

¿Adónde van las ciclovías?

Razones, sinsentidos y riesgos del nuevo giro
automovilista del Gobierno de la Ciudad de Buenos
Aires



El CEM es un consorcio de cooperación conformado por la Universidad Metropolitana para la Educación y el Trabajo, la Universidad Nacional Arturo Jauretche y la Universidad Nacional de Hurlingham. Su objetivo es analizar el desarrollo metropolitano con una fuerte impronta interdisciplinaria. Articula con los distintos institutos, núcleos, departamentos, docentes e investigadores de las universidades que lo conforman.

Rector UNAJ: Arnaldo Medina

Rectora UMET: Laura Sirotzky

Rector UNAHUR: Jaime Perczyk (en uso de licencia) / Vicerrector a cargo: Mg. Walter Wallach

Director: **Matías Barroetaveña**

Coordinador Académico: **Pablo Mesa**

Coordinador Área Transporte y Movilidad: **Galileo Vidoni**

¿Adónde van las ciclovías?

Razones, sinsentidos y riesgos del nuevo giro automovilista del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Centro de Estudios Metropolitanos (Área Movilidad y Transporte)

Autor

Galileo Vidoni

Introducción

Una de las políticas urbanas más destacadas de los gobiernos de Mauricio Macri y Horacio Rodríguez Larreta en la Ciudad de Buenos Aires fue la construcción, a partir de 2009, de una amplia red de ciclovías protegidas. Buenos Aires, que hasta entonces no contaba prácticamente con infraestructura ciclista –apenas algunas pocas bicisendas en parques, en un concepto de la bicicleta limitada al uso recreativo–, pasó a tener más de 100 kilómetros de ciclovías para 2013 y más de 300 km para 2023. La gestión local complementó la construcción de las ciclovías con un sistema de bicicletas de alquiler e iniciativas que apuntaron a incentivar la movilidad activa o no motorizada, como la peatonalización del casco histórico e intervenciones de *traffic calming*.

Estas acciones tuvieron como consecuencia un notorio aumento del uso de la bicicleta en la Ciudad de Buenos Aires, que se vio reflejado en un cambio en la distribución entre los distintos medios de transporte: los viajes en bici pasaron de representar un 0,9% del total de viajes en la Ciudad en 2009 a cerca del 4% en 2019, el último año prepandemia¹. En otras palabras, la cantidad de ciclistas en la Ciudad de Buenos Aires se cuadruplicó en una década como producto de la construcción de infraestructura segura. Desde entonces hubo un pico de uso durante la pandemia, compatible con el menor uso del transporte público, en que los desplazamientos en bicicleta superaron el 10% del total de viajes realizados en la Ciudad, y una estabilización posterior en el orden del 4-5% del total de viajes, según las últimas estimaciones publicadas por el GCBA². Es importante señalar que estos totales contemplan también una estimación de los viajes realizados a pie. Si estos se quitan, los viajes en bicicleta representan hoy un 5,5% de los desplazamientos en la Ciudad de Buenos Aires y más del 7% del total de viajes en el conjunto del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)³. En total, el Gobierno de la Ciudad estima que se realizan unos 400.000 viajes diarios en bicicleta, entendidos como desplazamientos de un origen a un destino⁴.

Entre los motivos para la promoción de la movilidad en bicicleta se destacan la búsqueda de reemplazar viajes en auto por desplazamientos libres de carbono, en línea con la agenda global de acción climática; el impacto en la salud pública por la transición hacia hábitos saludables; y la mejora para la seguridad vial que representan tanto la infraestructura protegida para ciclistas como el ordenamiento del tránsito vehicular.

Todo cambio que implique una transición desde los viajes en auto hacia el transporte público y la movilidad activa (bicicleta y viajes a pie) supone, además, una recuperación del espacio público:

1. Ministerio de Transporte de la Nación, Instituto Wuppertal e IT-UNSAM (2023): Manual para el diseño e implementación de ciclo-infraestructuras en ciudades argentinas, p. 7. Disponible en https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/manual_para_el_diseño_e_implementación_de_ciclo-infraestructuras_en_ciudades_argentinas_0407_02.pdf (consultado el 8/3/2024)

2. GCBA (2023): Partición modal de los viajes en la Ciudad de Buenos Aires, agosto de 2023, disponible en https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/2023-10/Particion%20modal_2022_OMSV%20v3.pdf (consultado el 8/3/2024)

3. Ibídem

4. GCBA (s/f): “Pedaleá la Ciudad”, disponible en <https://buenosaires.gob.ar/pedalea-la-ciudad> (consultado el 7/3/2024)

se calcula que un auto en la vía pública ocupa 28 veces el espacio de un peatón y 14 veces el de una bicicleta en movimiento⁵.

