

Rodando entre Buenos Aires y la Ciudad de México: experiencias e impactos del uso de la bicicleta

Paola Flores

Colectivo Crea Ciudad, Ciudad de México, México, paolaflores1982@gmail.com

Miriam Monterrubio

Colectivo Crea Ciudad, Ciudad de México, México, mi.mont.h@gmail.com

Leda Pereyra

Colectivo Crea Ciudad, Buenos Aires, Argentina, ledapereyra@hotmail.com

RESUMEN

En los últimos años, los gobiernos latinoamericanos en su compromiso por impulsar diferentes tipos de movilidad alternativos que permitan contrarrestar la congestión, la contaminación y los accidentes viales; han fomentado el uso de la bicicleta creando programas cuyos objetivos se centran en incrementar la movilidad en bicicleta en tramos cortos, disminuir el parque vehicular y por efecto, mejorar la calidad del medio ambiente en las ciudades. En este marco se destacan las políticas implementadas en Ciudad de México y Ciudad de Buenos Aires. Estos programas que incentivan el uso de la bicicleta han impactado de manera diferencial en la población. No sólo han cambiado sus patrones de movilidad sino también les ha permitido experimentar cotidianamente la necesidad de ser sujetos partícipes en la concretización de políticas públicas para ir en dirección de una ciudad más equitativa y respetuosa con el medio ambiente.

Por ello, el objetivo de esta investigación es analizar comparativamente y con metodologías cualitativas, el impacto que las políticas públicas en materia de movilidad no motorizada han tenido en las experiencias ciclistas de los habitantes de la Ciudad de México y Buenos Aires, explorando la relación entre espacio urbano y su influencia en la generación de prácticas sociales haciendo énfasis en las motivaciones y percepciones de los actores vinculadas al uso de la bicicleta.

1. INTRODUCCIÓN

Los programas para promover el uso de la bicicleta se han convertido en un potencial estratégico ante el deterioro ambiental y las problemáticas en materia de movilidad de las grandes ciudades. En los últimos años, los gobiernos latinoamericanos en su compromiso por impulsar diferentes tipos de movilidad alternativos que permitan contrarrestar la congestión, la contaminación y los accidentes viales, se han dado a la tarea de fomentar el uso de la bicicleta creando programas cuyos objetivos se centran en incrementar la movilidad en bicicleta en tramos cortos, disminuir el parque vehicular y por efecto, mejorar la calidad ambiental en las ciudades. En este marco se destacan las políticas implementadas en Ciudad de México y Ciudad de Buenos Aires.

La implementación de las políticas urbanas en torno a la movilidad no motorizada, así como las transformaciones sociales y culturales que se derivan de éstas, han posibilitado (o no) un cambio en los patrones y prácticas de apropiación del espacio urbano por parte sus habitantes. Estos han sido impactados de manera diferencial, cambiando sus patrones de movilidad y experimentando cotidianamente la necesidad de ser sujetos partícipes en la concretización de políticas públicas en dirección de una ciudad más equitativa y respetuosa con el ambiente. Este tipo de políticas consideradas pioneras, han mostrado en poco tiempo el potencial de la ciudadanía para efectuar cambios en los hábitos de movilidad. Asimismo, puede observarse una transformación en la manera de representar y disfrutar el espacio urbano, lo que transforma considerablemente la calidad y experiencia de vivir en la ciudad.

Paralelo al éxito de estos programas, en la Ciudad de México la fuerte presencia de colectivos ciudadanos en torno al uso de la bicicleta ha incitado una nueva dinámica urbana que potencia los cambios en la elección modal. Por su parte, en Buenos Aires la consecución de estas políticas colaboró en la visibilización del fenómeno de la convivencia y la humanización del espacio público. En este sentido, a medida que los ciclistas ganan espacio en el tránsito de la ciudad, se evidencia una nueva forma de participar y vivir la ciudad.

El objetivo de esta investigación es analizar el impacto que las políticas públicas en materia de movilidad no motorizada han tenido en las experiencias de ciclistas jóvenes de la Ciudad de México y Buenos Aires. El artículo explora la relación entre espacio urbano y su influencia en la generación de prácticas sociales haciendo énfasis en las motivaciones y percepciones de los actores sociales vinculadas al uso de la bicicleta.

Haciendo uso de estrategias metodológicas de corte cualitativo como las entrevistas a profundidad, buscamos analizar la integración de factores sociales y culturales que inciden en el uso de la bicicleta. La elección del enfoque metodológico pretende abordar la experiencia como principal fuente de información y analiza el impacto de las políticas de promoción del uso de la bicicleta; identificando su relación con el uso y percepción del espacio urbano: las decisiones que toma y en consecuencia las formas de actuar y sentir. Lo anterior supone adentrarse en la historia de vida de los usuarios de las bicicletas, registrar sus opiniones, sensaciones y motivaciones, considerando especialmente el contexto espacial en el que se concretan dichas prácticas y cómo éstas ejercen influencia en los ambientes urbanos, incluyendo las redes de transporte.

