

¡Atención! ¡Ciclistas activandos!  
Conclusiones del Segundo  
Cicloencuentro de la  
Red de Ciclistas Urbanos.  
Buenos Aires, 8 de agosto de 2015.

## *Breve Introducción*

El sábado 8 de agosto de 2015 la Red de Ciclistas Urbanos convocó al 2° Cicloencuentro “Poder ciclista. Derecho a pedalear. Pacificación vial” en la Biblioteca Nacional de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El objetivo del encuentro era simple, convocar a los ciclistas a debatir y reflexionar sobre sus experiencias cotidianas e intentar responder de manera colectiva algunas preguntas sobre la situación actual del ciclismo urbano en Buenos Aires y la Argentina. ¿Es la Reina del Plata una ciudad realmente amigable con la bici? ¿Cuales son los principales desafíos para que el ciclismo urbano siga creciendo? ¿Qué rol puede ocupar la bicicleta en las políticas de transporte metropolitanas? ¿Cómo se construyen espacios públicos seguros para los ciclistas y peatones? ¿Es necesario generar más espacios de participación para los ciclistas?

La convocatoria partía de una premisa compartida en la Red de Ciclistas Urbanos; ser ciclista en la ciudad puede ser mucho más que elegir individualmente a la bicicleta como forma de transporte cotidiano. Es también una manera de tomar partido por un espacio público cada vez más humanizado, de recuperar la calle como un espacio compartido de ejercicio de ciudadanía, donde el automóvil no sea el único rey y de enfrentar una de las violencias sociales más invisibilizadas, la violencia vial.

En este documento presentamos las principales conclusiones y consensos a los que se arribaron en el Segundo Cicloencuentro. Esperamos que el evento haya sido un verdadero mojón en la construcción de espacios de participación y empoderamiento de los ciclistas urbanos de Buenos Aires y, porque no, de la Argentina. La riqueza de los debates, el compromiso puesto por cada uno de los más de cien ciclistas que participaron nos obliga a seguir construyendo espacios de incidencia pública ciclista, a desarmar los prejuicios que aún pesan sobre la bicicleta como forma de movilidad y hacer aportes sustantivos para lograr ciudades pedaleables y espacios viales cada vez más equitativos y pacificados.

## *Antes que nada ¿Qué es la Red de ciclistas urbanos?*

La Red de Ciclistas Urbanos (RCU) es un espacio abierto a todos los ciclistas cotidianos que nuclea asociaciones vinculadas al ciclismo urbano, emprendedores de la bicicleta, investigadores y periodistas vinculados al mundo de la bicicleta y al activismo vial. Surge porque creemos que es necesario y oportuno que los ciclistas participemos de manera colectiva en el debate público y hagamos nuestro aporte para la construcción de ciudades que prioricen el transporte público, el uso de la bicicleta y privilegien al peatón. ¿Por qué una Red? Porque es una forma de organizarse reconociendo la diversidad del vasto movimiento de ciclistas urbanos.

El objetivo principal de la red es promover el uso de la bicicleta en la ciudad y fomentar un ambiente vial amigable con formas alternativas de movilizarse por el espacio público. Los integrantes de la RCU estamos convencidos que los beneficios de la bicicleta, como el logro de un medioambiente urbano menos contaminado y un ambiente vial más pacificado, son un logro compartido por todos los habitantes de la ciudad.

Las principales propuestas de la RCU incluyen desde demandar mejoras y rectificaciones de las bisiendas y ciclovías; reclamar más y mejor fiscalización del tránsito; proponer programas de incentivos fiscales al uso de la bicicleta y el abandono del auto como forma de movilidad excluyente; hasta impulsar más usos de la bicicleta en la ciudad, como la creación de bici taxis, servicios logísticos y transportes de carga. Para ello desarrolla acciones que visibilicen las problemáticas específicas que afectan a los ciclistas urbanos, entre ellas la realización de Cicloencuentros; espacios de reflexión y propuesta para el empoderamiento del colectivo ciclista de la ciudad, donde los ciclistas comparten sus propuestas y experiencias cotidianas.

