

Bicicletear La Habana... ¿de vuelta a los años noventa?

Cycling Havana... Back to the Nineties?

Danay Díaz Pérez

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Programa Cuba

Universidad de La Habana

Cuba



0000-0002-9988-4314

danay@flacso.uh.cu

Fecha de enviado: 03/03/2022

Fecha de aprobado: 28/03/2022

RESUMEN: El uso de la bicicleta en Cuba es una cuestión poco abordada por las ciencias sociales. En el imaginario de muchos cubanos persiste la idea de que la bicicleta se asocia inevitablemente a épocas de crisis, especialmente a la década de los 90 cuando el transporte público sufrió una drástica contracción debido a la crisis económica que experimentaba el país y la escasez de combustibles. Sin embargo, en los últimos años nuevas generaciones, y otras no tanto, tratan de reivindicar la movilidad en bicicleta, ya sea por los beneficios que genera a la salud, por una conciencia ambiental, por evitar aglomeraciones en el transporte público en tiempos de pandemia o simplemente por disfrutar la libertad de andar sobre ruedas. El artículo que se presenta expone los resultados de un grupo focal online que se realizó con un grupo de ciclistas de La Habana en agosto de 2021. En él se exponen las ventajas y desventajas de usar la bicicleta, las problemáticas que suelen experimentar en la vía, los lugares y momentos más inseguros, las acciones que propondrían para mejorar y fomentar este tipo de movilidad en la ciudad, así como las desigualdades sociales que se experimentan en la movilidad ciclística en La Habana.

PALABRAS CLAVE: movilidad urbana; bicicleta; desigualdades sociales; La Habana.

ABSTRACT: The use of bicycles in Cuba is an issue little addressed by the social sciences. In the imagination of many Cubans, the idea persists that the bicycle is inevitably associated with times of crisis, especially in the 1990s when public transportation suffered a drastic contraction due to the economic crisis experienced by the country and fuel shortages. However, in recent years new generations, and others not so much, are trying to vindicate bicycle mobility, either for the health benefits it generates, for environmental awareness, to avoid crowds in public transport in times of pandemic or simply to enjoy the freedom of riding on wheels. The article presented here presents the results of an online focus group conducted with a group of cyclists in Havana in August 2021. It presents the advantages and disadvantages of using bicycles, the problems they usually experience on the road, the most unsafe places and moments, the actions they would propose to improve and promote this type of mobility in the city, as well as the social inequalities experienced in cycling mobility in Havana.

KEYWORDS: urban mobility; bicycles; social inequalities; Havana.

En el imaginario de muchos cubanos persiste la idea de que la bicicleta se asocia inevitablemente a épocas de crisis. La contracción que sufrió la economía cubana en la década de los 90 debido al derrumbe del bloque socialista europeo y el recrudecimiento del bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por Estados Unidos, trajo consigo un déficit en la generación y en la compra de combustibles como el petróleo.

El transporte público no había cubierto la demanda de viajes en décadas anteriores, y con el escenario del Período Especial, prácticamente se paralizó. Una de las medidas paliativas en este contexto fue promover el uso de la bicicleta en la población cubana, especialmente en la capital.

En el lapso de un año, alrededor de 530.000 bicicletas chinas circulaban por las calles de La Habana. Al cierre del año 1994, casi la mitad de los hogares tenían una o más bicicletas. Repentinamente, la capital del país, una ciudad de 2,2 millones de habitantes, se convirtió en la capital ciclista de Las Américas. (Cárdenas, 2020, p. 11)

Algunas medidas de infraestructura fueron fundamentales en esta época. Se cerraron calles para vehículos motorizados, se crearon vías exclusivas, ciclovías en importantes avenidas como Vía Blanca, y carriles exclusivos en avenidas como Boyeros, Malecón, Calle G, Avenida 31, Infanta, Avenida del Puerto, Monumental, entre otras. Las lanchas de Regla y Casablanca ya tenían el servicio de transportar bicicletas y, además, se equipararon ciclobuses para trasladar a los ciclistas y sus bicis a través del Túnel de la Bahía. Comenzó también a

fomentarse la producción de bicicletas en el país bajo la marca Minerva, muy pesadas, por cierto.

Una de las estrategias familiares fue acercar la vivienda al lugar de trabajo para evitar depender del transporte público y trasladarse a pie. Sin embargo, muchas personas recorrían diariamente largas distancias en bicicleta para llegar a la institución donde trabajaban.

La mala alimentación, las condiciones climáticas de Cuba con su calor exuberante casi la mayor parte del año, la falta de confort de las bicicletas (las cubanas pesaban mucho por el material con que se construían) y las largas distancias que debían recorrer las personas; hizo que muchos cubanos y cubanas perdieran peso corporal drásticamente. Su imagen física tenía las marcas de una gran crisis.

