director del Blog Ciclofamilia, colaborador de la revista Ciclismo XXI y fundador y miembro de la Red de Ciclistas Urbanos.