## *Un poco de historia de los cicloencuentros*

Si bien son innegables los avances registrados en los últimos años en infraestructura ciclistas y en políticas e iniciativas públicas y privadas para la promoción de la bicicleta como forma de movilidad cotidiana, este auge no tiene aún un correlato en la conciencia de identidad de los ciclistas como colectivo social, ni tampoco ha impactado en una mejora de la calidad de las normas que regulan el uso de la bicicleta en la ciudad, entre otras cuestiones. Por ello una de las primeras actividades que se propuso realizar la RCU fue la de crear espacios de encuentro donde los ciclistas desarrollen herramientas conceptuales para pensarse como actores del ambiente vial, desmontar preconceptos sobre la bicicleta y se movilicen para lograr normas viales más inclusivas.

Con estas cuestiones en debate, el sábado 25 de octubre de 2014 la RCU realizó el Primer Cicloencuentro en la ciudad de Buenos Aires en la sede de la Fundación T.I.D.O. La concurrencia, que incluyó desde ciclistas cotidianos, periodistas especializados, investigadores académicos, la gente de la Asociación de Ciclistas Urbanos y grupos de cicloturistas; fue una muestra de la diversidad del movimiento ciclista actual.

El encuentro consistió en dos talleres consecutivos. En el primero Néstor Sebastián, presidente de la Asociación de Ciclistas Urbanos, revisó las principales normas que regulan la bicicleta en la ciudad y sostuvo que las mismas tienen una fuerte tendencia a homologar la bici con el auto o con la moto. ¿Sino por qué la ley hace obligatorio el uso de espejos retrovisores en ambos lados de la bicicleta? ¿O de guardabarros? Obligaciones que no contemplan las distintas variedades de bicis que existen y que tienen efectos casi nulos sobre la seguridad del ciclista. La principal conclusión de ese taller fue que es tarea de todos los ciclistas trabajar para adecuar todas las normas viales a las particularidades que tiene la bici, no solo para seguridad de todos, sino también para hacer de la calle un lugar más justo.

En el segundo taller se analizó críticamente la forma con la que se suele abordar la problemática del ciclismo urbano en los medios de comunicación y en la opinión

pública en general. Dichos del sentido común como que *“la bicicleta es peligrosa”* o que la *“calle es para los autos”* fueron discutidos y puestos en debate. La principal conclusión fue que es fundamental como ciclistas, pero principalmente como ciudadanos, democratizar el ambiente vial y considerar a la calle como parte del espacio público, no sólo para el uso de los ciclistas, sino para beneficio de tod@s los habitantes de la ciudad.

### El Segundo Cicloencuentro, hacia ciudades más biciinclusivas

Aprovechando la experiencia obtenida en la organización del primer Cicloencuentro y tomando en cuenta sus conclusiones, la Red decidió convocar a un segundo Cicloencuentro bajo las consignas “Poder ciclista. Derecho a pedalear. Pacificación vial” para el 8 de agosto de 2015. La cantidad de participantes fue muy superior a la del primer Cicloencuentro; más de cien ciclistas llenaron la sala Julio Cortázar de la Biblioteca Nacional y aportaron riqueza y diversidad a las discusiones.

Entre los participantes se encontraban el periodista y activista de la bicicleta Andrés Kilstein, Dhan Zunino Singh; sociólogo e historiador especializado en temas de movilidad, Alberto Hidalgo Posligua del colectivo ciclista *Libre actividad* de Guayaquil, Ecuador, gente de los programas radiales *Baires en Bici* y de *B Invasión Bicicleta*, junto a muchos participantes de la Masa Crítica y ciclistas cotidianos. También participó Eduardo Tonello, padre de Pablo Tonello, joven ciclista que fue asesinado el 30 de julio de 2014 cuando unos delincuentes le robaron su bicicleta en Libertador y Lacroze y que hoy lleva adelante la iniciativa *“Pablo, semilla de una nueva generación”* con el objetivo de generar espacios seguros para los ciclistas.

#### *¿Quiénes son los ciclistas que participaron del cicloencuentro?*

Para saber un poco más sobre quiénes son los ciclistas urbanos, la RCU organizó una brevísima encuesta a los participantes del Cicloencuentro. Los principales datos obtenidos son:

- Sobre un total de 144 inscriptos, casi el 40 por ciento fueron mujeres.
- El 52% de los encuestados optó por la palabra “libertad” para definir la principal ventaja de la bicicleta.
- El 88% dijo poseer dos o más bicicletas.
- Los problemas para estacionar la bici es el principal obstáculo para usar la bicicleta como forma de movilidad.
- El 80% cree que los intereses de los ciclistas no están representados en la esfera pública.
- Casi el 90% contestó que el viaje al trabajo era su destino principal.
- La defensa de los derechos de los ciclistas, la promoción del ciclismo urbano y el impulso de leyes y normas en favor de los ciclistas fueron las tareas que los participantes demanda a los grupos y asociaciones ciclistas.