2. MARCO NORMATIVO Y DE POLÍTICAS PÚBLICAS EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES Y CIUDAD DE MÉXICO: CONTEXTOS QUE CONVERGEN

2.1. Ciudad de México

En las últimas décadas la Ciudad de México ha presentado un incremento en el uso del vehículo particular, con lo que ha deteriorado la calidad del aire, aumentando el congestionamiento vial y principalmente, se ha disminuido la calidad de vida de sus habitantes. Ante esta problemática, el Gobierno de la Ciudad de México (2007-2012) decidió atender de manera prioritaria la movilidad de sus ciudadanos.

La Agenda Ambiental de la Ciudad de México 2007-2012, en alineación con el Eje 4 - sustentabilidad ambiental del Plan Nacional de Desarrollo del mismo periodo y con fundamento en la Ley Ambiental del Distrito Federal, fue el instrumento normativo en el que se establecieron las estrategias prioritarias para la ejecución de la Política Ambiental de la ciudad, donde se integraron las acciones de diversos sectores. Dicha agenda en el apartado dedicado a Movilidad, estableció como objetivo general mejorar las condiciones de movilidad de la ciudad. Asimismo, se plantearon dos objetivos específicos donde se enfatizó sobre la necesidad de reducir el número de vehículos en circulación y, a la par, el de modificar las preferencias de las personas respecto a los modos de transporte utilizados hacia modos no contaminantes y no motorizados. De esta forma, se establece una estrategia específica encaminada a incentivar la movilidad no motorizada.

El panorama político nacional permitió al Gobierno del Distrito Federal, alinear los objetivos con lo que el titular Marcelo Ebrard Casaubón, buscaba en la ciudad. Para el gobierno local, se planteó la gestión ambiental de la ciudad como una de las principales políticas de su administración, así como la necesidad de generar respuestas a los grandes desafíos ambientales. Estos objetivos se materializaron en el Plan Verde¹, contemplando estrategias y acciones encaminadas hacia la sustentabilidad del desarrollo de la ciudad.

En materia de movilidad, el Eje 4 estableció como objetivo: recuperar las vialidades para el transporte colectivo eficiente, menos contaminante y de calidad, así como promover la movilidad no motorizada. Así, en la Estrategia 3 se dispone ejecutar al 100% la Estrategia de Movilidad en Bicicleta para la Ciudad de México a través de la construcción de infraestructura ciclista, la implementación del sistema de bicicletas públicas Ecobici y programas como Muévete en Bici², Bici-Escuela y Club de Ciclismo Urbano de la Ciudad de México.

A partir de estos planteamientos, también surge la necesidad de crear instrumentos normativos para su ejecución, tal es el caso de las Reglas para los usuarios de las ciclovías de la Ciudad de México (28 de febrero de 2007), donde se buscaba ofrecer a los ciclistas mayor protección y alentar el uso seguro de la bicicleta, regulando el uso y administración de estos espacios. Asimismo, se modificó el Reglamento de Tránsito Metropolitano, reconociendo la prioridad de peatones y ciclistas en el uso de la vía.

¹ Instrumento de política ambiental que estableció la ruta del Gobierno para encaminar a la Ciudad de México hacia la sustentabilidad de su desarrollo, y garantizar que la capital de la República continuara siendo un espacio adecuado para sus habitantes sin comprometer el patrimonio natural que la hace viable y es legado de las generaciones futuras. Se dio a conocer el 30 de agosto de 2007.

² Programa social de la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de México, en el que calles y avenidas, regularmente utilizadas por transporte motorizado, se habilitan para dar paso a peatones, corredores, patinadores y ciclistas. Este programa permite a las personas usar los espacios públicos para la recreación, se fomenta la actividad física, la convivencia social y se promueve el uso de la bicicleta como modo de transporte en la ciudad. En promedio tiene una afluencia de 50 mil personas cada domingo.

2.2. Ciudad Autónoma de Buenos Aires

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) del total de los 5,137,532 de viajes realizados diariamente en la ciudad, casi la mitad son en transporte público: colectivo, subte y tren (48%) y 19% en auto particular³. Asimismo, durante los últimos años creció de manera sostenida el número de automóviles particulares que se sumaron al parque automotor⁴. En contraste, el uso de la bicicleta como modo de transporte en la ciudad para el año 2009 representaba un 1.4%.

Hacia fines de 2007, la ciudad fue impulsando políticas públicas en materia de movilidad no motorizada; ejemplo de ello fue la sanción de la Ley 2586, la cual creó el Sistema de Transporte Público de Bicicleta. Su objetivo se orienta a promover el uso de la bicicleta como transporte saludable y respetuoso con el ambiente, como modo alternativo y complementario para reducir los niveles de congestión. Esta ley requiere para implementar el sistema: i) garantizar una infraestructura mínima, adecuada y segura, ii) diseñar una red de carriles para bicicletas que interrelacione las áreas conflictivas y de origen/destino de viajes existente y potencial.