En los últimos años, los accidentes viales han sido la principal causa de muerte en la Ciudad de Buenos Aires, prácticamente con la misma incidencia que las muertes por cáncer. La tendencia en la última década, no obstante, ha sido a la baja, coincidente con la construcción de la red de ciclovías y la segregación de algunos flujos de transporte público en carriles exclusivos⁶. El 86% de los accidentes de tránsito fatales que involucran a ciclistas suceden fuera de la red de ciclovías⁷. El dato refuerza el atractivo de seguridad que significa la infraestructura protegida para los ciclistas, como estímulo para su uso, pero también su aporte a la seguridad vial.

Entre 2009 y 2023 se construyeron más de 300 km de ciclovías protegidas que conectan casi todos los barrios de la Ciudad de Buenos Aires.



5. Lee, Alison y March, Alan (2010): “Recognising the economic role of bikes: Sharing parking in Lygon Street, Carlton”, en Australian Planner, núm. 47:2, página 91.

6. GCBA (2022): Informe estadístico sobre las víctimas fatales a causa de siniestros viales, abril de 2022, disponible en https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/2023-04/victimas_fatales_2021_OMSV_%281%29.pdf (consultado el 7/3/2024).

7. Valls, Sol (2023): “Los datos más curiosos de la red de bicicletas de la ciudad de Buenos Aires”, en La Nación, 26/3/2023, disponible en

<https://www.lanacion.com.ar/autos/tendencias/los-datos-mas-curiosos-de-la-red-de-bicicletas-de-la-ciudad-de-buenos-aires-nid20032023/> (consultado el 9/3/2024)

Estas políticas convirtieron a Buenos Aires en una de las ciudades del mundo con más extensa infraestructura ciclista y merecieron numerosos reconocimientos. En 2012 la política de movilidad del GCBA fue premiada con el *Sustainable Transport Award* por el Instituto para el Desarrollo Urbano Sostenible (ITDP). En 2020, la Ciudad de Buenos Aires fue beneficiaria del premio Wellbeing Cities que entrega la ONG canadiense *New Cities*. En 2023, en el marco de la reunión de alcaldes del grupo de liderazgo climático C40, Buenos Aires expuso sobre su política de movilidad sostenible, experiencia reconocida en la publicación *Beneficios de la acción climática urbana*⁸. La reconocida publicación estadounidense *National Geographic* incluso consideró a Buenos Aires una de las diez mejores ciudades del mundo para andar en bicicleta⁹. Pocos meses atrás, la entonces Subsecretaría de Planificación de la Movilidad del GCBA publicó el *Plan de Movilidad Sustentable 2030*, un documento plagado de información estadística que prevé la continuidad de la extensión de la red de ciclovías en los próximos años.

Evolución de extensión de la red de ciclovías y viajes diarios en bicicleta en la Ciudad de Buenos Aires, según conteos publicados por el GCBA en el repositorio Buenos Aires Data

/ Evolución anual de la red

La Figura 1 refleja la asociación positiva entre los km acumulados de ciclovía y los viajes diarios en bicicleta a lo largo del periodo.

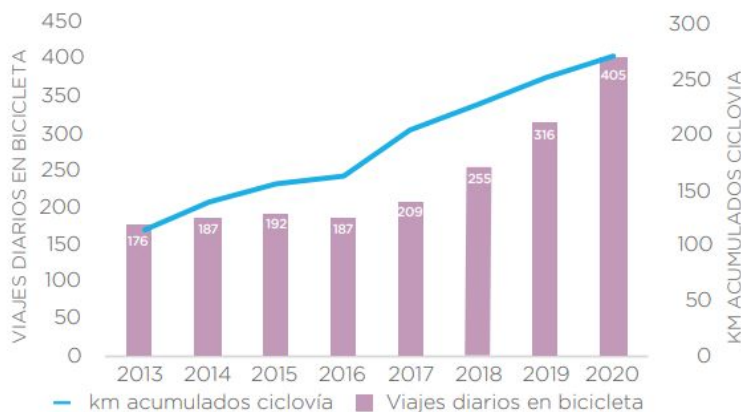


Figura 1. Número de viajes diarios en bicicleta y km acumulados de ciclovías. Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2013-2020.

