

# Presentación

## Dossier Ciudades y bicicletas



**Fernando Javier Rinaldi**

Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires /  
Centro de Desarrollo y Territorio, Universidad Nacional de San Martín, Argentina

Retorno a la utopía, retorno a lo real, da lo mismo.  
¡Arriba las bicicletas para cambiar la vida!  
El ciclismo es un humanismo

Marc Augé, *Elogio de la Bicicleta*

La cita, de uno de los más exquisitos y deliciosos libros que se hayan escrito sobre bicicletas y ciclismo, parafrasea el título de la respuesta de Sartre de octubre de 1945 a las críticas que comunistas y cristianos católicos le plantearon al existencialismo. En formato de conferencia, introduce los principales elementos de su filosofía en un París de posguerra donde lo único que funcionaban eran las bicicletas. Pero ¿qué tienen que ver Sartre y el existencialismo con este dossier?

Más allá de los testimonios fotográficos que presentan a Jean Paul montado en una *petit-bi* -antecesora de las bicicletas plegables de rodado chico- durante la ocupación alemana; una lectura “ciclista” del manifiesto sartreano puede resultar de gran provecho para contextualizar los desafíos y también, por qué no, los límites del ciclismo urbano. Al fin y al cabo la bicicleta siempre necesitará de sujetos ciclistas que la conduzcan y decidan, cosa que los autos no requerirán en un futuro cercano, si se mantienen como es previsto los desarrollos en sistemas autónomos de conducción.

Sartre (1945) señala en su conferencia que “cuando decimos que el hombre es responsable de sí mismo, no queremos decir que el hombre es responsable de su estricta individualidad, sino que es responsable de todos los hombres”. Frente a las acusaciones del existencialismo como filosofía individualista, él articula nuestra propia e ineludible responsabilidad existencial -el conjunto de decisiones que tomamos- con el compromiso, también existencial, contraído para los demás en tanto otros del Otro.

Nada más apropiado para el colectivo ciclista. Al pedalear, hecho y opción individual en la totalidad de los casos; ponemos toda nuestra humanidad en un acto que elegimos y que nos hace responsables “de todos los hombres” porque lo que se elige es moverse con menos daño potencial -casi inocuo- a velocidades razonables.

Esto no es menor, ya que la única virtud objetiva de la bici es precisamente esta; ser menos peligrosa para los demás. Después están las cuestiones ambientales o las

relacionadas con el agotamiento de los recursos por ejemplo, pero el simple hecho de ser menos peligrosos sin resignar casi nada de movilidad, es algo de lo que Sartre debería haber tomado nota, si es que no lo hizo.

Esta afirmación debe ser matizada en tiempos de crisis y ajuste como los que actualmente se viven en la mayoría de los países latinoamericanos, pero aún en el supuesto de que existan (y existen) trabajadores y trabajadoras que optaron por la bici estrictamente por motivos económicos, seguirán siendo menos peligrosos que abordo de un automóvil.

“En efecto, no hay ninguno de nuestros actos que, al crear al hombre que queremos ser, no cree al mismo tiempo una imagen del hombre tal como consideramos que debe ser” (Sartre, 1945). Decisión personal, dimensión individual con consecuencias “para todos los hombres”, ¿estamos fundando una suerte de existencialismo ciclista? Puede ser...

Volvamos a Augé. Después de visitar los mitos ciclistas de su niñez y juventud (Bobet, Bartali y principalmente Fausto Coppi), él exalta la experiencia de libertad corporal en bicicleta, especialmente cuando nos encontramos con que “la máquina responde al deseo del cuerpo e incluso se le adelanta” (Augé, 2008: 39).

Examina el sistema de bicis públicas parisino -el *Velib'*- y señala que la experiencia individual no excluye ciertas formas de sociabilidad como las que se dan alrededor de las estaciones del sistema entre usuarios novatos y experimentados. Plantea la diferencia entre espacio habitado (los automóviles) y los objetos incorporados a la ciudad (las bicicletas), concepto de gran utilidad cuyos ecos atraviesan toda la literatura ciclista y como no podía ser de otra forma, este dossier.

Estos estudios que hoy presentamos no hubieran sido posibles sin la apertura conceptual de y a la movilidad (Sanz Alduán, 2005) . Frente al modelo del “transporte”, cuya preocupación axial es cómo transportar la mayor cantidad de personas y cosas en el menor tiempo posible; la movilidad se abre a otras cuestiones que contiene el transporte, pero a la vez lo excede, permitiendo un abordaje integral de la experiencia de moverse.