En 2008 el Plan Urbano Ambiental (PUA), aprobado en la Legislatura a través de la ley 2930, oficializó un diagnóstico urbano que identificaba a la movilidad como una cuestión central en relación con la visión de la ciudad propuesta⁵. La movilidad ciclista aparece abordada así de manera amplia, desde la perspectiva de la calidad del espacio público y del sistema de transporte. Esta ley se establece como el marco al que deberán ajustarse tanto la normativa urbanística como las obras públicas de la ciudad.

Cabe destacar que estas iniciativas no se derivaron de un Plan o Política Nacional de Transporte. Recién en el año 2015, se establecieron los lineamientos generales del llamado PFETRA 2020⁶. Dicho plan nacional, reconoce que algunas las ciudades argentinas promueven políticas de disuasión del transporte individual con distintos grado de éxito. Asimismo, señala críticamente que el transporte no motorizado integrado al resto del sistema urbano aún no se ha implementado lo suficiente en términos de calidad y cantidad. Menciona además, que tampoco se cuenta con proyectos ni el equipamiento adecuado que garantice la seguridad de los usuarios.

En Buenos Aires, si bien desde fines de los años 90 habían comenzado a mostrarse intentos aislados⁷ por sumar la bicicleta al sistema de transporte, a partir de 2009 comienzan a sistematizarse obras para proveer una infraestructura ciclista segura.

³ Fuente: Encuesta de Movilidad Domiciliaria para el Área Metropolitana de Buenos Aires (ENMODO), realizada en 2009-2010 en el marco del Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas de Argentina.

⁴ Fuente: Observatorio Nacional de Datos de Transporte, UTN, 2015.

⁵ En su artículo 7º se establece que es objetivo del PUA “promover un sistema de transporte sustentable que potencie la intermodalidad, tender a la expansión del uso de los medios públicos (...) mejorando la capacidad y calidad de los servicios, y desalentar el uso de los automotores privados, todo ello a efectos de mejorar las condiciones logísticas de movilidad, seguridad y calidad ambiental”.

⁶ El Plan Federal Estratégico del Transporte, la Movilidad y la Logística para la República Argentina 2020, fue elaborado en el marco del Instituto Argentino del Transporte entre septiembre 2014 y diciembre 2015, con vistas a trabajar en una Ley Nacional de Transporte.

Asimismo, en 2010 se pone en funcionamiento el sistema de bicicletas públicas. El diseño de ambos proyectos respondía a los lineamientos de lo esgrimido en la ley 2586, que reglamenta su ejecución. Sin embargo no se incluían como parte de un plan de intervenciones articuladas. En 2011 se elabora el Plan de Movilidad Sustentable⁸, que orientará el accionar en materia de movilidad en la CABA. Éste posee 4 ejes estratégicos: i) prioridad para el transporte público, ii) resguardo del ambiente, iii) impulso de los modos no contaminantes y de la movilidad a pie y iv) movilidad segura. Adquiere así mayor visibilidad el enfoque ambiental. El Plan argumenta que de no implementarse acciones para disminuir el uso del transporte privado, las emisiones de GEI para 2030 se incrementarían en un 24%.

3. LA BICICLETA COMO ELEMENTO TRANSFORMADOR DE LA MOVILIDAD

3.1. De una visión medioambiental a una transformación modal integral: Ciudad de México

Las políticas públicas dirigidas al impulso a la movilidad no motorizada en la Ciudad de México, desde su implementación comenzaron a tener resultados con tendencia al crecimiento. Por ejemplo, el programa Ecobici logró a 2015⁹, 200 mil usuarios, 444 cicloestaciones, generando 60 mil viajes al día en 42 colonias. Lo cual representa un incremento del 60% del sistema comparado al año de implementación (2010).

Otro de los programas de mayor éxito en materia de movilidad no motorizada implementado desde 2007 llamado “Muévete en bici”, consiste en la realización de paseos dominicales en bicicleta y que al 2015, se ha extendido su recorrido hasta 48 km con 55 mil asistentes por paseo.

Derivados de estos programas, se han creado acciones que incentivan el uso de la bicicleta, tales como:

1. **Biciescuela:** programa para la sensibilización del uso de la bicicleta como modo de transporte. Su implementación fue en 2013 y en tan sólo un año después, la participación se triplicó alcanzando poco más de 20,000 asistentes. En éste se cuentan con talleres para: aprender a andar en bicicleta; mejorar habilidades y destrezas en bicicleta; aprender mecánica básica de bicicletas; educación ambiental; entre otros.
2. **Paseos nocturnos:** es parte del programa Muévete en bici. Actividad de recuperación del espacio público e integración ciudadana alrededor de la bicicleta, donde se cierra la circulación de algunas vialidades de la ciudad. A lo largo del año se llevan a cabo diversos paseos nocturnos, los cuales se han tornado temáticos de acuerdo a la época del año en que se realicen.

Estas acciones han tenido impactos ambientales positivos. Tan sólo derivado del Programa Ecobici, se tiene el registro de una reducción de CO₂ de 1,395 toneladas, equivalente a plantar

⁷ En el año 1997, se inaugura el primer tramo de bicisenda de 7km bajo el mandato de Fernando De la Rúa, primer jefe de gobierno electo por la ciudadanía de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

⁸ Este Plan recupera las acciones estipuladas por la ley 2586 en cuanto a los pilares que debieran considerarse en materia de movilidad ciclista.