Una vez que se fueron superando las dificultades para adquirir combustible y reactivar de nuevo el transporte público, la bicicleta fue quedando atrás y quedó en la memoria de muchas personas como un trago amargo, que no podía tomarse por segunda vez. Algunas personas hasta se deshicieron de ellas.

Sin embargo, en los últimos años nuevas generaciones, y otras no tanto, tratan de reivindicar la movilidad en bicicleta, ya sea por los beneficios que genera a la salud, por una conciencia ambiental de menos emisiones de CO₂¹ a la atmósfera, por evitar aglomeraciones en el transporte público en tiempos de pandemia o simplemente por disfrutar la libertad de andar sobre ruedas.

Trascendiendo la mentalidad de crisis: la bicicleta como estilo de vida

La movilidad en bicicleta se ha incrementado en los últimos años a nivel mundial, especialmente en países europeos como Holanda, Dinamarca y Alemania. En algunas

ciudades como Amsterdam, considerada la capital mundial de la bicicleta, el porcentaje de personas que usa este medio de transporte en sus desplazamientos cotidianos supera el 30 % (Chevalier, 2020). Incluso algunas empresas estimulan a aquellos empleados que usan la bici para llegar a su centro laboral.

En América Latina, los países donde más se usa la bicicleta son Brasil y Colombia, según el Índice Global de Ciudades de Bicicletas 2019 que realiza Coya (Bike Theft Insurance). En otras ciudades como Buenos Aires, Santiago de Chile y Ciudad México, se adoptan políticas públicas e inversiones para fomentar la movilidad ciclística ante la excesiva congestión vehicular. Se considera que «desde el punto de vista económico, después de caminar, la bicicleta constituye el mejor medio de transporte; tanto su inversión inicial como su mantenimiento son menores comparado con el resto de los medios» (Lay, 2021, p. 4).

En Cuba, en los últimos cinco años es más común ver personas y grupos pedaleando por La Habana. Algunos de ellos son Vélo Cuba, Rutabikes, Citykleta, Bici Aventuras, Zaaz Bicimensajería, Rutas sin Andares, +Bici+Vida, Cicloamigos, Cuba MTB Pro. Algunos ofrecen servicios de reparación y mantenimiento, asistencia técnica y consejería, mensajería, renta de bicicletas, recorridos turísticos especializados dentro y fuera de la urbe (proyectos comunitarios, sitios históricos, recorridos temáticos), actividades recreativas y de ocio, entre otros.

No obstante, ante tanta diversidad de proyectos y servicios, un elemento que une esta comunidad ciclística es el amor a la bicicleta, fomentar su uso y promover sus beneficios. La movilidad en dos ruedas se convierte en el centro de sus desplazamientos cotidianos. Hay

quien dice montar más bici que caminar, y llega a considerarla como una parte más de su cuerpo.

También se han celebrado algunos eventos y competencias para fomentar el uso de la bici. Uno de los más importantes es Masa Crítica², el cual funciona como plataforma donde confluyen varias comunidades de ciclistas, y personas independientes que usan este medio. Antes de la pandemia, se celebraba el primer domingo de cada mes a las 4:30 pm³, donde se reunían en el Parque de los Mártires todas las personas que querían bicicletear La Habana. Según su organizador, en las primeras ediciones participaban pocas personas, pero luego se fueron sumando más y más hasta llegar a miles. En no pocas ocasiones tuvieron malas y hasta buenas experiencias con la policía, algunos negándoles el paso por determinados lugares y, otras veces, escoltando la caravana de ciclistas.

La pandemia del coronavirus ha venido a ser una oportunidad para que se incremente el uso de la bicicleta en muchas ciudades del mundo. Se considera un medio de transporte sostenible y seguro ante la crisis sanitaria, económica, ambiental y social que experimenta hoy el planeta.

Como parte del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Habana que coordina la Dirección General de Transporte Provincial de La Habana (DGTPH) se realizó en agosto de 2021 un grupo focal virtual⁴ en la plataforma WhatsApp con un grupo de ciclistas de la capital. En el debate participaron 15 ciclistas de la capital (8 hombres y 7 mujeres), representando a los diferentes grupos que existen en la ciudad (ver anexo). Por dos horas se produjo un intercambio sobre las ventajas y desventajas de usar la bicicleta, las problemáticas que suelen experimentar los ciclistas en la vía, los lugares y

momentos más inseguros, sus experiencias y vivencias cotidianas, así como las acciones que propondrían para mejorar y fomentar este tipo de movilidad en la ciudad. Los resultados de este espacio constituyen un importante producto para el diseño de políticas de movilidad más sostenibles e inclusivas.

