



Cart (0)



# CIUDADES SOSTENIBLES

## BLOG



VIVIENDA   TRANSPORTE   SMART CITIES ▾   CENTROS HISTÓRICOS  
CIUDADES EMERGENTES   DESARROLLO SOSTENIBLE



## ¿A qué se debe la moda de la bici en Buenos Aires?

marzo 17, 2015 / 3035 Views / 4 Comentarios



Me gusta 0

Twittear

Compartir 80

Más de 130 kilómetros de ciclovías, un sistema de bike share 24-horas y una cultura cada vez más profunda del uso de la bicicleta, hacen de Buenos Aires una referencia natural y un modelo a seguir en materia de ciclismo urbano en América Latina.



Ecobici, el sistema de bicicletas compartidas de Buenos Aires. Foto: ITDP

La presencia de la bicicleta en esta ciudad es tan grande, que hasta se ha convertido en un objeto de culto y en un nuevo nicho de mercado. Esto va de la mano con el aumento del número de viajes diarios en bicicleta, que pasó de unos 30.000 en 2009, a 180.000 en 2015. Pero, ¿qué hay detrás de la fascinación

porteña por este vehículo? ¿Qué factores hicieron que la bicicleta pasara de ser un medio mayormente recreativo a convertirse en una verdadera alternativa de transporte?

En el marco del Cuarto Foro Mundial de la Bicicleta celebrado hace unos días en la ciudad de Medellín, tuvimos la oportunidad de conversar con Guillermo Dietrich, Subsecretario de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, sobre los principales retos que enfrentó esta ciudad para crear una cultura de la bicicleta, y qué pueden aprender otras ciudades de la región sobre esta experiencia.

### **¿Cuál fue el mayor reto para crear una cultura de bicicletas en Buenos Aires?**

**Guillermo Dietrich:** Empezamos con este programa en 2010. El reto era transformar la ciudad, y todo lo que eso implica. Porque cuando en las ciudades se mejoran las cosas que están—una plaza, una vereda—generalmente se genera resistencia. Por un lado, hay una resistencia política, y por otro, hay una resistencia genuina al cambio que tienen todos los seres humanos.

Yo creo que todas las ciudades pueden hacer transformaciones. Cuando en Buenos Aires empezamos a construir infraestructura para bicicletas, nos dijeron que era imposible. Algunos decían “Buenos Aires no es Amsterdam” o “Buenos Aires tiene mucho tráfico.” Yo creo que con decisión política, con equipos profesionales, haciendo lo que hay que hacer y asumiendo los costos, estas transformaciones se pueden hacer en cualquier ciudad.

### **¿Cuáles son los elementos indispensables para que estas transformaciones ocurran?**

**Guillermo Dietrich:** Existen 4 elementos principales:

**1. Infraestructura de calidad, segura y conectada:** un sistema de ciclovías debe estar en las calles y no en las veredas—y preferiblemente no en las avenidas donde hay tantos colectivos—y debe dar una sensación de seguridad para la gente. Cuando visité Copenhague, me preguntaba: en una ciudad donde todo el mundo respeta todo, ¿por qué gastan tanta plata en infraestructura tan costosa? Con esto me refiero a los tres niveles: calle para los autos, nivel inferior para las bicicletas y el superior para los peatones. Y la respuesta que obtuve fue: “porque la gente así es que se siente segura.”

Además de ser segura, la red o sistema de bicicletas debe estar conectada. Si llegamos a un lugar y desaparece la red, la seguridad que teníamos en un momento se vuelve inseguridad en otro.

**2. Poner las bicicletas cerca de la gente,** para eso los sistemas de bike sharing son muy importantes, pues hacen que mucha gente que no tenía pensado comprarse una bicicleta, la pruebe porque la tiene cerca, y después se vea motivado a comprarse una.

**3. Facilitar estacionamiento,** más en nuestras ciudades donde en general se roban mucho las bicicletas (aunque en el mundo desarrollado también pasa mucho). Para esto hay que hablar con las empresas, para que en los lugares de trabajo haya estacionamiento, y facilitar estacionamiento en la vía pública.

**4. Trabajar profundamente en un cambio cultural** con las fuerzas líderes de la sociedad civil, con las empresas, con las universidades, con los emprendedores. En Buenos Aires es impresionante ver la cantidad de nuevos emprendedores que surgieron alrededor del culto de la bicicleta: la gente que hace bolsos para la bicicleta, negocios de moda con la bicicleta... Para producir estas transformaciones no hace falta una obra de ingeniería sino un cambio cultural. La obra de ingeniería es necesaria para que la gente se anime a andar en bicicleta, pero al cambiar la cultura lo que estamos haciendo es transformando ciudades, haciéndolas más vivibles, y atrás de eso hay algo mucho más intangible que una obra de infraestructura.

**En algunas ciudades existe temor alrededor del uso de la bicicleta, particularmente para las mujeres. En Buenos Aires, ¿cuál es la experiencia de una mujer como ciclista urbana?**

**Guillermo Dietrich:** En Buenos Aires, el crecimiento del uso de la bicicleta por parte de mujeres es muy impactante. Por ejemplo, la mitad de las personas registradas en el sistema de bike sharing de Buenos Aires son mujeres. Eso refleja lo importante de acercar la bicicleta a las personas.

Cuando en una ciudad hay muchas mujeres andando en bicicleta, eso demuestra que es seguro hacerlo. En Buenos Aires pasa eso. En las ciclovías ves tantos hombres como mujeres. Y no hay nada más sexy que ir en bicicleta y ver unos tacones pedaleando...



**ICES: ¿Hasta qué punto la bicicleta se ha convertido en un medio de transporte durante la noche?**

**Guillermo Dietrich:** Ahí es donde más hay para crecer. Nuestro sistema de bike sharing, que ha sido un gran impulsor del uso de la bici, hasta hace poco funcionaba de forma manual y hasta las 8 de la noche. Pero a partir del mes de marzo de 2015 incorporamos un sistema automático que funciona 24 horas. Esto va a ayudar mucho.

Por otro lado, hay un tema de cambio cultural. Hoy en la ciudad durante la noche ves mucha gente en las ciclovías, por ejemplo en Palermo donde vive mucha gente joven y hay muchos restaurantes que son bike friendly.

La bici como medio de transporte para ir a trabajar se ha impuesto fuertemente en la ciudad. Como medio de transporte para salir, ha ido creciendo poco a poco entre los jóvenes. Para los más grandes ha crecido menos, y lo noto porque llama mucho la atención cada vez que llego a un evento social en bicicleta con mi mujer. Cuando deje de llamar la atención, será porque hemos creado la cultura de andar en bicicleta de noche.

*¿Te interesa el tema de la bicicleta como modo de transporte? Te invitamos a seguirnos y sumarte a la conversación.*

**Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles:** Síguenos en Twitter Facebook Instagram

**biciudades:** Síguenos en Twitter Facebook Instagram

**BID Transporte:** Descarga nuestra Guía de Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe

◀ 80

#### Relacionado

3 ejes claves para crear ciudades ciclo-inclusivas  
30 marzo 2016  
En "Sin categorizar"

Ciclismo nocturno: ¿Reto u oportunidad para nuestras ciudades?  
9 mayo 2015  
En "Sin categorizar"

¿Qué debe hacer América Latina para subirse a la bicicleta?  
24 febrero 2015  
En "Sin categorizar"

 Like

 Tweet

 Submit

 Pin It

 LinkedIn

 Digg