⁹ Estadísticas hasta febrero de 2015 por la Dirección de Diseño Cultura e Infraestructura Ciclista del Gobierno de la Ciudad de México

más de 4 mil árboles en tan sólo sus primeros 5 años. Sin embargo, es necesario valorizar el impacto social que se ha generado con esta política pública, el cual ha transformado la concepción de trasladarse en la ciudad. Ahora, se busca un cambio de conciencia hacia una movilidad más equitativa y de respeto hacia todos los usuarios de la vía; las acciones gubernamentales si bien siguen enfocándose hacia un cambio modal menos contaminante, también se persigue tener mayores alternativas de transporte que disminuyan la congestión y construyan una ciudad más humana.

Estos elementos han hecho posible la articulación de una dinámica urbana emergente, que toma como punto de partida la movilidad no motorizada. Si bien, el movimiento ciclista en la ciudad cuenta con una trayectoria de casi 30 años, la implementación de programas como Ecobici y la tendencia mundial hacia ciudades más sustentables, ha contribuido a la organización ciudadana y su participación en la conformación de nuevas formas de usar y vivir el territorio¹⁰.

El uso de la bicicleta ha permitido a los habitantes de la Ciudad de México experimentar cotidianamente la necesidad de hacer ciudades más equitativas y justas. Las transformaciones sociales y culturales que subyacen a este cambio de movilidad, los posiciona como sujetos partícipes en la evolución del territorio y en la concretización de políticas públicas.

Si bien, los programas para incentivar el uso de la bicicleta han evolucionado e intentan adaptarse al contexto social, no han profundizado en conocer y reconocer las dimensiones simbólicas, culturales y sociales que emergen al tomar la bicicleta, restando a su perspectiva integral. De esta manera, el mejoramiento y creación de programas, si bien han sido estratégicos, muchas veces no son considerados cercanos a la realidad y las necesidades de las personas. Asimismo, el proceso participativo ha sido débil y se ha subestimado la importancia de la organización ciudadana existente; por el momento no hay suficientes mecanismos gubernamentales que refuercen la creación de redes y vinculación entre diferentes actores para la creación de nuevas propuestas integrales para proteger, facilitar e incentivar el uso de la bicicleta.

3.2. Construyendo un modelo de movilidad no motorizada desde la perspectiva local: Ciudad de Buenos Aires

En Buenos Aires el empuje dado desde 2009 a la ejecución continua de infraestructuras específicas e integradas, orientadas a promover la bicicleta como alternativa de transporte, logró dar un impulso relevante a su uso cotidiano. En 2015, el sistema de bicicletas públicas de Buenos Aires -Ecobici- alcanzó los 150 mil inscriptos. Actualmente dispone de 800 bicicletas de uso gratuito y 80 estaciones automáticas ubicadas en puntos estratégicos de la ciudad. Mientras que en términos de infraestructura la CABA cuenta en 2016 con 158 km de ciclovía segregada.

Estas políticas han recibido opiniones desfavorables, sobre todo al principio, por parte de automovilistas y choferes de taxis y colectivos, quienes se quejaban por diversos impactos que asociaban al otorgamiento de un espacio diferenciado de la calzada para la circulación de

¹⁰ En este sentido se observan manifestaciones por la apropiación del espacio, rodadas culturales, temáticas o de convivencia, rodadas de apoyo a protestas políticas, por la igualdad de género, entre otras. Recientemente llamó la atención la protesta con intención de pedir justicia por la muerte de un ciclista atropellado y exigir al gobierno que tome mejores medidas para la movilidad de los ciclistas. (Fuente: <http://www.sopitas.com/site/436968-ira-a-juicio-oral-caso-de-homicidio-de-ciclista/>)

las bicicletas. Sin embargo, entre los usuarios y peatones la recepción en general ha sido positiva (Ortíz, 2013), aun cuando se expresan críticas respecto de las formas de la implementación y recomendaciones para la mejora.

Según resultados de una encuesta realizada por el Gobierno de la Ciudad, el uso de la bicicleta alcanzó en 2015, al 3,5% de los viajes. Esto muestra un crecimiento en el número de ciclistas que se suman a quienes ya se animaban cotidianamente a desplazarse en bicicleta por las calles de la ciudad. Confluyen así las prácticas de usuarios más experimentados y habituados a los lenguajes y símbolos del tránsito de la ciudad y los nuevos usuarios, que comienzan a familiarizarse.

Por su parte, los colectivos ciclistas en Buenos Aires, ya desde los años 90, aportaron a la concientización sobre la necesidad de incluir nuevas alternativas de movilidad urbana y ofrecer la posibilidad de redescubrir el espacio público de la ciudad. Luego, y a partir del impulso dado a las políticas a favor de integrar la movilidad ciclista en la ciudad, colaboraron en el proceso de visibilización del fenómeno, con resultados variables en el tiempo. No obstante estos grupos ganaron reconocimiento entre los usuarios y la opinión pública¹¹. Existen además 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 (Rinaldi, 2014). Estos espacios ofrecen además información útil actualizada sobre la red de ciclovia existente, la legislación vigente, referencias sobre temas y sitios de interés, entre otros.