Resultados del grupo focal con ciclistas de La Habana

Al indagar en las principales ventajas y desventajas de usar la bicicleta, los participantes emitieron diferentes criterios que se sintetizan a continuación en la siguiente tabla.

Tabla 1. Ventajas y desventajas del uso de la bicicleta

VENTAJAS	DESVENTAJAS
Autonomía. Otorga a los usuarios independencia a la hora de organizar los recorridos y los horarios. <i>“Permite personalizar las rutas, disminuyendo el tiempo y los recursos necesarios para transportarse”</i> (ciclista masculino, 24 años).	Problemas infraestructurales (no parqueos, insuficientes pasos peatonales, escasas calles solo para peatones, ausencia de ciclovías y ciclocarriles, mal estado de las vías por donde se circula, mal señalamiento de las calles, falta de limpieza en la vía que deriva en pinchazos en las gomas, falta de iluminación adecuada para transitar en las noches). <i>“Las calles de La Habana, en su generalidad, están diseñadas para el transporte motorizado y eso impide directamente que las personas se sientan motivadas a caminar o pedalear”</i> (ciclista femenina, 24 años).
Distanciamiento. <i>“Desplazarse en bicicleta es la mejor opción para prevenir la Covid-19”</i> (ciclista masculino, 24 años).	Falta de lugares para dejar la bici con seguridad. <i>“En la bici a veces se te crea un problema si vas a un mercado u otro sitio, vaya, no hay sitio confiable o no muchos sitios confiables en donde dejarla. Te creas un problema”</i> (ciclista masculino, 47 años). <i>“Posibilidad mucho mayor de que te roben la bicicleta en comparación con un carro, una moto y hasta una moto eléctrica. Esto hace que siempre debas asegurarte de poder guardarla en un lugar seguro. O sea, no puedes usar casi ningún parqueo y ni depender de un parqueador para guardarla”</i> (ciclista masculino, 24 años).
Disminuye la contaminación atmosférica	Ausencia de una Ley de Movilidad inclusiva, que

(smog), las emisiones de CO2 y la contaminación sonora (ruidos de los autos) de la ciudad	nos imposibilita seguridad e infraestructura en las calles para peatones y ciclistas.
Es un ejercicio que disminuye la probabilidad de enfermedades prevenibles, como diabetes, problemas cardíacos y obesidad. <i>“En países como Cuba donde los problemas cardiovasculares representan una de las principales causas de fallecimiento, resulta de vital importancia su promoción y uso cotidiano”</i> (ciclista femenina, 45 años).	Condiciones del clima en Cuba, la exposición al sol por la falta de un diseño de follaje urbano que proteja. <i>“Se suda mucho dado nuestro clima y no siempre llegas en las mejores condiciones a ciertos lugares, en los cuales tampoco tienes un lugar en el que te puedas asear un poco, lo cual tampoco es tan problemático si cargas con lo necesario”</i> (ciclista masculino, 47 años). <i>“(…) pocos o nulos puntos donde reponer fuerzas y a la sombra”</i> (ciclista femenina, 36 años). <i>“Muchos lugares no cuentan con servicios sanitarios o existen, pero no tienen agua”</i> (ciclista femenina, 24 años).
Disminuye la dependencia del transporte público y la carga sobre este (ómnibus, carros privados, gazelas).	Violencia vial. Poco respeto hacia el ciclista por parte de autoridades y muchos choferes. Falta de sensibilidad de otros actores en la vía.
Reduce la congestión del transporte público en horarios picos	Inseguridad de algunas zonas para andar de noche o cuando no hay casi personas. Mayor probabilidad de que te asalten en la calle para robarte la bicicleta
Es eficiente como medio de transporte, para la mayoría de los trayectos de hasta 6 km	Mayor gravedad en los accidentes. <i>“Esto lo compartimos con las motos: somos la carrocería del vehículo. Si tenemos un accidente es probable que salgamos más dañados que si un chofer de auto, guagua o camión tiene el mismo accidente”</i> (ciclista masculino, 24 años).
Se pueden recorrer distancias significativas en tiempos relativamente cortos o al menos saber de antemano que tiempo nos toma una ruta diaria como la de ir al trabajo. <i>“He tenido la experiencia de que me ha tomado más tiempo trasladarme en almendrán de Playa a la Habana Vieja que cuando lo hago en bicicleta”</i> (ciclista femenina, 36 años).	Falta de piezas de repuesto, no hay disponibilidad de bicicletas. Difícil acceso o más bien ninguna posibilidad a medios de protección contra accidentes (cascos, luces, etc.).
Recreación. <i>“Aumenta la felicidad y sensación</i>	No contar con una alimentación adecuada.