La movilidad incorpora temas relacionados con la equidad, con la accesibilidad, la participación de los usuarios, lo ambiental y la seguridad vial y ciudadana por poner algunos ejemplos; todos ellos patrimonio de las ciencias sociales. Y aquí se encuentra otra apertura conceptual por donde entra el ciclismo urbano como género específico de movilidad personal.

Una de las consecuencias más destacadas de esta apertura, de la que se nutren gran parte de los estudios ciclistas contemporáneos, es la conocida como el “giro a la movilidad” (Sheller & Urry, 2006). Esta literatura se enfoca en la experiencia corporal de los sujetos durante todo el viaje y en la construcción de subjetividades en ese contexto. Esta corriente va ser eje en las valoraciones sobre los modos de transporte, las percepciones sobre los espacios dedicados a esta actividad, las diferentes apropiaciones de la movilidad según el género, el empleo del tiempo durante el viaje, por citar algunos ejemplos.

Este dossier que presentamos contiene muchas de estas influencias conceptuales que tienen un especial interés en los debates contemporáneos sobre ciclismo urbano que aquí, y solo por cuestiones de espacio, resumimos. Pero no se agotan allí la riqueza y diversidad temática de los artículos que se presentan. Cuestiones como las superficies por donde circulan las bicicletas, la ubicación (o no) de los trazados segregados, la implantación de sistemas públicos, qué hacer con los que no saben pedalear y las representaciones políticas que derivan de su práctica, también son parte de este dossier.

El primer artículo con el que se abre esta selección lleva como título “Sobre espejos y espejismos en el auge de la bicicleta”. Fue escrito por Adolfo Sanz Alduán -decano de los estudios sobre movilidad ciclista-, Christian Kisters y Marcos Montes y trata sobre las múltiples paradojas a las que se ven enfrentadas las políticas de movilidad ciclista. En él se hace un repaso crítico sobre las formas de promoción de la bicicleta que las distintas ciudades desarrollaron a lo largo de los años.

Varias preguntas, en nuestra opinión, resultan centrales para el texto. ¿Cuál ciudad es más apta para pedalear? ¿Copenhague o Vitoria? ¿Qué indicadores hay que ver (o diseñar) para implementar una política ciclista exitosa? ¿Qué rol se le asigna al género? La emergencia de automotores eléctricos y autoconducidos ¿será una excusa para mantener el *status quo* en las grandes urbes del planeta? ¿Qué rol está llamada a ocupar la movilidad ciclista en este escenario? Interrogantes clave cuya respuesta tentativa resultan enriquecedores para el investigador, el decisor político y los colectivos de biciactivistas.

El segundo artículo que integra esta selección tiene como autor a Victor Callil y se titula “Inserção e padrões de viagens de sistemas de bike-sharing em três cidades”. A partir de datos públicos de las ciudades de Nueva York, México y San Pablo; el texto se concentra en analizar qué tan relevantes resultan los sistemas públicos de bicicletas para la movilidad urbana en su conjunto.

Generalmente integrados con el resto de los modos de transporte, la implantación de un sistema de bicicletas públicas implica al menos tres variables críticas: servicios de logística, la definición de por medio de cuáles dispositivos se accede al sistema y, por último, la reposición y el mantenimiento de la flota. El texto aporta una interpretación muy bien fundada en lo que se refiere a formas de uso y despliegue del sistema en las ciudades analizadas; cuestión esta que resulta de mucha utilidad para quienes continúen y/o empiecen a trabajar con la temática de bicicletas públicas.

Una perspectiva interesante es la que aporta Oscar Ramos desde la antropología con su trabajo “Ciclismo urbano en Buenos Aires. Movilidades y autoetnografía”. Aquí se describen los elementos principales de la práctica del ciclismo urbano en Buenos Aires y se realiza un exhaustivo estado del arte de las movilidades en general y ciclistas en particular.

El texto define al ciclismo urbano necesariamente como una práctica corporal que genera sentidos y significados y donde se reelaboran los conocimientos sobre la ciudad. Reelaboración que siempre se encuentra actualizada y vigente; podríamos decir que siempre está en construcción. La identificación de espacios de socialización para una práctica individual (como las pedaleadas de capacitación “en bici” o la participación en varias “masas críticas”) y una detallada revisión crítica de la bibliografía ciclista existente son los principales fortalezas de este artículo.