La promoción del uso de la bicicleta en Buenos Aires se inserta dentro de un ambiente vial cuyas normas e infraestructuras han sido hechas para favorecer, de manera excluyente, la velocidad del automóvil. Esto otorga a la infraestructura específica ciclista un rol pionero en la contribución a democratización del espacio público y vial. Asimismo, el impulso dado a la movilidad sustentable es atravesado además por una realidad interjurisdiccional que impacta en la movilidad cotidiana de la ciudad. Esta complejidad implica el desafío de coordinar agendas y acciones de política pública con los municipios del área metropolitana.

4. RODANDO LA CIUDAD

A diferencia del apartado dos y tres, en donde se explica el contexto de los programas, así como las diferencias en la evolución, perspectivas y enfoques de cada ciudad, esta sección presenta el análisis de las entrevistas, desde una visión global de ambas ciudades, valorizando el discurso en común de los jóvenes y reforzando los impactos compartidos.

Las razones que animan u obstruyen la elección de usar la bicicleta como forma de transportarse tanto en la Ciudad de México como en Buenos Aires, así como las opiniones sobre los beneficios, necesidades y las políticas, pueden ser muy variadas y se insertan en historias personales y contextos diversos que es difícil generalizar. Sin embargo, las sensaciones que ésta provoca, se comparten por la gran mayoría, quienes a pesar del miedo o la inseguridad que en ocasiones les genera, coinciden en tener una experiencia agradable, que incluso la describen como “alegre y feliz” cada que ponen un pie en el pedal. es importante destacar que en ambas ciudades, se destaca el placer y la tranquilidad que la

¹¹ Entre ellos, *Masa Crítica*, que brega por visibilizar la presencia de ciclistas en el ambiente vial e impulsa una nueva cultura de la bicicleta, es uno de los más reconocidos entre los usuarios.

bicicleta aporta a sus desplazamientos, asimismo se suman referencias al aspecto lúdico, “a mí usar la bici me da la sensación de volver a la niñez”.

Andar en bici implica un compromiso entre el cuerpo y otro artefacto¹². Es una relación íntima y dependiente, una danza de a dos realizada en un contexto, que debe aprender pautas y reglas para bailar de manera armoniosa y segura en la colectividad. El andar en bicicleta está también permeada por un proceso de socialización. En este sentido, el ciclista ejerce y pone a prueba distintas competencias prácticas, corporales y de percepción (vista, reflejos, atención, ritmo, etc.) que junto con al aprendizaje de normas viales y de comportamiento, le permitirán circular con seguridad. “La primera habilidad que desarrollas es la de la supervivencia, porque realmente no hay una cultura establecida para poder convivir entre transeúntes, automovilistas y ciclistas. Debes estar super alerta, a todo lo que pasa, conocerla ciudad y los códigos, no sólo es pedalear; a mi también me ha generado mayor condición física”, “Entendí que ya sabía manejarme en la calle porque yo sabía andar en bici. Y eso me sirvió bastante para no tener miedo de andar entre los autos”.

El fenómeno emergente de convivencia del ciclista con el resto de los roles del espacio vial tradicional, cuestiona la vigencia de un sistema de valores donde la movilidad motorizada ha sido predominante. Entre los entrevistados de ambas ciudades, los posicionamientos enérgicos a favor del uso de la bicicleta pueden interpretarse como una búsqueda por hallar un espacio y rol propios, dentro del actual escenario de la movilidad del que comienzan a ser parte: “soy un férreo defensor de la movilidad sustentable”, “soy bastante fundamentalista y aunque nadie me acompañe (...) prefiero tener mi movilidad personal a tener que andar esperando un colectivo”.

De alguna manera la bicicleta, como sostiene Augé (2009), tiene un rol especial ayudando a los ciudadanos a retomar el control de sus propias acciones y un intento por tomar consciencia de sí mismos y de los lugares que se habitan. “Requiere que me organice más, porque tengo que saber exactamente por dónde voy y a todos los lugares a los que voy a ir en bici, si tienen posibilidad de dejarla de manera segura”.

Todos los entrevistados mencionaron que a partir de una mayor frecuencia al utilizar la bici, han desarrollado nuevas capacidades que tienen que ver con los movimientos corporales: “soy más ágil”, “ahora tengo más equilibrio”; con la coordinación cuerpo-artefacto: “ya la manejo bien, antes me parecía muy grande pero ya me acoplé”; y en las referentes al conocimiento de la ciudad: “empiezas a conocer más calles y rutas accesibles y agradables, semáforos, señalamientos...”