### *El Encuentro*

La dinámica planteada para el encuentro incluyó un reportaje público a dos destacados especialistas en planificación urbana y políticas para el fomento del ciclismo urbano. Se buscó profundizar algunos aspectos conceptuales sobre la cuestión de la bicicleta en la ciudad; para luego pasar a un debate en grupos a partir de distintos disparadores elaborados por la Red.

Irene Fernández, miembro de la RCU, fue la responsable de llevar adelante el reportaje a los especialistas invitados: el Arquitecto Francisco Ortiz, Master en planificación del MIT y consultor del programa de bicicletas públicas de Buenos Aires y Henrik “Kike” Lundorff Kristensen, politólogo, director del *Viking Bike Academy* y también miembro de la RCU.

Ambos especialistas, que se definieron como ciclistas convencidos; reconocieron los logros obtenidos por Buenos Aires y otras ciudades del país, pero invitaron a los asistentes a pensar en todo lo que falta para tener una ciudad “relamente ciclable”. Kristensen señaló que *“hay que romper con el paradigma que dicta que la bicicleta solo tiene que estar dentro de la bicisenda”* y en esa línea Ortiz aportó que el objetivo debe ser que todo el espacio público sea pedaleable, *“puede haber*

*jerarquías de calles y espacios pero en el ideal de la ciudad pedaleable, el auto es secundario, hay menos semáforos, no hay separación entre cordón y calzada entre otras cosas". De cualquier forma, ambos reconocieron que la seguridad y confort que ofrecen las ciclovías y biciesendas ha sido un factor muy importante para generar nuevos ciclistas urbanos.*

Consultados sobre cómo construir una cultura de la bicicleta, Ortiz reconoció que si bien se han hecho muchos eventos de promoción en Buenos Aires se preguntó sobre el impacto de esas iniciativas; *"todavía somos actores minoritarios del tránsito y a la cultura de la bicicleta le falta más arraigo"*. Por su parte Kristensen señaló que basar todos los argumentos en favor de la bicicleta hablando de salud y medioambiente es insuficiente; *"la gente en Dinamarca no se sube a la bicicleta para quemar grasas, ni para salvar el planeta; se suben a la bicicleta porque es la forma más rápida y flexible para moverse por la ciudad. Pero para poder decir eso, hay que construir más infraestructura que lo permita"*.

Un momento interesante sucedió cuando Irene Fernández preguntó a los panelistas sobre la relación del espacio dedicado a la bicicleta respecto del resto del espacio vial. *"Sería muy importante para el planeamiento urbano"* señaló Ortiz *"empezar a hacer visibles los costos que impone cada modo de transporte y cobrarlos como corresponde, es una idea de justicia. Hoy el auto está siendo tremendamente subsidiado, ocupa cinco metros cuadrados cuando una bici ocupa quince centímetros. El auto tiene enorme beneficios pero también genera impactos negativos en la ciudad. Y además faltan muchas mejoras en el transporte público para que se sea una opción real al auto, porque no olvidemos que la bici es en un punto, transporte privado"*. Hacia el futuro ambos especialistas recalcaron que hay que repensar la presencia de la bicicleta en las avenidas de la ciudad e integrar más la bici en todas sus formas a las políticas de transporte de nivel metropolitano.

*Pedaleando, debatiendo y consensuando*

Luego del reportaje público, los asistentes se dividieron en grupos y a partir de una serie de disparadores ofrecidos por la Red -¿Cuáles son los beneficios de la bici? ¿Qué hacemos frente los obstáculos en el camino? ¿Bicicletas para todos? ¿A qué tenemos derecho los ciclistas? - comenzó la discusión. El espacio de debate permitió compartir vivencias comunes y los temas tratados abarcaron desde la posibilidad de subir la bicicleta al subte y los importantes déficits de conectividad que tiene la red de ciclovías porteña tanto entre los barrios como con los partidos que limitan con la ciudad; hasta la necesidad de incorporar la bicicleta a los contenidos escolares para generar una nueva cultura de la movilidad.

