Opinión

# La bicicleta, ambientalmente perfecta

**Mario Gaviria**

***X Congreso Internacional de Planificación para la Bicicleta Velo-city '97***
***Septiembre de 1997***

Los grandes símbolos ecologistas y medioambientales, el sol, el arco iris, las flores o un viejo árbol tienen menos complejidad, son menos representativos de la simbiosis entre tecnosfera y biosfera que la bicicleta. Los símbolos extraídos de la naturaleza no recogen los resultados de la creatividad humana.

Para mí el emblema, el símbolo, el logotipo, la imagen simbólica de una sociedad ecológicamente autosostenible y socialmente avanzada, ética y ambientalmente viable no es el sol sino la bicicleta. Fácil de producir, fácil de utilizar, fácil de aparcar, termodinámicamente casi perfecta. La bicicleta nos da salud y libertad, nos ayuda a ahorrar tiempo y dinero, y sobre todo nos ayuda y nos ayudará a salvar el planeta, a evitar el efecto invernadero y el cambio climático derivado del consumo excesivo de hidrocarburos. Nuestra creatividad debe orientarse a impulsar las posibilidades de la utilización de la bicicleta especialmente en el entorno urbano y especialmente en los países desarrollados que son los que realmente despilfarran el petróleo y contaminan el ambiente.

Por eso prefiero hacer propuestas concretas para conseguir unas ciudades más limpias, más seguras, menos ruidosas, más cordiales, más humanas, como consecuencia de la pacificación del tráfico al disminuir los automóviles y sustituirlos por bicicletas. Veamos algunas propuestas discutibles.

**1.** Los argumentos a favor de la bicicleta urbana no deben basarse sólo en una racionalidad económica (costos, beneficios), ambiental (contaminación, ruido) o de eficacia en el transporte. El centro de la argumentación debe ser de tipo ético, en el terreno de los valores: Los que circulamos en bicicleta lo hacemos no sólo porque es placentero sino, además, porque moral y éticamente es más solidario con el resto de los seres humanos, con la supervivencia del planeta, con las futuras generaciones, con la igualdad de los seres humanos.

**2.** Los ciclistas urbanos debemos defender que somos gente normal, no bichos raros y excéntricos empeñados en llevar la contraria sino gente que utilizan un vehículo inventado hace más de 100 años y que acabará triunfando en los próximos 100 años. Somos, pues, portadores de futuro, gente vanguardista, pioneros, creadores de opinión y de valores. Hay que evitar que nos expulsen fuera de la circulación con la excusa de que somos excéntricos, marginales, etc.

**3.** Debemos argumentar a nuestra favor que los países más avanzados del mundo socialmente y culturalmente como Holanda o los países nórdicos tienen, no sólo una gran tradición de ciclismo urbano sino que en ellos están creciendo la utilización de la bicicleta y las facilidades de planificación para que pueda ser utilizada.

**4.** Las ciudades con más tasa de ciclistas del mundo son las siguientes. Porcentaje de ciclistas con respecto al total de pasajeros y viajes diarios en algunas ciudades seleccionadas: Tianjin, China (1) 77 %; Shenyang, China 65 %; Groningen, Holanda 50 %; Beijing, China 48 %; Delft, Holanda 43 %; Dacca, Bangladesh (2) 40 %; Erlangen, RFA 26 %; Odense, Dinamarca 25 %; Tokio, Japón (3) 25 %; Moscú, Rusia (4) 24 %; Delhi, India 22 %; Copenhague, Dinamarca 20 %; Basilea, Suiza 20 %; Hannover, RFA 14 %; Manhattan, Estados Unidos 8 %; Perth, Australia 6 %; Toronto, Canadá 3 %; Londres, Inglaterra 2 %; Sydney, Australia 1 %.

Fuente: Worldwatch Institute.

(1) % de viajes que no sean a pie.

(2) Viajes por medios de taxis por tracción humana.

(3) % de gente que va en bici o andando al trabajo.

(4) Viajes en vehículos (en relación al número de pasajeros por viaje).

**5.** Hay que reeducar, sensibilizar y convencer en primer lugar a los urbanistas ingenieros y arquitectos que planifican el tráfico y el espacio urbano. En segundo lugar a los políticos que deciden. En tercer lugar, a los medios de comunicación de masas, y en cuarto lugar a la población en general, especialmente a los conductores de automóviles. Puede ser paradójico este orden de prioridades en cuanto a la persuasión de nuestra argumentación y a los pactos y alianzas posibles pero la experiencia de los últimos veinte años nos muestra que la opinión pública está más sensibilizada que los técnicos y los decisores públicos, luego debemos dirigirnos, negociar y pactar con los técnicos y los políticos. Puro despotismo ilustrado, pura tecnocracia.

**6.** Debemos argumentar planteando la bicicleta y el tráfico urbano de la bicicleta como una metamorfosis cultural no sólo de valores sociopolíticos sino también estéticos. Una ciudad con muchos ciclistas urbanos es una ciudad culturalmente, artísticamente y estéticamente diferente, no sólo moralmente más dulce, y de eso debemos intentar informar, reeducar a la población.

**7.** Se debe evitar toda pérdida de tiempo intentando convencer, combatir o disuadir a los fabricantes de automóviles y a las publicaciones especializadas en el motor. Los ciclistas urbanos tenemos una lógica y unas necesidades que son moral y estéticamente incompatibles con el automóvil pero que tenemos que compartir en el espacio urbano y la movilidad con el automóvil.

**8.**La pacificación del tráfico urbano y la introducción de la bicicleta requerirá una tasa ecológica que grave al automóvil, a la gasolina y el gasoil.

**9.**Se debería introducir una tasa en la gasolina o el gasoil urbano que gravase a todos los surtidores existentes en las áreas urbanas y metropolitanas que encareciese la gasolina por lo menos un 300%.

**10.** Para los ciclistas y peatones urbanos que se comprometiesen a realizar los desplazamientos diurnos al trabajo (exclusivamente los diurnos y para ir al trabajo) a pie o en bicicleta se deberían introducir unas deducciones en el impuesto sobre la renta y unas devoluciones o un impuesto negativo en el impuesto de circulación de vehículos automóviles.

**11.** Por supuesto apoyamos todas las medidas relacionadas con la construcción de carriles bici, aparcamientos de bicicletas etc. etc.

**12.** Circular en bici debería ser visto como un placer y un orgullo culto. Mientras no consigamos transmitir nuestros valores no aumentarán los ciclistas urbanos. No somos pobres diablos que molestan a los coches. Somos ángeles oxigenados, ángeles musculados con motor de hemoglobina, pura proteína, pura vitamina.

Otros artículos de Mario Gaviria, en la web del Colegio: **www.colsocpona.org**