de bienestar en los ciudadanos, incluso de aquellos que no van en bici” (ciclista masculino, 24 años).	“Ojalá podamos algún día tener algún sitio en el que se pueda comprar alimento especializado para deportistas. Dígase barras energéticas, geles, sales hidratantes adecuadas... todo esto a un precio asequible por la mayoría” (ciclista masculino, 47 años).
Permite construir ciudades a escala humana, hecha para las personas y no para autos.	Ausencia hasta ahora de una voluntad política por los decisores del país para potenciar el uso de la bicicleta.
Disminuye el índice de accidentalidad vial.	Estrés debido a la contaminación sónica, el humo de los carros.
Ahorro a la economía del país.	
Mejora las relaciones humanas. “Son medios flexibles, dinamizador de economía locales, generador de socialización, felicidad, económico, cero emisiones, sano y saludable, sostenible” (ciclista masculino, 36 años)	
Tiene alto potencial en la última milla, y más potencial en la ciclogística.	

Como se aprecia en la tabla, los participantes en el grupo focal enuncian más ventajas que desventajas del uso de la bicicleta, es por ello que apuestan por este tipo de movilidad. También se indagó en aquellas problemáticas que suelen experimentar durante sus desplazamientos cotidianos, donde se citan las mismas desventajas expuestas anteriormente y otras como:

- Caídas, traspíes, estrés postraumático, fatiga, pérdida de peso, desorientación, miedo.
- Acoso sexual. “Tengo muchos reportes de acoso sexual a mujeres ciclistas en La Habana” (ciclista masculino, 36 años).
- Falta de espacios diseñados con facilidades para ciclistas.
- Insuficiencias del diseño del flujo del movimiento en la ciudad.
- Falta de opciones recreativas más amplias y diversas para los ciclistas. Escasez de espacios y caminos recreativos, dígase caminos para hacer caminatas y/o ciclismo, y yoging (trote).
- Un marco legal muy severo con ninguna prioridad para ciclistas y peatones.
- Carencia de sombra. Carencia de servicios locales, desde cafeterías hasta talleres de reparación, en los trayectos.
- Dificultad para mantener funcionando la bicicleta por la ausencia de recursos.
- Carencia de educación ciclista. “Sería bueno la facilitación de espacios y campañas donde se eduque con respecto al tema” (ciclista masculino, 29 años). Ahora mismo en mi mente veo aquella campaña que decía “Práctica la cortesía, transporto a la mayoría” estaría bien una que diga “Práctica la

cortesía, soy la carrocería" (ciclista femenina, 28 años). *"La mala costumbre de taxis y buses que parquean justo delante del ciclo para llegar solo unos segundos más rápidos a la parada. Un amigo ya se accidentó debido a esto"* (ciclista masculino, 25 años).

- Carencia de espacios informativos ya sean físicos o virtuales.
- Ausencia de lugares para que las personas aprendan a montar bicicleta. En la Ley de Seguridad Vial se prohíbe a los adultos montar bicicleta en los parques.
- El calor intenso, el escape de autos en muy mal estado, presión por parte de los automóviles, el pésimo estado de las calles, las lluvias.
- Agresividad hacia el ciclista. *"El principal problema es que no entendemos de jerarquía (peatones, ciclistas, transporte público, transporte de servicios -ambulancias, policías, bomberos-, transporte privado. Cuando logremos respetar esto, entonces entenderemos de qué va la movilidad urbana"* (ciclista femenina, 24 años). *"Considero que en la vía existe una vulnerabilidad para con los ciclistas; básicamente es como si no tuviéramos derecho a estar en este espacio"* (ciclista masculino, 30 años).
- Tráfico vehicular (en particular guaguas, taxis y camiones).
- Estrechez de las calles (1 o 2 sendas son fatales).

Se conversó sobre los lugares más inseguros para la movilidad en bicicleta y comentaban que había incluso una jerarquía. En el top 1 estaba la Rotonda de la Ciudad Deportiva. *"Esa Rotonda de la Ciudad Deportiva, terror pánico con ella"* (ciclista femenina, 28 años).

"En la rotonda de la Ciudad Deportiva hay que jugársela y correr casi a la velocidad de los carros. Ahí necesitas conocer muy bien las reglas del tránsito y ser un velocista de ¼ de milla si quieres cruzar sin mayores problemas" (ciclista masculino, 47 años).