Fuente: Conteos Macrocentro y Fuera del Macrocentro - ver anexo

BADATA: <https://data.buenosaires.gob.ar/dataset/conteo-de-viajes-en-bicicleta-por-la-ciudad/> / <https://data.buenosaires.gob.ar/dataset/conteo-ciclistas>



En general, el aumento del uso de la bicicleta en la Ciudad de Buenos Aires era una de las historias de éxito más destacadas de las últimas gestiones, de las que el actual jefe de Gobierno Jorge Macri fue electo como continuidad: en poco más de una década Buenos Aires no sólo construyó más de 300 km de infraestructura protegida sino que, más importante, la cantidad de ciclistas –expresada como el porcentaje de viajes en bicicleta dentro de la Ciudad de Buenos Aires– se multiplicó por cuatro o cinco, considerando el último dato de 4,5% de participación modal en 2022 comparado con el 0,9% de 2009, antes de la construcción de la primera ciclovía protegida. Este dato echa por tierra cualquier posibilidad de minimizar el impacto de la red de ciclovías o de sugerir que carecen de uso: en todo caso, hasta ahora era política del GCBA buscar incrementarlo, no disuadirlo.

8. C40 (2023): “Buenos Aires: ¿Cómo el impulso al uso de la bicicleta y la generación eléctrica fotovoltaica dan lugar a cobeneficios ambientales, económicos y sobre la salud?”, en *Beneficios de la acción climática urbana*, C40, disponible en

<https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/2023-02/Informe%20Co-Beneficios%20acci%C3%B3n%20clim%C3%A1tica%20C40%20Buenos%20Aires.pdf> (consultado el 6/3/2024)

9. Snow, Blake (2018): “Top 10 cities for cycling”, en *National Geographic* (web), 4/12/2018, disponible en <https://www.nationalgeographic.com/travel/article/best-cities-bikes-cycling> (consultado el 6/3/2024)

No obstante, la identificación de las ciclovías con las gestiones de Horacio Rodríguez Larreta también lo convierte en un activo simbólico en disputa. En la última campaña electoral porteña, el contendiente de Jorge Macri en la interna de Juntos por el Cambio, Martín Lousteau, ya había propuesto “revisar” recorridos de ciclovías como forma de diferenciarse del candidato más identificado con el oficialismo. Jorge Macri también empezó a dar señales de querer diferenciar su gestión en materia de movilidad, al declarar que una de sus prioridades sería “revisar nuestra red de bicisendas y ciclovías”¹⁰. En el pasado discurso de apertura de sesiones de la Legislatura porteña, el nuevo Jefe de Gobierno anunció la necesidad de “dar un paso más y revisar la razonabilidad” de las ciclovías: de un día para otro, las ciclovías se convirtieron en un problema a revisar. ¿Qué cambió?

¿El Gobierno de la Ciudad se volvió enemigo de las ciclovías?

No hay un argumento claro de la nueva gestión de la Ciudad respecto del motivo por el cual habría que “revisar” la infraestructura de ciclovías. Se sugiere que existan excesos, o que la política haya ido demasiado lejos. A través de voceros oficiosos y trascendidos publicados en la prensa, el GCBA comunicó la voluntad de “eliminar las bicisendas inútiles” y de “modificar o anular” al menos tramos de la red de ciclovías, además de expresar un funcionario porteño la voluntad de “levantar de punta a punta si pudiera” la ciclovía de la Avenida del Libertador, obra emblemática de la última gestión de Rodríguez Larreta¹¹⁻¹². Más en general, y como apareció en la última campaña porteña, en los últimos años se ha comenzado a instalar la idea de una “guerra contra el auto” como reacción identitaria de algunos sectores frente a las políticas de movilidad sustentable¹³.

Coexisten dos argumentos antagónicos: por un lado, se cuestiona la instalación de carriles exclusivos para bicicletas en avenidas (Corrientes, Córdoba y Del Libertador) con el argumento de que entorpecerían el tránsito automotor. No existe, sin embargo, evidencia empírica al respecto. Al contrario, los estudios realizados apuntan a que la infraestructura de ciclovías permite hacer más eficientes los flujos vehiculares, contribuyendo a disminuir la congestión¹⁴⁻¹⁵.

