

I INNOVACION I

Avanza el sistema de bicicletas públicas

Expertos analizaron en la Legislatura las ventajas de esta modalidad de transporte urbano; primeros diseños

Por **Andrés Asato**

Para *LA NACION*

“La bicicleta no es la solución sino que es parte de la solución”, se adelantó en aclarar el experto holandés en bicicletas como subsistema de transporte, Ton Dagers, respecto de las dudas que su uso despierta en una ciudad altamente congestionada por el tránsito vehicular. Invitado especialmente a la jornada *Bicicletas públicas: hacia una nueva cultura urbana*, realizada en la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, compartió un panel con el diputado Pablo Failde, impulsor del proyecto de ley 2586 sobre Sistema de Transporte Público de Bicicletas; Diego Santilli, vicepresidente primero de la Legislatura porteña; Eduardo Moreno, subsecretario de Transporte de la Ciudad; y Pablo Bergel, del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI).

Ante la necesidad de reglamentar e instrumentar la ley sancionada en diciembre del año pasado, el encuentro sirvió para analizar las perspectivas de su implementación en Buenos Aires y teniendo en cuenta las experiencias realizadas en 107 ciudades del mundo donde el sistema se encuentra funcionando. Para Failde, que acostumbra a ir en bicicleta a la Legislatura porteña, existe un buen marco para que el proyecto se concrete: “El Gobierno tiene que empezar a hacer las evaluaciones de orden técnico y existe la voluntad po-

lítica para seguir avanzando. La ley establece en dos de sus artículos que hay que llevar adelante un fuerte programa de concientización del uso del espacio público, como también deja abierta una gama de posibilidades para la administración mixta, concesionada o estatal del servicio y eso lo evaluará el Poder Ejecutivo de la ciudad”.

El Sistema de Transporte Público de Bicicletas (TPB) estará compuesto por estaciones de distribución ubicados en puntos estratégicos de la ciudad como el microcentro, las universidades, las terminales de trenes y subtes, y los centros comerciales barriales más importantes. “La idea es que sea un servicio accesible para todos los que se registren como usuarios y cumplan con sus requisitos –señaló el arquitecto Manuel Ludueña, planificador urbano regional–. La puesta en marcha del plan debe garantizar previamente una infraestructura mínima como una red de carriles que comunique las principales áreas conflictivas, y un programa de concientización, capacitación y educación vial destinado especialmente a automovilistas, conductores de transporte público, motociclistas y peatones, para el uso responsable de la bicicleta”.

Lugar de encuentro

Para Dagers es importante saber primero cuál es la visión de ciudad que tienen los funcionarios y ciudadanos argentinos en el tema: “¿Ven ellos el espacio público como un lugar de encuentro realmente? Hoy no parece ser así, porque los lugares destinados al uso de las bicicletas no se respetan. Es muy distinto en mi país donde culturalmente existe el uso de la bicicleta como medio de transporte (representa el 30% del sistema). Yo soy antropólogo y geógrafo social y combino mis vo-



Funcionalidad e identidad nacional en un diseño propuesto para el sistema de bicicletas públicas



Una de las propuestas para el bicing porteño

caciones con la costumbre de desplazarme por las calles en bicicleta. No hay distinción de clases para su uso. ¿Se puede lograr ese hábito? Sí, y en la medida que definamos cuáles son las funciones de las calles y las plazas, vamos a entender mejor porque una ciudad con más bicicletas en lugar de ser un riesgo ayudará a humanizar el tránsito”.

En sus días en Buenos Aires, el experto holandés observó un detalle para analizar positivamente: “Sentado en un bar de la 9 de Julio, en una hora de alto congestionamiento del tránsito observaba cómo aparecían cada minuto ciclistas desafiando el tránsito. Esto es mayor que en otras ciudades donde estoy trabajando el mismo tema

y eso significa que hay una necesidad, una demanda de la sociedad, y si se crean las condiciones indispensables para su seguridad, el flujo aumentará. ¿Es posible instrumentar un TPB en Buenos Aires? Una avenida con 16 carriles para autos como la 9 de Julio, la no aplicación de peajes como ocurre en Londres o Seúl, significa que hay varias alternativas para rediseñar un plan que proteja el medio ambiente, resuelva la congestión y la accesibilidad, ayude a la inclusión social y en definitiva mejore la imagen de la ciudad”.

El 2 de mayo y el 4 de junio son las fechas establecidas para que se expida la Subsecretaría de Transporte y se reglamente el uso de la bicicleta como un medio de transporte públi-

co, tal como lo prevé la ley 2586. Con el Bicentenario de la república muy cerca, y si predomina la voluntad de cambio, el Sistema TPB puede significar un modelo a seguir para el resto de América latina.

Propuestas académicas

La cátedra de Anabella Rondina, de la carrera de Diseño Industrial de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FADU) de la Universidad de Buenos Aires (UBA), presentó distintos proyectos para el programa “Bicicletas para uso público en Buenos Aires”. Uno de ellos fue realizado por el Grupo Bici.ar integrado por Bastanchuri, Campos, Detry, Flombaum, Gómez Gervbi, Massigoge, Orozco y Rossler.

“Para el desarrollo del programa nos basamos en los conceptos de identidad nacional e identidad de un transporte individual para todos, buscando incorporar las bicicletas y sus estaciones al paisaje cotidiano de forma reconocible para que se transforme en un elemento claramente distintivo a nivel local”, explicó Mariana Massigoge, una de las diseñadoras.

“Cada usuario –agregó– puede disponer de una bicicleta y realizar su propio recorrido por medio de las redes de carriles en las áreas centrales. En este recorrido se encontrarán estaciones de distribución, en puntos estratégicos donde se pueda conectar con el resto de los transportes públicos”, agregó la especialista.



Grupo
DISTRIBUIDOR

HORMETAL

EMPRESA CONSTRUCTORA

OBRAS LLAVE EN MANO

- ⊙ ESTRUCTURAS METÁLICAS: RETICULADAS Y DE ALMA LLENA
- ⊙ PISOS INDUSTRIALES ⊙ MOVIMIENTOS DE SUELOS

Planta 1: Au. Panamericana 2250 (Km 41) (B1619JSX) Garín - Prov. de Buenos Aires
 Planta 2: Sarmiento 864 (B1619JEP) Garín - Prov. de Buenos Aires
 Tel. 03488-457788 / e-mail: hormetal@hormetal.com