Los participantes se mostraron de acuerdo en que para lograr una ciudad pedaleable hace falta mucho más que una red de bicisendas más o menos integrada. Las infraestructuras para las bicicletas deben ser flexibles e inclusivas y convertirse en espacios de pacificación del tránsito que favorezcan a los ciclistas, a los peatones y por qué no, a los automovilistas.

Las conclusiones más destacadas que surgieron del debate durante Cicloencuentro fueron:

- La bicicleta como forma de movilidad cotidiana tiene múltiples beneficios para los ciclistas y para la ciudad en su conjunto. Es un transporte sustentable y pacífico que fomenta la autonomía de los ciudadanos y genera espacios públicos más democráticos e igualitarios. Un ciudad más pedaleable es también una ciudad más humanizada e inclusiva para todos sus habitantes, ciclistas y no ciclistas.
- Una ciudad “ciclable” debe generar espacios viales más inclusivos con quienes tienen mayor vulnerabilidad como los niños, los adultos mayores y las personas con discapacidad. Las calles y las avenidas son parte del espacio público al que todos tenemos derechos a acceder en igualdad de condiciones.
- La distribución geográfica de la infraestructura ciclista, tanto los carriles específicos como la disposición de los puestos de bicicletas públicas, debe

responder a criterios de equidad e integración de los distintos barrios de la ciudad.

- Los espacios de estacionamientos públicos de bicicletas en las cabeceras y estaciones de los distintos transportes públicos favorece la integración de los distintos modos de transporte y expande el uso de la bicicleta a todos los ciudadanos porteños.
- La base del éxito de cualquier política pública es la participación social. Es muy necesario que los ciclistas construyan organizaciones democráticas, sólidas y participativas como también que el Estado, en todos sus niveles, tome nota de las demandas específicas de los ciclistas en todas sus disciplinas, mejore las leyes y normas que regulan a la bicicleta en el espacio vial y abran espacios de participación y consulta con los usuarios cotidianos de la bicicleta.

El encuentro permitió dimensionar las tareas que los ciclistas urbanos tienen por hacer y que necesariamente incluyen participar, organizarse y desarrollar acciones independientes que promuevan la cultura de libertad y autonomía de la bicicleta. El encuentro también sirvió para reunir muchas voluntades dispersas, ciclistas que reconocen que hace falta un poco más que pedalear para lograr espacios seguros e inclusivos con la bicicleta y están dispuestos a participar para lograrlo.

En esa clave, los ciclistas reunidos en el Segundo Cicloencuentro manifestaron su vocación de seguir pedaleando por la ciudad, ya sea para ir a sus ocupaciones, para practicar su deporte preferido, como por el simple placer de pasear por la ciudad y se comprometieron a ser protagonistas de un cambio cultural que busque la pacificación del tránsito y fomente opciones de movilidad saludables y ambientalmente sustentables.

## **Coordinación de la Red de Ciclistas Urbanos.**

- Pablo Echevarría es un entusiasta ciclista urbano, realizó varios viajes con alforjas por el sur de América y otros países. Participa de warmshower.org (red de ciclohospedaje para viajeros). Además es Licenciado en Ciencias de la Computación de la UBA.
- Irene Fernández, militante ciclista, escribe en Ciclófera y es Diseñadora Gráfica. FB/fernandez.irene
- Matías Fernández Long, apasionado ciclista y secretario de Prensa de APDESBA (Asociación del Personal de Empresa Subterráneos de Buenos Aires, que nuclea a los empleados de la estatal SBASE). Ingeniero Electricista UBA 1988.
- Néstor Sebastián es Licenciado en Accidentología y Prevención Vial y director del Programa En Bici Seguro ([www.enbiciseguro.org.ar](http://www.enbiciseguro.org.ar)) y presidente de la ACU Asociación de Ciclistas Urbanos, fundada en 1996 ([www.acu.org.ar](http://www.acu.org.ar)).
- Fernando Rinaldi escribe el blog Ciclofamilia ([ciclofamilia.wordpress.com](http://ciclofamilia.wordpress.com)) desde 2010 junto a Marcela Espíndola y para la revista Ciclismo XXI. Trabajó en la Secretaría de Derechos Humanos en temas vinculados a violencia y equidad vial. Desde hace 3 años realiza encuentros para que los adultos logren andar en bicicleta.
- Henrik "Kike" Lundorff Kristensen Difunde conocimiento danés sobre ciclismo y para contribuir a la "ciclicidad". FB /vikingbikeacademy