



El punto de quiebre en la bicicleta urbana

Mariana Landázuri Camacho

Me pregunto si alguien reconoce que los primeros ciclistas urbanos en Quito fueron los jardineros. En medio del relativamente escaso tráfico de los años 70 y 80 del siglo pasado, ellos iban y venían del trabajo con sus herramientas amarradas en la parrilla, pedaleando quién sabe desde dónde. Sin saber que estaban sentando un precedente y sin intenciones de hacerlo, ellos simplemente respondían a la necesidad de trasladarse. Seguramente los atestados buses urbanos no les aceptaban con su pesada máquina para cortar el césped y el viaje en bicicleta también representaba un ahorro de pasajes. Nada de eso hacía que fueran considerados como un ejemplo digno de imitar, ni nadie quería parecerseles. Todo lo contrario. Era la época del boom petrolero donde lo moderno y apetecible era consumir más y dejar de ser pobres.

Tampoco los jardineros que siguen trasladándose en sus bicicletas en este siglo XXI son considerados la imagen del ciclista urbano. Nadie les organiza rutas o competencias, ni les recomienda el uso del casco, no están representados en las asociaciones de ciclistas, ni salen en ninguna foto que ilustre cómo ir al trabajo en bici. Y sin embargo, a juzgar por la experiencia acumulada que tienen, es plausible que sean los que más saben al respecto. (¿Son tan pocos ahora esos jardineros porque usan otros medios de transporte o porque quedan cada vez menos jardines en la ciudad?). Tampoco los ciclistas de 3 ruedas cuentan; su trabajo es estar montados en el triciclo y venden helados, cevichochos, gaseosas o agua.

Se diría que el ciclista urbano es un hombre joven y sano, que tiene la capacidad económica de comprarse una buena bicicleta con sus implementos y que además es suficientemente fuerte como para enfrentarse a todos los obstáculos que la ciudad de Quito pone a la movilidad. Es decir, la mayoría de habitantes quedamos fuera del prototipo.

Mujeres

La consecuencia de perpetuar esa idea en el imaginario de la ciudad es que también nos quedamos sin modelos a seguir. Las mujeres, por ejemplo -que siempre muestran una tasa de sedentarismo más alta que la masculina en nuestro país- saben mucho menos cómo asumir la bicicleta como medio de transporte que un hombre; pero claro, no es sólo cuestión de modelos. Las mujeres dejan de hacer ejercicio físico por una larga serie de motivos que pueden ir desde estar sobrecargadas de las interminables tareas domésticas, hasta falta de seguridad en las vías públicas. Qué decir de poblaciones más frágiles como la tercera edad o los niños y niñas. Las ciudades del Ecuador parecen negadas a ellos, como si el goce de desplazarse en bicicleta fuera una contraindicación médica.

Esa imagen de fuerza juvenil y masculina montada en una bicicleta también amedrenta a las madres de familia que no aprendieron a montar de niñas. Al intentarlo ahora, casi todas saben que los peores profesores que pueden conseguir son sus propios hijos o maridos. Igual que para aprender a manejar el internet, mejor, infinitamente mejor es conseguir gente que esté dispuesta a enseñar en vez de bajarles el autoestima a fuerza de críticas. Y ya hay en la capital programas de mujeres que enseñan a otras mujeres y luego salen juntas al ciclopaseo, o se convierten en sus madrinas y se aventuran en la selva del tráfico.

Muchas quisiéramos que la bicicleta fuera más femenina. Por fin vuelven a haber bicicletas con el cuadro inclinado para permitir subirnlos más fácilmente. Y somos más de una las que vamos con falda y zapatos cómodos de ciudad cuando las condiciones lo permiten (que no son muchas). “¿¡Y cómo va así en la bicicleta!?” me decía hace poco una señora que no se lo podía creer, seguramente acudiendo mentalmente a

la misma idea fija de que el único atuendo apropiado para pedalear es el pantalón. ¿Cuántas mujeres dejan de usar bicicleta porque los uniformes del trabajo se lo impiden? ¿Alguna lo plantea? ¿Algún director/a de personal que lea estas líneas se atreve a considerar diseños de uniformes que tomen en cuenta necesidades de movilización? Si nadie da el primer paso, imposible que algo cambie.

Comentarios

Ciertamente somos menos en dos ruedas que los hombres, pero ya logramos que la bicicleta entre en nuestra ciudad y en el mundo. A falta de un estudio sociológico, sirva el siguiente muestreo de comentarios. Si hasta hace apenas un año los que recibía al decir que había llegado en bicicleta eran: “¡No le puedo creer!”, “¿¡en bicicleta!?”, “¿¡en serio!?”, ahora junto al saludo añaden simplemente: “¿Viniste en tu bici?”. Si antes se reían de verme llegar con casco y demás parafernalia, ahora la inquietud es: “¿Sí dejaste amarrada la bicicleta, verdad?”. Si le pido a algún guardia que me la “dé viendo”, como decimos por aquí, ahora hasta me preguntan a la salida: “¿Y cuánto cuesta una de éstas?”, acariciando la secreta esperanza de llegar a movilizarse así.