10. Giambartolomei, Mauricio (2023): “La próxima Buenos Aires. La ciudad que planifican los principales candidatos a jefe de gobierno”, La Nación, 5/8/2023, disponible en <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/la-ciudad-que-viene-la-buenos-aires-que-proyectan-los-principales-candidatos-a-jefe-de-gobierno-nid05082023/#/#respuestas-2> (consultado el 10/3/2024).

11. Giambartolomei, Mauricio (2024): “Cambios en la Ciudad: los criterios que se aplicarán para sacar bicisendas y qué pasará con la cuestionada traza de avenida Del Libertador”, en La Nación, 28/2/2024, disponible en <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/cambios-en-la-ciudad-los-criterios-que-se-aplicaran-para-sacar-bicisendas-y-que-pasara-con-la-nid28022024/> (consultado el 6/3/2024).

12. Infobae, s/f (2024): “El gobierno porteño analiza eliminar las bicisendas inútiles: hay 30 en estudio, pero las de Libertador y Córdoba encabezan la lista”, 3/3/2024, disponible en <https://www.infobae.com/politica/2024/03/03/el-gobierno-porteno-analiza-eliminar-las-bicisendas-inutiles-hay-30-en-e-studio-pero-las-de-libertador-y-cordoba-encabezan-la-lista/> (consultado el 7/3/2024).

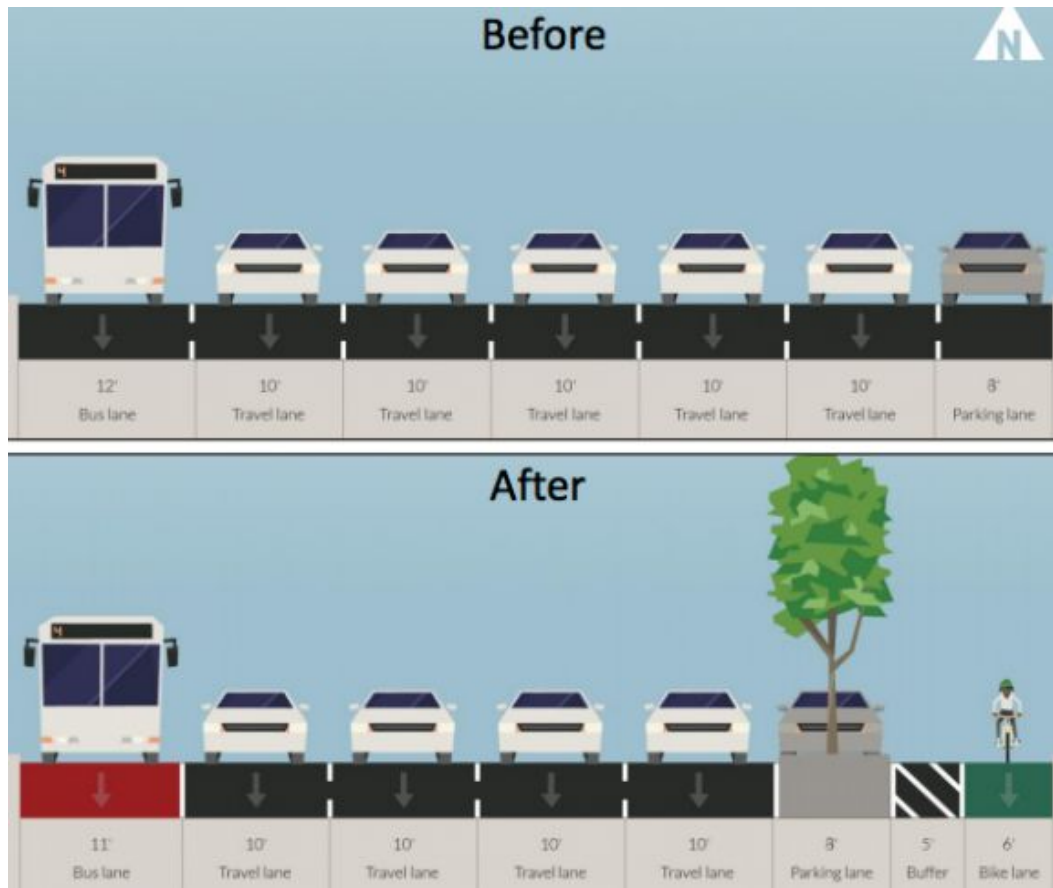
13. Poore, Federico (2023): “¿Hay una guerra contra los automovilistas?”, Cenital, 13/10/2023, disponible en <https://cenital.com/hay-una-guerra-contra-los-automovilistas/> (consultado el 10/3/2024).