Aseguran también que al utilizar de manera cotidiana la bicicleta, las rutinas se han modificado, lo que ha favorecido el desarrollo e interés por aprender otro tipo de capacidades que antes no figuraban en sus predicciones: “me gustaría aprender mecánica básica, si voy sola y se me poncha la llanta en ese momento, por ejemplo, la otra vez me pasó y me ayudaron y pensé a la siguiente necesito aprender, que me dirijan y así hacerlo yo sola en otra ocasión”. En especial, para las mujeres, el aprendizaje vinculado a la reparación de algún desperfecto sencillo, implica el desarrollo de una capacidad que les permite enfrentarse de

¹² Al igual que caminar, la bicicleta es una práctica esencialmente corporal (y por consecuencia política). Marcel Mauss (1979) describe en sus estudios antropológicos sobre el cuerpo, el acto de caminar como una técnica del cuerpo que se aprende, desarrolla, gesticula, escenifica y modula según las posibilidades y las circunstancias que entrega el entorno. Caminar (o usar la bicicleta en la ciudad) no es movimiento individual, es el resultado de un proceso de socialización.

manera ventajosa a situaciones en las que tradicionalmente son percibidas como desconocedoras “a veces hay sobreprecios por ser mujer y ellos piensan que por ahí no tenés la menor idea y yo cada vez tengo más idea de la mecánica de la bici”.

El miedo es una sensación también compartida por los ciclistas, sobre todo cuando no tienen mucha experiencia rodando en la ciudad. “Al principio me daba miedo salir a rodar, las distancias no son tan largas, no era eso; pero cada salida me representan un pequeño reto”. El miedo expresado por los entrevistados, particularmente en Ciudad de México tiene que ver con los accidentes viales y el comportamiento de los conductores de medios motorizados. Crear estrategias para “lidiar con automovilistas”, es sin duda una de las habilidades que consideran necesaria para los trayectos. La comunicación y la percepción del otro se vuelve indispensable. Pensar en la seguridad individual, significa coordinar el movimiento propio y leer el movimiento del otro, presentir sus acciones y conocer el espacio donde se transita; reproducir normas de comportamiento y exigir de alguna manera que todos las cumplan. “Tienes muchas inseguridades y miedos, ya de por sí, manejar a la perfección la bici, luego tienes que lidiar con autos, no intervenir en su recorrido pero al mismo tiempo hacerte respetar. Aprendí a tener una actitud para imponerme. El contacto visual es importante, siempre tratas de buscar una posición de ventaja, hacerte notar, para evitar accidentes”.

Si bien, muchas de estas habilidades son ocupadas al momento de conducir un automóvil (para muchos de los entrevistados son nuevas, ya que no conducen auto), comentaron que la diferencia es la empatía que se genera cuando pedalean. “Al ser ciclista, cambió mi percepción también como conductor de carro, ahora respeto más, soy más tolerante, me pongo más en el lugar del otro; porque yo ya lo viví”, “cuando veo un auto que prende la luz de giro aminoro la velocidad (...) me quedo en diagonal al espejo para que el tipo me vea que voy lento para que doble tranquilo, empecé un poco a empatizar con el automovilista”.

Es esa empatía la habilidad más valiosa aprendida en la bicicleta. “Cuando eres ciclista te das cuenta de la posición del automovilista y del peatón”. Los testimonios en ambas ciudades, coinciden en la toma de concientización en la utilización del espacio, del respeto y del seguimiento de las reglas de vialidad. En particular, en Buenos Aires este proceso se percibe de manera evolutiva “al principio no respetaba los semáforos y después de un tiempo empecé a hacerlo”. Existe una necesidad de protegerse y proteger al otro para transformar los trayectos generalmente percibidos como “tediosos, aburridos, molestos” que experimentan en el transporte público o el automóvil a desplazamientos agradables y alejados de tensiones. Incluso hay una búsqueda por extender la posibilidad de uso a otro tipo de vialidades donde no se prevé -en el caso de Buenos Aires- construir ciclovías, destacando aspectos vinculados a la ampliación del acceso y el disfrute del espacio público: “yo si pudiera usar avenidas, iría por avenidas. Son más entretenidas”.

El sentimiento de protección y solidaridad a los otros, se extiende y pone las bases de un ambiente cada vez más disfrutable para usar el espacio. Los ciclistas se van apropiando de los lugares con su particular forma de transgredir, y ésta se encuentra basada en emociones de alegría y felicidad. “Me siento feliz... con esta bici me siento como en el caballo blanco de *Rinbow brite* paseando por la ciudad, me pone contenta, me dan ganas de seguir usándola”. “Soy muy feliz, me hace sentir ágil, dinámica...”. “Siento relajación, libertad”. “Me permite libertad, ser dueña de mi destino... o sea de la dirección”. “A mí me da alegría andar en bici, la sensación de sentir el aire, escuchar la ciudad, ver el paisaje...”.

Para Marc Augé (2009) el creciente interés por el uso de la bicicleta, permite a los *nuevos paseantes*, descubrir que la ciudad está hecha para ser vista, que es bella hasta en sus calles más modestas y que es fácil y agradable recorrerla: “andar en bici es algo maravilloso, tiene algo lúdico, algo de deporte, de velocidad, de adrenalina, de competencia, de viento que te da en la cara y te conecta con la naturaleza, de observación de la ciudad desde un lugar hermoso, en movimiento“. Se recupera la habilidad de vivir sensiblemente la ciudad como un proceso participativo y continuo, y no como espacios geográficos fragmentados. El viajero asume un rol activo “puedo hacer subidas”, “gano en capacidad torácica” y mientras “veo [que en] el transporte público, la gente se abruma por subirse a los transportes llenos en hora pico (...) y se cansa, viaja mal, amuchado, en vez de estar disfrutando un paseo. Yo la verdad aunque ande apurada con la bici, sigo disfrutando del paseo”.