Se hace referencia, además, a avenidas principales como Malecón (sobre todo en las intersecciones cuando necesitas entrar a la ciudad), Avenida 23, Avenida Rancho Boyeros (entre Santiago de las Vegas y la Rotonda), Calzada de 10 de Octubre, Vía Blanca (*Intersección de Vía Blanca y 10 de Octubre, se unen mil calles ahí, la zona de los elevados*), Calzada de Guanabacoa, Corral Falso en Guanabacoa, Avenida 31, 41, 51, 70, Semáforo de 4 Caminos, Calle Monte, Infanta, Calle 114 (sobre todo frente a la CUJAE), la Calle del Bosque (Rotonda de la Antena).

También se alude a avenidas y calles descuidadas, mal iluminadas, la zona de la sala Ramón Font y los alrededores de la Facultad de Artes y Letras por la cantidad de hombres que se masturban, incluso a la luz del día; zonas con alto margen delictivo sobre todo en los barrios periféricos de la ciudad; todos los semáforos que tienen derecha con luz roja, lo cual hace que si un ciclista debe esperar para cruzar el semáforo algún chófer lo esté agitando e incluso le tire el auto encima; todas las calles que no cuenten con la iluminación adecuada; todas las rotondas de Cuba; todas las bifurcaciones con vía libre a la derecha; las intersecciones de más de 20 metros de distancia a cruzar con sus semáforos con pocos segundos y con poca señalización para orientar y mantener separados los flujos de vehículos.

Entre los factores que hacen estos lugares inseguros se encuentran:

- Falta de infraestructura ciclista que tiene la ciudad. *“Baches y en ocasiones huecos enormes o alcantarillas a desnivel. También la oscuridad de las calles no te deja ver los obstáculos”* (ciclista masculino, 25 años).
 - Falta de una ley vial con la que te identifiques y la falta, como se ha dicho, de tu espacio en la vía. *“Por ejemplo: el código vial induce que los ciclistas debemos ir siempre a la derecha excepto cuando necesitemos justificadamente usar otro carril para adelantar o cruzarlos para doblar la izquierda. El mismo código dice que lo hagamos como un auto, pero en serio no se puede. El peligro es grandísimo”* (ciclista masculino, 36 años). *“Legalmente no está claro que un ciclista es un usuario de la calle también. Estorbamos. Y cuando algo estorba, lo ignoras o lo presionas para que se vaya. No hay marco legal explícitamente claro. La policía incluso te convence que no es tu espacio. Ni voy a hablar de los patinadores...”* (ciclista masculino, 43 años).
 - Falta seguridad en la calle
 - Falta de sensibilidad de choferes de carros, guaguas y otros vehículos pesados, incluso con los propios peatones. *“Me siento muy expuesta tanto en la bici como por la calle. He estado esperando para cruzar semáforos y algunos transeúntes se acercan mucho. Muchos no respetan las leyes del tránsito, no escuchan, se hacen los desentendidos o no reconocen el timbre de la bicicleta. Las personas se ponen a parar los carros en medio de la calle justo por donde deben pasar las bicicletas. Y la parte más sucia de las calles es esa también”* (ciclista femenina, 34 años). *“Cuando vas en bici no sientes la protección de la carcasa del vehículo. Cada acción que tomamos y cada reacción de otros conductores las percibimos con todos*
- nuestros sentidos en nuestro cuerpo, ejemplo el aire de una guagua TRANSTUR al pasar cerca de uno que llega a tambalearte. Mira, no me alcanza este chat para describirlo. Esto lleva una conversación a voz, al menos”* (ciclista masculino, 36 años).
- Carencia de señalizaciones que pueden optimizar el flujo seguro.
 - La velocidad no está debidamente regulada en estos lugares donde confluyen varios flujos.
 - El desorden. *“La ciudad es un desastre”* (ciclista femenina, 27 años).
 - No existe definición de quiénes deben usar cada espacio en la vía y cómo. *“En muchos de estas avenidas el carril que nos corresponde es para los conductores su parqueo a conveniencia, en el caso de taxis que por tal de asegurar un pasaje hacen como si uno no existiera, vulnerando nuestro espacio en la vía”* (ciclista masculino, 30 años)
 - No están diseñados en función de las características y necesidades de cada usuario. *En las empresas de planificación debería haber un toolkit por cada actor en la vía, y así saber siempre qué necesita un peatón, un ciclista, una guagua, una ambulancia y luego... Que todos estén en armonía”* (ciclista femenina, 24 años).
 - Los vidrios de accidentes y los gajos salientes en la vía. *“Lo confieso, en calle 0 entre 1era y 3era hay un árbol que tiene un gajo tan bajo que le seca un ojo fácilmente a una persona de 1.55. Esto es en Playa”* (ciclista femenina, 28 años).
 - Objetos en la vía cuando trabajan algunas empresas. *“Hoy mismo venía por malecón del Vedado hacia La Habana y al parecer unos constructores han colocado un andamio para*

restaurar una de las farolas del malecón y una de las patas está en la calle, extrema derecha donde debemos circular si no voy atenta, me la como, tremendo peligro” (ciclista femenina, 47 años).