14. Jaffe, Eric (2024): “When Adding Bike Lanes Actually Reduces Traffic Delays”, en Bloomberg CityLab, 5/9/2024, disponible en <https://www.bloomberg.com/news/articles/2014-09-05/when-adding-bike-lanes-actually-reduces-traffic-delays> (consultado el 8/3/2024)

15.

La evidencia concreta en Buenos Aires apunta en el mismo sentido: según la propia evaluación del GCBA, las demoras en el tránsito de la Avenida Córdoba disminuyeron en un 6% promedio desde la instalación de la ciclovía¹⁶.

La instalación de una ciclovía en la Columbus Avenue de Nueva York permitió reducir hasta 35% los tiempos de circulación para los autos, incluso si el flujo de vehículos permaneció estable (Bloomberg).



Por otro lado, salvo casos puntuales, las ciclovías protegidas ni siquiera reemplazan espacio de circulación del auto, sino el antes destinado a estacionamientos. En ningún momento se ha argumentado cuál es la responsabilidad del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires para garantizar espacio de estacionamiento para autos en perjuicio de los ciclistas.

Antes bien, los motivos de la creciente saturación de algunas arterias de la Ciudad de Buenos Aires habría que buscarlos en el crecimiento del parque automotor: según el registro histórico de la Dirección de Estadística y Censos del GCBA, la cantidad de automóviles en la Ciudad de Buenos Aires acumulados creció un 50% entre enero de 2010 y enero de 2020¹⁷. Como es evidente, aumentar en igual proporción el espacio dedicado a la circulación automotor habría significado la eliminación de espacios públicos y demolición de construcciones. La pandemia de COVID-19 también alentó un fuerte crecimiento del automóvil particular: según los datos de distribución modal compilados por el GCBA, el uso del auto dentro de la Ciudad de Buenos Aires pasó del 23,7% del total de viajes en 2019 al 36,7% en 2020 y al 31,2% en 2021.

16. Niebla, Karina (2024): "A contramano del mundo: la ciclovía porteña como chivo expiatorio", en elDiarioAR, 7 de marzo de 2024. Disponible en https://www.eldiarioar.com/opinion/contramano-mundo-ciclovía-portena-chivo-expiatorio_129_10986901.html (consultado el 8/3/2024).

17. GCBA: "Registro histórico desde 2010 de la cantidad de vehículos acumulados en la Ciudad de Buenos Aires", en Buenos Aires Data, disponible en <https://data.buenosaires.gov.ar/dataset/parque-automotor> (consultado el 7/3/2024)

Esos valores tienden a acomodarse en el último registro publicado, el de 2022, donde se observa una recuperación del uso de transporte público¹⁸.

Estos datos también permiten reconsiderar el peso del transporte en bicicleta: lejos de ser una curiosidad, un uso meramente recreativo o la idea de “molestia al auto” con que muchas veces se presenta a los ciclistas desde la visión automovilista que hacen propias las últimas declaraciones del Gobierno de la Ciudad, los viajes en bicicleta representaron en 2022 un 4,5% del total de viajes en la Ciudad de Buenos Aires, e incluso alcanzaron –como ya hemos mencionado– un pico del 10% del total de viajes durante el mayor impacto de la pasada pandemia¹⁹. Se trata de un volumen considerable del total de viajes y, sobre todo, de ciudadanos con derecho a circular a sus destinos con la misma seguridad con que transitan usuarios de otros medios de transporte.