En esa línea se encuentra la colaboración de Marcela Espíndola, comunicadora social, titulada “¿Quiénes quieren pedalear? La experiencia de la biciescuela de Ciclofamilia”. El artículo deconstruye el tópico de que el momento para empezar a andar en bici es la niñez y cierto sesgo presente en la mayoría de la literatura que reza que de una forma u otra “todos sabemos pedalear”.

Partiendo de la experiencia de la biciescuela de Ciclofamilia en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y aplicando una metodología Investigación - Acción Participativa, el artículo se propone explorar en las motivaciones de las personas que se deciden a aprender a pedalear “de grandes”. ¿Es solo una cuestión de biografías personales? ¿Existen sesgos de género entre quienes lograron andar en bici en la niñez y quiénes no?

¿Cómo influye la cercanía de determinadas infraestructuras urbanas? El artículo tiene la virtud de situar la experiencia del aprendizaje en el contexto actual de las políticas de promoción del ciclismo urbano, alumbrando zonas contradictorias de estas políticas.

Cierra este dossier el artículo de Fernando Rinaldi, que nos ofrece un panorama general del biciactivismo en el mundo con especial atención en un grupo de ciclistas de la ciudad de Posadas llamado “El Biciespacio”. Esta ciudad, como toda ciudad emergente, enfrenta los desafíos, paradojas y dilemas producidos por su crecimiento urbano.

El texto describe la historia reciente del movimiento en favor del ciclismo urbano en esta ciudad. Para hacerlo, el artículo revisa los aportes teóricos, ideológicos y políticos del movimiento en favor de la bicicleta en Argentina y el mundo. Con ese arsenal indaga con distintas metodologías sobre las prácticas concretas de los biciactivistas posadeños.

Desde el obrero que utiliza la bicicleta en los suburbios, colectivos ciclofeministas que reclaman por políticas inclusivas, las direcciones de movilidad ciclista de muchas ciudades del continente, el uso de las bicicletas públicas hasta *hipsters* en *fixies*; todos ellos constituyen la diversidad y densidad de las culturas ciclistas urbanas contemporáneas. Diversidad que se ve reflejada en la literatura académica, donde cada vez hay más espacios para investigar sobre bicicletas, ciclismo y ciclistas.

Si hace treinta años a algún ciclista le hubieran preguntado qué hace falta para promocionar la bicicleta como forma de transporte en la ciudad, la respuesta habría sido infraestructura y respeto. Esta percepción se mantiene aún en la actualidad, pero con sus más y sus menos, podemos encontrar otra sensibilidad para con este tema específico en las élites políticas locales.

Pero se agregan nuevos y variados asuntos que complejizan la cuestión. ¿Qué itinerarios privilegiar? ¿Ciclovías segregadas o pacificación del tránsito urbano? ¿Sistemas de bicicletas públicas libres o arancelados? ¿Qué hay que hacer con quienes no saben pedalear? ¿Cómo se construye la relación entre los colectivos ciclistas y los gobiernos? Estas y otras preguntas encontrarán posibles respuestas en las páginas de este dossier y esperamos resulten de apertura de otros debates sobre las bicicletas en la ciudad.

## Bibliografía

---

- » Augé, M. (2009). *Elogio de la bicicleta*. Barcelona: Gedisa Editorial
- » Sanz Alduán, A. (2005). El viaje de las palabras. *Revista SAM* (13), Servei de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona.
- » Sartre, J. P. (1945). *El existencialismo es un humanismo*. Conferencia dictada en el Club "Maintenant" el 29 de octubre de 1945. Disponible en: <http://www.angelfire.com/laz/pnascimento/ensayos.html> Última visita: el 19/07/2018.
- » Sheller, M. y Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning*, 38 (2), 207-226.

**Fernando Rinaldi / [fjrinaldi@gmail.com](mailto:fjrinaldi@gmail.com)**

Licenciado en Geografía por la Universidad de Buenos Aires. Fue jefe de gabinete de la Secretaría de Derechos Humanos y representante en el consejo consultivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Es creador y director del sitio Ciclofamilia y secretario de la Asociación de Ciclistas Urbanos. Es consultor en movilidad activa del Centro de Estudios Desarrollo y Territorio (Cedet) de la Universidad Nacional de San Martín y colabora en la Revista Transporte y Territorio del Instituto de Geografía de la Universidad de Buenos Aires.