Con respecto a los horarios del día de mayor inseguridad para los ciclistas, comentan que es el horario laboral, en los momentos donde el tráfico está sobrecargado (horarios pico: 6:00 am-9:00 am, 3:00 pm-7:00 pm, también al mediodía) y de noche (por la posibilidad de un asalto, la poca iluminación y los baches), próximo a las 9:00 pm por el toque de queda instaurado para reducir la movilidad por la pandemia.

“Pegado a las 9 pm, hay muy poca visibilidad y los autos van apurados por el toque de queda, hay que cuidarse!” (ciclista femenina, 45 años).

“Los malhechores aprovechan para asaltar en el camino a casa alrededor de las 9 pm” (ciclista masculino, 36 años).

“Yo que vivo en Alamar y tengo que coger el cyclobus (que sólo presta servicio hasta las siete) esa hora es mi límite. Además, por cuestiones de oscuridad y la consecuente falta de iluminación de la carretera” (ciclista femenina, 27 años).

Desigualdades sociales en la movilidad ciclística en La Habana

Los procesos de movilidad son muy heterogéneos, sobre todo en las ciudades, y generan múltiples desigualdades sociales. Estudios en América Latina muestran que los patrones de movilidad de hombres y mujeres difieren en correspondencia con roles de género asignados socialmente (Lazo & Contreras, 2009; Soto, 2013; Jirón & Zunino, 2017; Herrera, 2018; Domínguez et al., 2020; Moscoso et al., 2020). Las mujeres se desplazan en mayor medida por

motivos de cuidados (compras, acompañar a personas, realizar gestiones, etc.) principalmente a pie y en transporte público, con movimientos más dispersos. Por otra parte, los hombres, principales usuarios del transporte privado, tienden a realizar movimientos pendulares (de la casa al trabajo y del trabajo a la casa).

También en la movilidad ciclística se aprecian desigualdades de género, pues en un ejercicio de observación por la capital es más común encontrar hombres en bicicleta que mujeres. Muchas personas asocian el uso de la bicicleta en la ciudad con un deporte extremo, pues al no existir suficientes condiciones de infraestructura, desplazarse en dos ruedas significa *batirse* con el resto de los vehículos que transitan, en un ámbito donde la ley del más fuerte se impone.

Estas brechas de género se acrecientan cuando se interseccionan otras variables como la edad, la situación socioeconómica, la condición de discapacidad y el territorio. Además, para las mujeres que se desplazan con niños o personas bajo su cuidado, no es una opción muy viable. Por otra parte, los temas de violencia y acoso sexual en la vía hacen que muchas se sientan inseguras. Existen zonas específicas en la ciudad donde es común encontrar hombres acosadores, otras que ofrecen poca seguridad por el exceso de vegetación y la posibilidad de asaltos y abuso sexual como es el Bosque de La Habana. En lugares con alto potencial delictivo también se corre el riesgo de que te roben la bici.

Sin embargo, emprendimientos como Vélo Cuba –negocio dirigido por una mujer desde el 2014- han demostrado que es posible incentivar el uso de la bicicleta entre las féminas. Para seguir avanzando es indispensable garantizar condiciones de seguridad al transitar y una mayor educación vial.

Más que un medio de transporte, la bicicleta es parte de mí...

En intercambios con ciclistas en La Habana, se percibe una relación afectiva de estos con sus bicicletas. Uno de ellos expresó: *“La bicicleta se ha convertido en otra extremidad, imposible soltarla”* (ciclista masculino, 47 años). Otro, publicó en el grupo *Bicicletear La Habana*, en la celebración del Día Mundial de la Bicicleta, los cumpleaños de cada una de las que ha tenido, mostrando así sus lazos afectuosos hacia ellas. En algunos grupos de ciclistas, se trasmite a los más jóvenes y nuevos integrantes el amor por la bici y, una filosofía de vida que apuesta por dar valor a los pequeños detalles de la vida, porque andar en dos ruedas por la ciudad, a veces, es como contemplarla en cámara lenta.

Se sufre también cuando se rompe, como un familiar enfermo que necesita asistencia médica; y el dolor es mayor cuando no se encuentran las piezas. Es que el precio de moverse en bicicleta, el medio de transporte menos costoso y seguro en tiempos de pandemia, paradójicamente aumenta cada día. Apenas existen lugares en la ciudad donde se venden piezas y repuestos de bicicleta, mucho menos una bici completa. Es por eso que cada vez es más frecuente que se reporten, en las redes sociales, robos de ciclos, pues se desarman y luego se venden las piezas. Poco después de los acontecimientos del 11 de julio,

se preguntaba en las redes si alguien había perdido su bici en las manifestaciones.