La creciente presencia de ciclistas en las calles, ha permitido a los usuarios acercarse de manera cotidiana a la experiencia de construir ciudades más equitativas y justas. Vasconcellos (2015) sostiene que en los países en desarrollo las personas que regularmente utilizan bicicletas pertenecen a los sectores de ingresos más bajos de la sociedad dado que es el vehículo más barato de la escala. Este hecho durante muchos años colaboró en afianzar la visión predominante que otorga al uso del automóvil un privilegio vinculado con el acceso a una circulación más rápida y con un status social diferencial. Sin embargo, el incremento de usuarios de bicicletas que se incorporaron al espacio vial durante estos años, ha favorecido la percepción de un quiebre de paradigma: “[el uso] se ha extendido más en clases sociales medias altas, cosa que antes era solo de clase media, media-baja”, “hay una formación de pensamiento de clase media que identifica la adultez con el auto, con que todos los adultos de clase media tienen auto. Actualmente ese paradigma ha cambiado en mí y tengo más asimilada la idea de ver un adulto en bicicleta, y no necesariamente tiene que ser de clase baja o clase trabajadora.”

El movimiento ciclista en la Ciudad de México ha demostrado una interesante pluralidad con un objetivo común: humanizar las calles y apropiarse de ellas. El uso de la bicicleta como medio de transporte trasciende hacia una dimensión social; y las rodadas son el mecanismo perfecto para impulsar las iniciativas ciudadanas que apuestan por una convivencia respetuosa entre peatones, ciclistas y automovilistas. “En las rodadas la gente es bastante unida, bueno en general porque también si te pasa algo en la bicicleta siempre hay otro ciclista que se detiene y te ayuda o al menos te pregunta si todo va bien”.

En este sentido, cabe destacar la valiosa labor que algunos colectivos u organizaciones han aportado al impulso del uso de la bicicleta en la Ciudad de México. En opinión de los ciclistas, gracias a ellos han aumentado sus conocimientos, mejorado su técnica y sobre todo han contribuido a incrementar el sentimiento de seguridad, factor indispensable en la decisión de tomar esta opción modal.

En Buenos Aires la participación de los entrevistados en acciones que impulsan el uso de la bicicleta organizadas por los colectivos ciclistas o por el propio Gobierno de la Ciudad no es sostenida en el tiempo: “me he sumado a una que se realizó por el barrio de Caballito” o incluso se expresa como una potencialidad a futuro: “alguna vez pensé en sumarme a los eventos de Masa Crítica, pero nunca lo hice”. Si bien se reconoce la importancia de esta tarea de impulso, el impacto de estos colectivos es puesto en cuestión: “la verdad no participo de bicicleteadas. Entiendo el espíritu de concientización y de reclamo por la ecología pero sinceramente tiene un aire medio snob la movida”. Sin embargo, de manera informal se generan intercambios de conocimientos y recomendaciones entre usuarios, por ejemplo sobre

lugares donde es mejor hacer reparaciones “si un ciclista de buena ley me está recomendando yo voy a ir a ver qué onda”.

4. EFECTO PEDALEADA

La promoción del uso de la bicicleta ha permitido que se sumen nuevos usuarios al escenario vial de la ciudad. Estos actores destacan la importancia de la seguridad que brinda la segregación espacial para la circulación, incluso algunos lo asocian con la motivación para el uso. Otros se posicionan como usuarios *históricos* de la bicicleta previos al impulso dado por las políticas implementadas durante los últimos años e incluso rescatan la antigüedad como un valor. Emergen críticas al estado de las infraestructuras, se menciona la necesidad de ampliar y conectar más la red actual de ciclovías y de integrar la bicicleta con otros modos de transporte (tren, subterráneo, colectivo). Las conductas de todos los roles del escenario vial son revisadas por los entrevistados: automovilistas, peatones e incluso de los propios ciclistas, que transgreden normas. Por otro lado, la incorporación de elementos de seguridad exigidos (casco, luces, etc.), el cumplimiento de la normativa (respetar semáforos, no conducir en contramano, etc.) así como el estado de la convivencia, son percibidos como parte de un proceso de maduración.

Estas experiencias otorgan al ciclista un papel activo. Unidos a sus máquinas de dos ruedas, son partícipes de una transformación que se está produciendo en la ciudad. Emerge un fenómeno: los ciclistas han ocupado visible y concretamente el espacio público. Las infraestructuras con sus defectos y sus virtudes ponen en juego el equilibrio vial en el que los vehículos motorizados, y en especial el auto, son actores protagónicos.