El nuevo enfoque parte, de hecho, de una confusión frecuente en el discurso público, cuyos orígenes probablemente se vinculen a razones de clase, género y capacidad de influencia que escapen al presente: la asunción de la perspectiva del (hombre) automovilista como representante del interés general de la sociedad²⁰. Pero esta perspectiva no se condice con la realidad de las personas que habitan la ciudad: según los últimos datos de distribución modal provenientes de la encuesta de movilidad ENMODO (2018) y elaboración estadística del GCBA, en 2022 un 46% de los viajes dentro de la Ciudad de Buenos Aires se realizaron en transporte público, un 22,5% correspondieron a desplazamientos de movilidad activa y apenas el 27% se realizó en auto particular. En otras palabras, sólo uno de cada cuatro viajes diarios en la Ciudad de Buenos Aires se realiza en auto. Esta población es significativa y desde luego merece la atención de la política pública –que tradicionalmente tuvo, en detrimento de otros sectores–, pero no representa al conjunto de la sociedad. Asumir la visión del automovilista lleva a ignorar la perspectiva de usuarios del transporte público, ciclistas y peatones, muchos de estos sectores feminizados.

Entre los ciclistas, no obstante, las mujeres son una minoría notoria. Las estimaciones oscilan, pero se calcula que entre el 26% y el 42% de los viajes en bicicleta en la Ciudad de Buenos Aires son realizados por mujeres²¹⁻²². Es una tendencia que está al alza en los últimos años –los conteos del GCBA sugieren que la cantidad de mujeres ciclistas se triplicó entre 2009 y 2020²³–, pero que enfrenta todavía obstáculos. En las investigaciones surgen fundamentalmente dos cuestiones que explican por qué la mayoría de los ciclistas son hombres: por un lado, las mujeres expresan mayor inseguridad respecto de circular en bici junto al tráfico urbano. Por este motivo, la infraestructura segregada –las ciclovías– es considerada clave para brindar seguridad a las ciclistas y reducir la disparidad de género. Por otro, los viajes de las mujeres presentan en la Ciudad patrones distintos a los de los varones: son más cortos, forman una red más densa en cercanías de la vivienda y están mucho más vinculados a las llamadas tareas de cuidado, como llevar a los chicos a la escuela, cuidar a un familiar o realizar compras del hogar. Para que estos viajes sean posibles en bicicleta también se requiere infraestructura dedicada: ciclovías que sean densas y permitan viajes en red, que unan los principales destinos –escuelas, comercios– y espacios seguros para estacionar el vehículo.

De esta manera, el retroceso en la promoción de la movilidad activa no tiene un beneficiario claro: la congestión vial seguirá aumentando en tanto siga creciendo el parque automotor sin que existan desincentivos o alternativas para el uso del auto.

18. GCBA (2023): Op cit.

19. Ibídem

20. Para algunas consideraciones de interés, véase Niebla, Karina: “Buenos Aires, la Ciudad diseñada por hombres a la que todavía le falta para ser ‘women friendly’”, en Clarín, 8/3/2020, disponible en https://www.clarin.com/ciudades/buenos-aires-ciudad-disenada-hombres-todavia-falta-women-friendly-_0_GC-CZ6v1.html (consultado el 8/3/2024)

21. GCBA (2023), Op. cit.

22. Niebla Karina (2023): Op. cit.

23. Valls, Sol (2023): Op. cit.

Sumar carriles, además de perjudicar a otros ciudadanos con la ocupación del espacio público, difícilmente redunde en mejoras a la circulación, mejoras que sí son posibles si parte de esos automovilistas tienen incentivos para circular en bicicleta o si el tráfico ciclista circula por vías que no intercedan con el de automóviles²⁴. Por otro lado, en términos de impacto de género, la disminución de espacios peatonales, la mayor velocidad en la circulación vial y la desaparición de infraestructura segregada, teniendo en cuenta la distribución modal antes analizada, puede suponer un perjuicio directo para la movilidad de las mujeres.

¿Cuál es el criterio para eliminar ciclovías?

En materia de ciclovías las declaraciones de Jorge Macri han puesto el carro delante del caballo: se conoce la conclusión antes de elaborarse las razones. Para justificar el objetivo de eliminar ciclovías –y mostrar un cambio con las políticas de su predecesor–, el jefe de Gobierno porteño ha anunciado que se aplicarán algoritmos e inteligencia artificial (sic) que permitirán analizar cuáles son las ciclovías más usadas. Surgen aquí varios problemas.