Existe en la comunidad ciclística de la capital un sentimiento común de amor y defensa de la bicicleta, donde además se promueven valores como la cooperación y la solidaridad. Si alguien se queda roto en la vía tendrá la esperanza de que aparezca un compañero de ciclo para tender una mano. Es necesario resaltar también las bellas iniciativas que han surgido en tiempos tan oscuros. El grupo BiciSolidaria en Telegram ha sido muestra de ello, pues ha convocado a personas de toda La Habana que se desplazan en bicicleta a recoger medicamentos que ofrecen personas e instituciones para donar a las provincias que más lo necesitan. Es gratificante ver tantas personas, mujeres y hombres, jóvenes y no tan jóvenes, ofrecer lo más preciado que tienen, su tiempo en dos ruedas.

Oportunidades para fomentar una movilidad urbana sostenible, ¿qué hacer desde las políticas públicas?

Si algo tiene de provechoso el intercambio con jóvenes ciclistas, es que tienen tan claras sus problemáticas al transitar como las posibles soluciones. Las ideas aportadas durante el encuentro virtual se sintetizan a continuación (Tabla 2).

Tabla 2. Acciones para mejorar y fomentar la movilidad activa (en bicicleta) en la ciudad.

COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN

Educación vial y cívica (actividades extra escolares para niños/as, talleres comunitarios para niño/as y adolescentes, escuelas talleres, escuelas viales).

Diseñar espacios para el aprendizaje de montar bicicleta.

Promover la cultura vial y la disciplina entre los ciclistas, crear campañas educativas.

Promover el uso de la bicicleta para garantizar distanciamiento.

Realizar y promover campañas de bien público donde se fomente el uso de la bicicleta, la movilidad peatonal y la educación vial en concreto destinado a este público meta.

Dejar de tratar el tema de la bicicleta con el impulso paternalista de los 90.

Capacitar al personal que actúa sobre el espacio público y la movilidad urbana, a niveles internacionales.

Establecer canales permanentes de conversación, atención, colaboración con la ciudadanía que a fin de cuentas nos incluye a todos y todos hacemos movilidad.

“Estos dos puntos son especiales para Cuba, y los veo claves para reducir la dilación del cambio que necesita la ciudad. No solo estamos atrasados, sino que la velocidad que se percibe es bastante lenta, lo que hará bastante difícil hacer un salto tecnológico, que si seguimos como vamos saltaremos a tecnologías obsoletas” (ciclista masculino, 36 años).

“Más que nada escuchar a los ciudadanos, y aprender de los errores” (ciclista masculino, 25 años).

Dar oportunidad a la realización de la Masa Crítica Habana (Bicicletear La Habana).

MARCO JURÍDICO

Reformar el Código Vial para incluir y darle enfoque de peatón, ciclista y género.

Legitimar el espacio jurídico desde los deberes y derechos en la vía.

Penalizar con fuerza las contravenciones (todas).

Definir y establecer que las bicicletas pueden estar en cualquier espacio, siempre que haya espacio para que quepa.

INFRAESTRUCTURA

Mejorar la infraestructura vial en función de esta movilidad, que genere seguridad tanto para peatones como para ciclistas (Ciclovías, ciclocarriles, parqueo para bicicletas, mejorar los tiempos de los semáforos, prestarle más atención al tema de las señalizaciones que nos competen, iluminación de las calles en las noches, mantenimiento de las calles).

Embellecer la ciudad, sembrar árboles.

“quizá este punto parece superfluo, pero si el espacio que te rodea no es agradable, fresco, seguro es muy difícil que la personas deseen detenerse a caminar y para los ciclistas tener un poco de sombra, puede ser un sutil incentivo” (ciclista femenina, 27 años).

Mejorar la infraestructura de paradas y piqueras

Abogar por la creación de espacios donde este tipo de modalidad tenga protagonismo, asumirlo como soluciones prácticas para la solvencia de problemas económicos y medio ambientales en el país e integrarlo al plan de desarrollo sostenible del Estado cubano.

Disminuir velocidades.

Promover y diseñar una infraestructura creativa (no hay por qué hacer grandes inversiones).

Cerrar o limitar en horarios picos (tránsito de vehículos motorizados) por hospitales, escuelas u otros sitios de grandes aglomeraciones.

Eliminar barreras arquitectónicas.

Eliminar los vidrios en las calles.

Eliminar gajos de árboles en la senda derecha.

