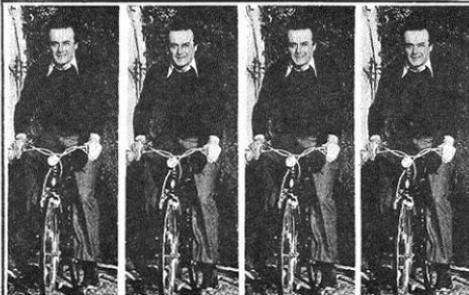




La bicicleta y su papel en la ciudad contemporánea



La bicicleta, como otras cosas, ha tenido periodos de gloria y otros de completo desconocimiento. Actualmente vive un periodo de gran aceptación. Esto tiene una importante proyección en la ciudad contemporánea por tratarse de la resutilización de un medio de transporte, que responde a la necesidad de actuar positivamente frente a la problemática urbana.

NACIMIENTO

Su aparición, hacia 1775 -cuando el conde francés Mede de Sivac se presentó en los jardines del Palacio Royal, cabalgando una extraña máquina que denominó "celífero" - fue un completo fracaso. Los parisienenses manifestaron abiertamente su hilaridad e incluso su hostilidad hacia el extravagante vehículo, mucho más adecuado para diversión de haraganes que para fines de utilidad pública.

DESCUBRIMIENTO

Un siglo después, la bicicleta había adquirido características muy similares a la actual. Varios importantes adelantos técnicos la habían mejorado, como fueron los pedales, la transmisión por cadena, rodamientos y llantas de goma.

La Exposición Internacional de París de 1878, brinda al biciclo, que ya existía en cualquier forma, dimensión y color, la oportunidad de salir del reducido círculo de sus adeptos y atraer la atención de las clases populares.

Se produce una verdadera locura por la bicicleta; es la moda, todo el mundo la utiliza, se forman clubes de

ciclismo, se organizan carreras y pasos y pasa luego, de un mero pasatiempo, a convertirse en un medio de locomoción popular. Sin embargo, la aparición del vehículo a motor en los transportes colectivos, a principios de siglo, trajo el ocaso de la bicicleta por resultar inadecuado al ritmo acelerado y dinámico de la vida moderna.

RENACIMIENTO

Se produjo cuando se limitó el uso del automóvil, con motivo de la Segunda Guerra Mundial, lo que llevó a buscar medios económicos de locomoción. Existió una demanda sin igual de bicicletas en todo el mundo. Este renacimiento producto de una necesidad económica temporal, y no de una convicción, perdió toda su vigencia con el restablecimiento de la paz y el increíble desarrollo tecnológico-material que se vivió, lo que se reflejó en una ciudad proyectada para la velocidad y el movimiento donde la bicicleta no tuvo cabida alguna.

RENACIMIENTO ACTUAL

Con los primeros síntomas de la "crisis energética", en la mitad de la década del 60, algunos grupos intelectuales comienzan a advertir sobre la deshumanización y la excesiva tecnificación de la sociedad, el derroche energético, la sobrepoblación, la crisis de la sociedad y de las ciudades.

El urbanismo comienza a cuestionar la ciudad moderna; los principios de los CIAM, elevados a la altura de dogmas, son analizados y replanteados. Se

mira la ciudad histórica y los espacios urbanos positivos. Se descubre la necesidad de recuperar la ciudad para sus habitantes.

Esta nueva visión del problema urbano de una nueva oportunidad a la bicicleta como medio de locomoción. La bicicleta crea un nuevo orden a partir de la movilidad autónoma del hombre, fuera del cual, teóricamente, ya no hay progreso posible. Permite realmente viajar de puerta en puerta por cualquier camino que se elija. El ciclista puede alcanzar su destino sin que su viaje destruya un espacio útil para vivir. Su uso implica considerables ahorros energéticos, espacio y tiempo, además de ser saludable.

LA BICICLETA EN LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA

La aceptación de estas premisas por el habitante urbano se expresa en algunas cifras estadísticas:

"Por primera vez, desde la II guerra mundial, se vendieron en U.S.A. más bicicletas que automóviles".

"En Holanda existe una bicicleta por cada tres habitantes".

"En muchas ciudades llegan más personas al centro a pie o en bicicleta que en auto".

Es una respuesta del habitante de hoy frente a la crisis urbana.

Esta tendencia, ya no surgida de un esnobismo o de una moda, como en su primera época o de una necesidad material, como en la II guerra mundial, debe ser considerada por el planificador otorgando al transporte individual la "primera prioridad" y una

segunda prioridad al transporte colectivo, abandonándose la supremacía absoluta que ha tenido el automóvil en el diseño urbano de las últimas décadas.

Países más desarrollados que el nuestro han considerado a la bicicleta en la planificación urbana y le han otorgado la infraestructura que le permite existir como un medio eficiente de transporte. También es necesario reconocer ciertos derechos, tanto al ciclista, motociclista como al peatón y a la vez, otorgar responsabilidades. Pero, ante todo, es preciso otorgar la posibilidad de "existir" a este medio de transporte, dando facilidades a través del ordenamiento y equipamiento de la ciudad.

Ello requiere de la creación de zonas peatonales, elementos de protección para el ciclista en relación a los automóviles y, sobre todo, de los microbuses; franjas elementales de 80 a 150 cms. destinadas sólo a este tipo de locomoción; limitación de la velocidad para los motociclistas si deben coexistir con peatones y ciclistas; bermas en buen estado; estacionamientos especializados en lugares de uso público. Muchas más son las variables que se podrían enumerar; no es el momento de hacerlo, pero si es tiempo de dejarnos de ironías y abandonar antiguas supersticiones y complejos, dando al peatón y al ciclista el lugar que corresponde. Es una forma factible de lograr una ciudad más humana, más pacífica, más flexible y, muy importante, descontaminada, sin realizar grandes inversiones.

R.G.P.