El primer inconveniente es que ese algoritmo, hasta el momento, se desconoce: ¿cuál será el sistema que se utilice para determinar el nivel de uso de las ciclovías, cuál será su fiabilidad, cuál será la participación de los usuarios –por no mencionar de los funcionarios responsables hasta diciembre de 2023 de la política de movilidad– en el control de esos métodos? El segundo problema es que se desconoce el criterio que se utilizará: ¿cuántos ciclistas son “pocos” ciclistas? ¿Cómo se medirá si la ciclovía interfiere o no con el tráfico automotor? ¿Cómo se determinará si una ciclovía tiene poco uso porque “sobra” o porque faltan otros elementos que la hagan atractiva, como interconectividad, conexión con centros atractores de viajes (como trabajos, escuelas, parques o zonas comerciales)? ¿Cómo se diferenciará el tratamiento de las ciclovías en avenidas o zonas céntricas con aquellas en barrios o calles interiores?

En tercer lugar, aparece una contradicción notoria: el Gobierno de la Ciudad hizo trascender por fuentes oficiosas que las ciclovías que se analiza eliminar o modificar son las instaladas en avenidas. Pero, si bien los datos disponibles son fragmentarios, toda la evidencia apunta a que estas son las que más uso presentan. Según las últimas mediciones publicadas por el GCBA –anteriores a su mejora y expansión–, la ciclovía de la Avenida del Libertador era la que presentaba mayor tránsito de bicicletas/hora y, según estimaciones del GCBA, ya para 2018 llegaba a tener tanto tránsito como un carril automotor en las avenidas Corrientes o Córdoba²⁵⁻²⁶. En esas avenidas se instalaron ciclovías de sentido único con posterioridad, a partir de la pandemia de COVID-19, que también son consideradas casos de éxito por la amplia adopción de parte de los usuarios ciclistas²⁷.

24. Descant, Skip (2022): “Study: More Bike Lanes Needed to Reduce Traffic Congestion”, en government technology (web), 25/2/2022, disponible en

<https://www.govtech.com/fs/study-more-bike-lanes-needed-to-reduce-traffic-congestion> (consultado el 8/3/2024).

25. GCBA (2019): “La Red de Ciclovías y Bicisendas de la Ciudad Llegó al Barrio 31”, 2/8/2019, disponible en

<https://buenosaires.gob.ar/ecobici/noticias/la-red-de-ciclovias-y-bicisendas-de-la-ciudad-llego-al-barrio-31> (consultado el 6/3/2024)

26. Niebla, Karina (2021): “La bici está de moda y hay “congestión” en la hora pico: cuáles son las ciclovías que más se usan”, en Clarín, 21/7/2021, disponible en

https://www.clarin.com/ciudades/bici-moda-congestion-hora-pico-ciclovias-usan_0_bHTGUKPkI.html (consultado el 7/3/2024)

27. Aguilar, Sonia; Gurts Novoa, Arie; Kissner Giraldo, Jesica et al. (2022): “5 lecciones latinoamericanas para la adopción exitosa de infraestructura ciclista”, World Resources Institute (web), disponible en

<https://es.wri.org/insights/5-lecciones-latinoamericanas-para-la-adopcion-exitosa-de-infraestructura-ciclista> (consultado el 8/3/2024)

Cabe recordar que la Avenida Córdoba presenta históricamente una circulación congestionada en hora pico; resulta esperable que el público automovilista, al ver en cambio la fluidez del carril de la ciclovía, la asocie con sus demoras. Pero estas no sólo eran preexistentes, sino que se asocian antes, como hemos mencionado, al aumento del parque automotor: la ciudad no puede sencillamente cederle espacio al auto hasta el infinito. La mejora de espacios peatonales, las intervenciones de calma del tráfico vehicular y la infraestructura ciclista fueron, y son, parte de una reacción urbana internacional frente al viejo paradigma autocéntrico: pensar una ciudad más amigable para quienes la habitan. En igual sentido debe leerse la instalación de carriles exclusivos para transporte público –en la forma del Metrobús o de carriles demarcados, como los de la misma Avenida Córdoba–, que también despertó fuerte resistencia al momento de su instalación. Ambas acciones, sin embargo, contribuyeron como se ha visto a ordenar la circulación vehicular.

Teniendo en cuenta que los datos se construirán en función de una decisión anunciada con antelación, la medida de “revisión” de las ciclovías responde a una lógica –política y legítima– que escapa en todo caso a cualquier recomendación técnica. Si fuera esta la intención, va de suyo que aquellas ciclovías que presentan mayor uso presente serían en todo caso analizadas para replicar esa experiencia en otras arterias, con vistas a seguir densificando la red, a garantizar mayor seguridad vial y seguir promoviendo el cambio modal desde el auto particular hacia modos sustentables y saludables, como la movilidad activa o el transporte público.