Las prácticas de movilidad de los ciclistas conllevan un replanteo de la forma en que se vive, se piensa y se planifica el espacio público en las ciudades. Los ciclistas despliegan estrategias en sus prácticas cotidianas para acceder a bienes y servicios disponibles en la ciudad, que son percibidas como ampliamente beneficiosas en comparación con lo que ofrece el modelo de movilidad tradicional (automóvil, transporte público, caminatas). Un ciclista entrevistado, al referirse a la posibilidad de incrementar sus viajes en su bicicleta expresó “Me gustaría porque es placentero, saludable y te hace ver la ciudad de una manera más libre”. Esta nueva visión precisa un abordaje integral que posibilite al modelo de movilidad que favorece los modos sustentables, inscribirse como parte de un proceso de cambio del modelo urbano.

Asimismo, abordar estos fenómenos con metodologías cualitativas permite contar con información sobre las formas adquiridas por las prácticas urbanas y de movilidad cotidiana. Las representaciones sobre la ciudad y el uso de la bicicleta como medio de transporte, resulta de gran relevancia en la construcción y ajustes de las políticas urbanas, permitiendo la identificación y apropiación de las mismas por parte de la ciudadanía. Más allá de los objetivos que busca abordar la política pública, la emergencia de colectivos ciudadanos y las percepciones asociadas a las nuevas dinámicas urbanas por parte de estos actores, pueden aportar a la reflexión sobre la forma del ordenamiento territorial.

REFERENCIAS

- Aldred, R. (2013). *Incompetent or too competent? Negotiating everyday cycling identities in a motor dominated society*. *Mobilities*, 8, 252-271.
- Auge M. (2009). *Elogio de la bicicleta*. Barcelona: Gedisa Editorial.
- Connolly, P. (2009), “*La pérdida de la movilidad*” en *Ciudades*, núm 82: 9-19.

- Flores Paola, Monterrubio Miriam, Medina Tannia (2013). "Ecobici: una mirada en movimiento" en las *Memorias del Congreso Nacional de Jóvenes Comprometidos con las Ciudades*, Universidad Iberoamericana de Puebla.
- Gorz, A. (1973). *La ideología social del automóvil*. Le Sauvage, París, sept – oct, 1973.
- Herce, M. (2009) *Sobre la movilidad en la ciudad*. Ed. Reverte. Barcelona.
- Jacobs, Jane (1992). *The Death and Life of Great American Cities*: Vintage Books.
- Lynch, Kevin (1984). *La imagen de la ciudad*. México – Barcelona, Gustavo Gili.
- Marcel Mauss (1979). *Sociología y antropología*, Madrid: Editorial Técnos.
- Ortíz, F. (2013) Medidas para el impulso de la bicicleta en el área metropolitana de Buenos Aires <http://eluree.org/wp-content/uploads/2013/09/actas/GT3%20pdf/5%20-%20GT3_Ortiz_3056%20-%20final.pdf>
- Rinaldi, F. (2014) Bicicletas y equidad vial. Hacia nuevas formas de entender el tránsito. *Revista Transporte y Territorio*. pp 135-139. <<http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/658/833>>
- Pérez López Ruth (2011). *Por mi ciudad en bicicleta. Experiencias de ciclistas en la ciudad de México*, México: Bicitekas.
- Pérez, Ruth (2013). *El sistema de bicicletas públicas "Ecobici": del cambio modal al cambio social*. Espacialidades, pp. 104-124.
- Pérez, Ruth (2014). *Movilidad cotidiana y accesibilidad: ser peatón en la ciudad de México*, Cahiers du CEMCA, Serie Antropología, No.1
- Sennett, R. (1994) *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Ed. Alianza. Madrid.
- Sanz Alduán, Alfonso (2008). *Calmar el tráfico: pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana*. Madrid: Centros de Pulicaciones, Ministerio de Fomento.
- Suárez, A. (2012, 30 de enero). "La bicicleta en México, en intensa competencia frente al automóvil" en *La Jornada ecológica en línea*. Desarrollo en Medios. Recuperado el 30 de enero de 2012, de <http://www.jornada.unam.mx/2012/01/30/eco-c.html>
- Tironi, Martín (2011). *Construyendo infraestructuras para la movilidad: el caso del sistema de bicicletas en libre servicio de París*. Athenea Digital, 11(1), 41-62. Disponible en <http://psicologiasocial.uab.es/athenea/index.php/atheneaDigital/article/view/824>
- Tironi Martín (2012). "Algunos aportes metodológicos en torno a la movilidad en bicicleta" en *Plataforma Urbana*, 7 mayo. Recuperado el 30 de enero de 2015: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/05/07/algunos-aportes-metodologicos-en-torno-a-la-movilidad-en-bicicleta/>
- Tronchet, Didier (2008). *Petit traité de vélosophie: Réinventer la ville à vélo*. Paris: J'ai lu.
- Vasconcellos, E. (2015) *Transporte urbano y movilidad*. Ed. UNSAM. Buenos Aires.
- Valera, S. (1996). "Análisis de los aspectos simbólicos del espacio urbano.Perspectivas desde la Psicología Ambiental" en *Revista de Psicología Universitas Tarraconensis*, 18 (1), 63-84