

“Usar la bicicleta en las ciudades es plantear un cambio”



Como costumbre cotidiana o como instrumento de acción política, el uso de la bicicleta está experimentando un auge.

Daniele Grasso
Redacción

“El ciclista no hace colas, no tiene problemas de aparcamiento. Sigue hacia adelante, orgulloso, y su ágil vehículo transmite una tranquila solemnidad. Casi de broma, supera al automovilista estancado en el tráfico, encogido entre respaldo y asiento y en una regresiva posición fetal”. El escritor francés Didier Tronchet resume así, en su *Pequeño tratado sobre la ciclofilosofía*, la filosofía del ir en bicicleta, que en los últimos años está teniendo cada vez más adeptos.

El informe del Ministerio de Fomento relativo al año 2010 indica que sólo el 5% de la población del Estado usa la bicicleta como medio de transporte habitual (en

Alemania es el 16%). Pero en las grandes metrópolis españolas, los cascos y los chalecos reflectantes se están abriendo huecos entre los tubos de escape. En Madrid, según el *Informe Sobre el Estado de la Movilidad*, el incremento de bici como medio de transporte habitual ha sido del 20% en 2010, y del 50% un año antes. Según el Centro de Investigación del Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid (TRANSYT), Barcelona es la única gran área metropolitana donde los desplazamientos a pie o en bicicleta llegan a suponer un 20,2% del total, “debido principalmente a que los desplazamientos en bicicleta empiezan a tener un papel cada vez más importante en su movilidad”.

El *Informe europeo para el fomento del transporte en bicicleta* (2011) enarbola a Sevilla como ejemplo de “cambio repentino” en

las modalidades de desplazamientos urbanos a favor de la bicicleta y en detrimento del coche. “La bicicleta ha vuelto para alegrar las calles de las ciudades grises de humos, contaminación y atascos permanentes”, es el balance que hace Josu Díaz, de Pedalibre, una asociación de defensa de la bicicleta urbana.

Masa Crítica

Los estudios sobre movilidad aseguran que la coyuntura económica ha tenido un papel importante en el abandono del coche, aunque no lo vinculan directamente a un aumento de la movilidad ciclista. Lo cierto es que muchas personas que usan la bicicleta como medio de transporte apuestan por otro modelo económico donde el uso del coche no sea el centro. Joaquín, socio-fundador de la cooperativa de bicicletas madrile-

ña Goteo, se plantea el uso de la bicicleta como alternativa social al modelo vigente: “Utilizar la bicicleta, sobre todo en la ciudad, significa plantear un cambio”.

Los logros del ciclismo urbano son “obra del esfuerzo ciudadano, la movilización de la movilidad”, argumenta Elisabeth Lorenzi, doctora en Antropología Social que se define

“La falta de costumbre hace que haya gente que no respete al ciclista como un ocupante más de la calzada”

como una “apasionada” participante de la mejor muestra de “esta práctica ciudadana”, las Masas Críticas.

Este evento ciclista se celebra el último jueves de cada mes en ciudades de todo el mundo (el primero

fue en 1992, en San Francisco) y reúne a miles de personas en todo el Estado español. “Poco a poco convierten la bicicleta en otro símbolo de la ciudad, que la distingue en calidad de vida y ordenación urbana de las demás”, señala Lorenzi refiriéndose a Barcelona, Vitoria o Sevilla. En esta última, y según los últimos datos publicados por la asociación A Contramano, el aumento de personas que se mueven en bicicleta ha sido notable: han pasado de los 6.000 ciclistas urbanos de 2006 a 50.000 en 2009.

Pero no se puedan limitar a una sola las líneas de pensamiento de este “centro social en movimiento”, como lo definió en DIAGONAL Juan Gamba, uno de sus promotores en la capital. Todas las fuentes consultadas –el último jueves del mes de abril– aseguran que las reivindicaciones no han cambiado con los años: “La Bicicrítica va enfocada a los ciudadanos, a que nos vean, a que la gente comprenda que la bici es posible y es divertida”, señala Pedro, asiduo de la movilización.

Visibilizando el uso de la bicicleta en la ciudad, “se intenta conseguir un cambio de mentalidad: eliminar el ‘cochecentrismo’ y recuperar la ciudad para el ciudadano, haciéndola más amable y más ecológica”, argumenta David desde la Masa Crítica. “Es una crítica a cómo se entiende la movilidad en las ciudades, pero no sólo contra las Administra-

ciones Públicas, sino también contra el resto de la sociedad”, añade Josefina, otra participante. Y es que, como señalan participantes en las Masas Críticas de ciudades como Guadalajara y León, “la falta de cos-

tumbre hace que aún haya gente que no respete al ciclista como un ocupante más de la calzada”. En la mayoría de los casos, las escasas respuestas de los ayuntamientos se dirigen hacia la construcción de vías ciclistas: en el caso de Madrid las respuestas de la Administración “responden a un modelo urbano en el que la bicicleta sigue teniendo un papel recreativo”, señala Lorenzi.

Sin embargo, es un error reducir las reivindicaciones ciclistas a “queremos más carriles bici”. El problema, resume Joaquín, de Goteo, es más bien “el uso masivo del coche y las concesiones que se le hacen. Lo que haría falta es meter una brecha en este modelo urbano”.

Háztelo tú misma

Un ejemplo de espacios autónomos dedicados a las dos ruedas en ciudades dominadas por el

“cochecentrismo” es el de los talleres bici: “un taller de bici social y participativo es una pequeña isla dentro de un océano hostil”, señala Díaz de Pedalibre, quien participa en varios de los talleres bici existentes en Madrid.