¿Qué movilidad queremos para Buenos Aires?

En última instancia, el futuro de la red de ciclovías está atado a una definición sobre el modelo de ciudad para Buenos Aires, que es lo que parecen poner en entredicho las últimas definiciones del nuevo gobierno porteño: una que promueva la transformación ambiental, la descarbonización, favorezca el uso del transporte público y de modos sustentables, o bien un regreso al paradigma de décadas atrás, en que el ensanche de avenidas y la construcción de autopistas fragmentó la trama urbana para intentar acomodar una demanda de espacio automotor insaciable.

Recreación realizada en Canberra (Australia) por el Cycling Promotion Fund sobre el espacio público requerido por un ómnibus, bicicletas y autos particulares para transportar la misma cantidad de personas.



Es un principio ampliamente aceptado en transporte y urbanismo el de la demanda inducida: cada carril crea las condiciones de su propia saturación. Como expresan las desventuras del urbanismo estadounidense, la congestión vehicular es irresoluble por vía de alimentarla con mejores incentivos al uso del auto particular. Desde luego, es objetivo de todo gobierno local asegurar la fluidez del tránsito vial. La cuestión es que esta fluidez es inalcanzable si, en lugar de buscar bajar gente del auto, la política oficial trabaja para fomentar su uso. Para ilustrar este punto a menudo se recurre a ejemplos gráficos sobre el espacio que ocupan los autos en contraste con otros medios de locomoción, como la propia bicicleta o la eficiencia masiva del transporte público.

En los primeros años de la construcción de la red de ciclovías protegidas, antes de que su adopción a gran escala y reconocimientos internacionales la convirtieran en un activo de la gestión del GCBA, la mayor crítica opositora era la de un presunto gasto superfluo. Lejos de ser superfluo, acaso puede decirse que sea insuficiente: el gran déficit de la gestión del transporte y la movilidad en la Ciudad de Buenos Aires durante los últimos 15 años fue en todo caso la ausencia de inversión equivalente en transporte público: paralización de las obras de extensión de la red de subterráneos, nula apuesta a otros medios de movilidad sustentable –como el tranvía adoptado en otras ciudades de la región– e intervenciones limitadas a la optimización del tráfico de colectivos, sin incorporar nueva oferta ni recorridos. Son esas falencias las que lastran el potencial de la red de ciclovías para seguir incorporando pasajeros, para ofrecer centros de trasbordo intermodal que permitan combinar trenes, subtes o tranvías con bicicletas y hacer todavía más atractiva la alternativa al auto privado, en especial en distancias medias que no pueden ser cubiertas sólo con viajes en bicicleta.

Pero, por lo pronto, cuesta ver cuál es el beneficio urbano de reducir ciclovías: si son las más usadas, se quita a los ciclistas infraestructura segura que permite fomentar una movilidad sustentable y saludable, y que según señala la evidencia disponible ni siquiera perjudica al tráfico automotor. Si en cambio el “problema” son las ciclovías menos usadas, instaladas en calles interiores o en los barrios, se las retira sin mayor argumento: son aquellas que pueden no recibir los mayores flujos, pero que permiten la conectividad necesaria para que sea posible hacer trámites de cercanía o llevar a los chicos a la escuela, tareas que –como vimos– están fuertemente feminizadas.

Cualquier discusión sobre la posibilidad de volver más eficiente una infraestructura concreta –como si la ciclovía de la Avenida del Libertador debe ser bidireccional o de mano única por sentido, una disyuntiva válida, ya que a lo largo de su traza coexisten ambos esquemas, y uno puede haber resultado más eficiente que otro– palidece cuando las declaraciones oficiales parten de conceptualizar a los ciclistas como una molestia, de plantear a las ciclovías como algo que en la medida de lo posible no debe existir, cuando la política pública se enuncia desde arriba de un auto. Si la intención del nuevo GCBA fuera diferenciarse de los hitos de la gestión anterior, acaso el abandono de la red de subtes es un flanco mucho más dañino para la movilidad metropolitana que una infraestructura ciclista que se ha transformado en un modelo en el mundo.