Otro guardia que ya me conoce, sólo podía procesar mi insólita llegada comentando: “¡Ha venido paseándose!”; ahora, cuando me ve llegar a pie lo que me pregunta es: “¿¡Y dónde dejó la bicicleta!?”. Si las cosas menos groseras que gritaban los choferes desde sus ventanillas eran: “¡Por la acera, mamita, no por aquí!”, ahora se aguantan, aunque las piensen internamente.

Cada uno de esos comentarios da para un capítulo del estudio sociológico. Uno es el de pasearse, que es una bella idea asociada a la bicicleta, sea cual sea la intención del viajero. Cuando no llueve, puede ser verdaderamente agradable. El sentido de libertad y autonomía, el viento, el contacto con el mundo físico a escala humana y el agradecimiento que da el cuerpo por permitirle moverse son algunas de las razones que los ciclistas de todo el mundo suelen reportar como los beneficios de usar la bicicleta. Ahora que la mayor parte de la actividad urbana se realiza bajo techo (aunque sea el de un automóvil o un bus), poder salir a pedalear a cielo abierto es una especie de grito de liberación que da instintivamente nuestra especie.

Otro capítulo es el de la seguridad de las bicicletas

Como medio de transporte y no sólo de recreación, los usuarios necesitamos parqueaderos. Y lo que



suenan tan sencillo es un verdadero problema. Lamentablemente la bicicleta se ha convertido en un atractivo para los ladrones y no es suficiente dejarla atada con cadenas a algún tubo. O hay algún guardia al que darle una propina para que se interese o hay que meterla a donde una va. Una vez que casi se roban la mía de los parqueaderos para bicicleta de una importante institución bancaria, la había dejado con cadena delante de la garita de varios guardias. Cuando reclamé más tarde ante el jefe de seguridad, me dijo que la orden era velar por los automóviles, sobre todo de los gerentes y sus guardaespaldas.

Esas estructuras mentirosas, por más señalización que tengan, son sólo apariencias de que toman en cuenta al ciclista. Son como las rampas mal hechas en las veredas para decir que dizque son accesibles para sillas de ruedas. Vaya pregunte a algún discapacitado si puede usarlas.

Afortunadamente la presión que hemos ejercido, más la buena imagen que da al comercio aliarse a esta forma de transporte limpio, ha hecho que varios supermercados y centros comerciales de la ciudad ofrezcan mejores condiciones de parqueo. Y por contagio, tal vez los demás almacenes se den cuenta de que les conviene ser amigables con los ciclistas. El siguiente paso es lograr que con el carné de membresía a la bicicleta pública de Quito, las estaciones del sistema sean los lugares naturales donde podamos dejar nuestra bicicleta particular de manera segura mientras nos bajamos a hacer diligencias.

Peatones

Capítulo aparte son los peatones y la circulación de bicicletas por las aceras. De nada serviría conseguir la inclusión de este medio de transporte en el tráfico urbano, si es que los ciclistas hacemos lo mismo que los choferes de automotores con el peatón: usar la mayor fuerza contra el más débil. Es insólito que algunas ciclorutas estén pintadas sobre una vereda y que al desvalido peatón ahora la bicicleta le arrincone en su propio terreno. “¡No interrumpimos el tráfico somos tráfico!”, decían las organizaciones de ciclistas y como tal debe circular mayoritariamente por la calzada. Tal vez el nuevo límite de velocidad de 50 km por hora en las ciudades para los automotores, del que tanto maldicen los choferes, sirva indirectamente para que las bicicletas puedan circular con menor riesgo por las calles, y que no haya necesidad de invadir la acera.

Si los ciclistas saben lo que es no ser respetados y saben además que los peatones ni siquiera tienen un mercado al que le convenga visibilizarles -como ocurre con todo el comercio que se ha beneficiado con el ciclismo- deben demostrar con los peatones la conducta que han exigido hacia sí mismos, y no lastimar la buena relación que han mantenido con nuestra forma básica de movilidad.

Si bien tanto ciclistas como peatones tienen hoy día hasta programas de radio, los caminantes son demo-

gráfica e históricamente la mayoría. La bicicleta no debe tener más de un par de siglos de existencia en el mundo, mientras que venimos caminando desde que la especie humana se irguió y empezó a dar sus primeros pasos. Esa movilidad es la que exige el respeto de todas las demás formas que hemos inventado a posteriori.

Por fin

En mi trayecto, cada vez que cuento hay 20, 30, 40 ciclistas en la ruta. Lo logramos. Las bicicletas entraron a la vida cotidiana a pesar de que ninguna autoridad le daba crédito al ciclismo urbano, ni siquiera recreacionalmente. Eran sólo unos jóvenes a los que yo entrevistaba en los años 90 y otros pocos ciclistas (jardineros incluidos) que nos habíamos aventurado desde antes a las calles, a pesar de todo. Las primeras sorprendidas de ver aparecer tantas bicicletas los domingos fueron las autoridades.

Así es como se originan los cambios: con unos pocos que tienen una visión del nuevo paso que requiere la evolución y que se alinean con ese trabajo, contra todo el lastre que hace el resto de la sociedad. Este momento no hay vuelta atrás, la expansión del ciclismo no sólo es un ejercicio político en sí mismo, sino una más de las expresiones de una nueva convivencia planetaria.

www.marianalandazuri.com