Elisabeth Lorenzi documentó la

En la huelga general del 29 de marzo los “bicipiquetes” organizados sorprendieron a agentes y conductores

expansión de estos espacios en el estudio *Centro social en movimiento. Los talleres de autoreparación de bicicletas en espacios autogestionados* (2010). Subraya que los centros “en los que se ubican

coinciden en la autogestión, una visión política antiautoritaria, la adscripción a los movimientos sociales y la participación y uso del espacio de grupos no formalizados”. “Algunos de estos espacios son okupados y otros no”, continúa Lorenzi, “pero el movimiento de okupación en Madrid provee y genera los principales recursos para que estas iniciativas sean posibles”. A su juicio, el crecimiento de la Bicicrítica en Madrid está relacionado directamente “con los espacios autogestionados y un trasvase mutuo de contenidos y prácticas”.

En esta relación directa también coinciden desde Pedalibre: “El taller bici no sólo significa un lugar de autoreparaciones de bicis, sino que conecta sensibilidades muy diferentes: reciclaje, ecología, intercambio, solidaridad, política, aprendizaje y conocimiento”, señala Josu Díaz.

Esta sensibilidad política en el uso de la bicicleta es la que cobra forma a través de acciones como las del colectivo barcelonés Bicosos, que han propuesto actividades como la “bicicletada antitortura”, una ruta por los lugares relacionados con el suicidio de Patricia Heras, la joven que se quitó la vida seis meses después de ingresar en prisión por el conocido como caso 4F.

Bicicipiquetes

En la huelga general del 29M, decenas de ciclistas se volcaron en las principales arterias de sus municipios ante las miradas perplejas de agentes y conductores en varias ciudades del Estado. Dando vida a los “bicicipiquetes”, retomaron uno de los lemas de la Bici crítica: “no bloqueamos el tráfico, somos el tráfico”. Como señala David, que participa, desde Parla, en las movilizaciones ciclistas de la capital, “el bicicipquete forma parte de la circulación, y ésta es parte del consumo y variable importantísima a tener en cuenta de cara al éxito en una huelga general”.

Según muchos de los participantes, resume uno, utilizar la bicicleta para la protesta “es una expresión de rebeldía, una forma de decir no a lo establecido”. Sin entrar en “la política de partidos”, desde Guadalajara creen que “apoyar un modelo de movilidad distinto supone la reivindicación de un cambio, una oportunidad de modificar un modelo de ciudad y de la relación de las personas con su entorno”.

El socio de Goteo contactado por este periódico advierte, en esta línea, que el movimiento ciclista debería tener presente, “como objetivo”, que ir en bici o en coche no se convierta en una diferencia política: “sería un error apropiarse de la bici como bandera política. Si se pone de moda usar la bici como medio de transporte urbano entre los votantes del PP, bienvenido sea”, concluye.



La bici en la ciudad

Gianni Rondinella, de TRANSYT, explica qué beneficios aporta la bici a la movilidad urbana.

“La gran contribución de la bicicleta a la ciudad, sobre todo en las grandes urbes, está en su capacidad de ‘humanizar’ el espacio público tan gravemente devastado por los procesos de desarrollo capitalista que han llevado a organizarlo en función de agluzar los flujos (de vehículos, de mercancías, de renta), volverlos más lejanos, más rápidos y a la vez poder controlarlos mejor”, opina Gianni Rondinella, planificador urbano e investigador para TRANSYT en el ámbito de la movilidad urbana no motorizada.

Para este experto, embarcado en una tesis doctoral sobre el papel de la experiencia en la decisión de usar la bicicleta como modo de transporte urbano, aunque en Europa existen ciudades con una larga tradición ciclista, “las ciudades españolas deberían buscar modelos propios y más acordes con sus especificidades”. Y advierte de que “corremos el riesgo de perder si las políticas de movilidad se limitan a incrementar la oferta de modos de transporte sin restar opciones al automóvil”.

Como ejemplo de movilidad sostenible destaca el de Vitoria-Gasteiz: “La Administración, junto a la ciudadanía, tras un proceso de participación que lleva años, ha entendido que la cuestión clave es la ordenación del espacio público más que su transformación física. Es decir, orientando las prioridades hacia el cambio de las reglas del juego” en la calle, más que hacia la configuración física del tablero”. Este cambio en las reglas del juego implica, en otras palabras, “apropiarse de parte del espacio que la ciudad actualmente destina al coche, con medidas de rápida implantación y de bajo coste económico”, concluye este investigador.

Zaouia Ahansal • Ait Bouguemez • Mgoun Sur y cañones...

trekking 2012

ALTO ATLAS

JULIO
salidas 7 y 14
Otras fechas, CONSULTAR

IRUÑEKO AA-KEM/MOC

trekkingkem@gmail.com • 659307452

25 FIRA ALTERNATIVA TIVAJEVA LEYDIA

FIRAALTERNATIVA.ORG

1, 2 I 3 DE JUNY 2012

***** AL LLIT VELL DEL TÚRIA ENTRE EL PONT DE L'EXPOSICIÓ I EL DE LES FLORS

COL·LECTIUS SOCIALS, ARTESANIA, MERCAT DE VERDURA ECOLÒGICA, ALIMENTACIÓ VEGETARIANA, XERRADES

***TALLERS PARTICIPATIUS, ACTUACIONS MUSICALS

Tienda de bicis para el ciclismo urbano

Proponemos soluciones a los problemas de movilidad en la ciudad

VENTA DE CITY BIKES, PLEGABLES, HOLANDESAS, HÍBRIDAS
ENVÍO DE BICIS PLEGABLES A TODA LA PENINSULA.
PRIMERAS MARCAS: PANTHER, GUDEREIT, BROMPTON, DAHON.

recicleta

www.recicleta.com

976 295 800 • CALLE ASALTO, 69 • LA MADALENA • ZARAGOZA