Activar el puesto de mando para reportar semáforos que no estén funcionando.

Promover y acometer acciones inclusivas para aquellas personas que presenten alguna discapacidad y deseen sentir la sensación de disfrutar un viaje en bicicleta.

Mejorar el servicio del ciclobus aumentando en vehículos y extendiendo los horarios.

Entregar protagonismo a la bicicleta en las calles.

Crear más conexiones entre las áreas de la ciudad que hoy se percibe aisladas.

Extender la idea de bicibus que cubran otras rutas además de Tunel-Camilo ayudaría muchísimo a la bicimovilidad. Por ejemplo:

- Santiago Vegas-Ciudad Deportiva
- San Agustín-Ceguera
- Cotorro-Habana Vieja
- La Palma-Habana Vieja

“La idea de esto es unir dos nodos que sean centros de lugares donde la bici es asequible. En vez de cubrir toda la ciudad con guaguas, detectas esos nodos principales y las personas solo deben ir en bici hasta el nodo, subirse en la guagua, bajarse e ir en bici hacia donde van. Esto permite concentrar los esfuerzos del transporte público en pocos tramos y aumenta la eficiencia. También contribuiría muchísimo a incluir a los habitantes de barrios periféricos en la bicimovilidad” (ciclista masculino, 24 años).

SERVICIOS

Facilitar la obtención de medios de protección tanto para el ciclista como para la bicicleta.

Crear un modelo de negocio distribuido dedicado a garantizar una alimentación sana y adecuada para los ciclistas.

Dejar de importar bicicletas de pésima calidad

“Eso erosiona la buena voluntad que está naciendo de movilizarte en bici. Porque son bicis que no responden. Imaginen un auto que no responda!! Un estudio muy rápido dirá qué tipo de bicicleta se necesita en Cuba. Y no pasarán de 3 modelos diversos. Una para ciudad, una para distancias largas, y una para zonas rurales que soporte peso. Se debe asumir que serán costosas. Pero se debe garantizar que duren 5 años mínimo. En lugar de subsidiar bicis malas, posibilita bicis buenas” (ciclista masculino, 43 años).

Crear un espacio de desarrollo para iniciativas privadas y colectivas no gubernamentales que promuevan el ocio y la educación dentro sí mismas.

Incentivar (con prioridad) los pequeños negocios de servicios y comercialización para bicicletas y piezas de repuesto.

Vender zapatos y bicicletas.

Crear servicios de asistencia al ciclista.

No solo fue provechoso escuchar sus propuestas, también se decidió experimentar el día a día de estos ciclistas al desplazarse por la capital. Fue así como se diseñó un recorrido por una zona específica de la ciudad, un grupo de ciclistas, investigadores sociales y un funcionario de la Dirección General de Transporte Provincial de La Habana, entidad encargada de coordinar y planificar el transporte en la capital.

Por más de una hora se pedaleó por zonas aledañas a la Ciudad Deportiva y Nuevo Vedado, haciendo varias paradas durante el recorrido para reflexionar y debatir sobre algunas incongruencias que saltaban a la vista. Al hacer una primera parada en la rotonda de la Ciudad Deportiva, se pudo observar cómo algunas personas que transitaban en bicicleta tenían que pedalear casi a la misma velocidad de los carros, todos hombres. Luego, se encontraron algunos lugares ociosos como los alrededores del Patinódromo, detrás del Instituto de Nefrología (Clínico de 26), los cuales deberían aprovecharse más para actividades de esparcimiento y recreación. El grupo de nueve personas no dejaba de llamar la atención y algunos hicieron alarde de su claxon como si

estuvieran presenciando un acto paranormal. Sin embargo, fue gratificante recorrer en bici un pedacito de nuestra ciudad.

Otro de los recorridos fue en el eje de 10 de Octubre, comenzando desde 23 y Malecón, Infanta, Calzada de 10 de Octubre hasta finalizar en La Palma. En esta ruta aumentó el nivel de riesgo y de tensión por ser una de las vías más complejas en la movilidad urbana por su morfología y sus condiciones físico-estructurales, así como por un flujo peatonal y vehicular intenso. El municipio 10 de Octubre es uno de los de mayor densidad poblacional en La Habana (17 168 habitantes por km²) y tiene mayoritariamente una función residencial, lo que produce un volumen importante de movimientos pendulares hacia los municipios más céntricos de la ciudad como Plaza de la Revolución, Cerro, Centro Habana, Habana Vieja, Playa.

La movilidad ciclística en este corredor resulta más compleja y desafiante, por lo que durante el recorrido se apreciaron pocos ciclistas. Además, una de las medidas que se adoptó como grupo fue el uso de chalecos lumínicos para llamar la atención al transitar.

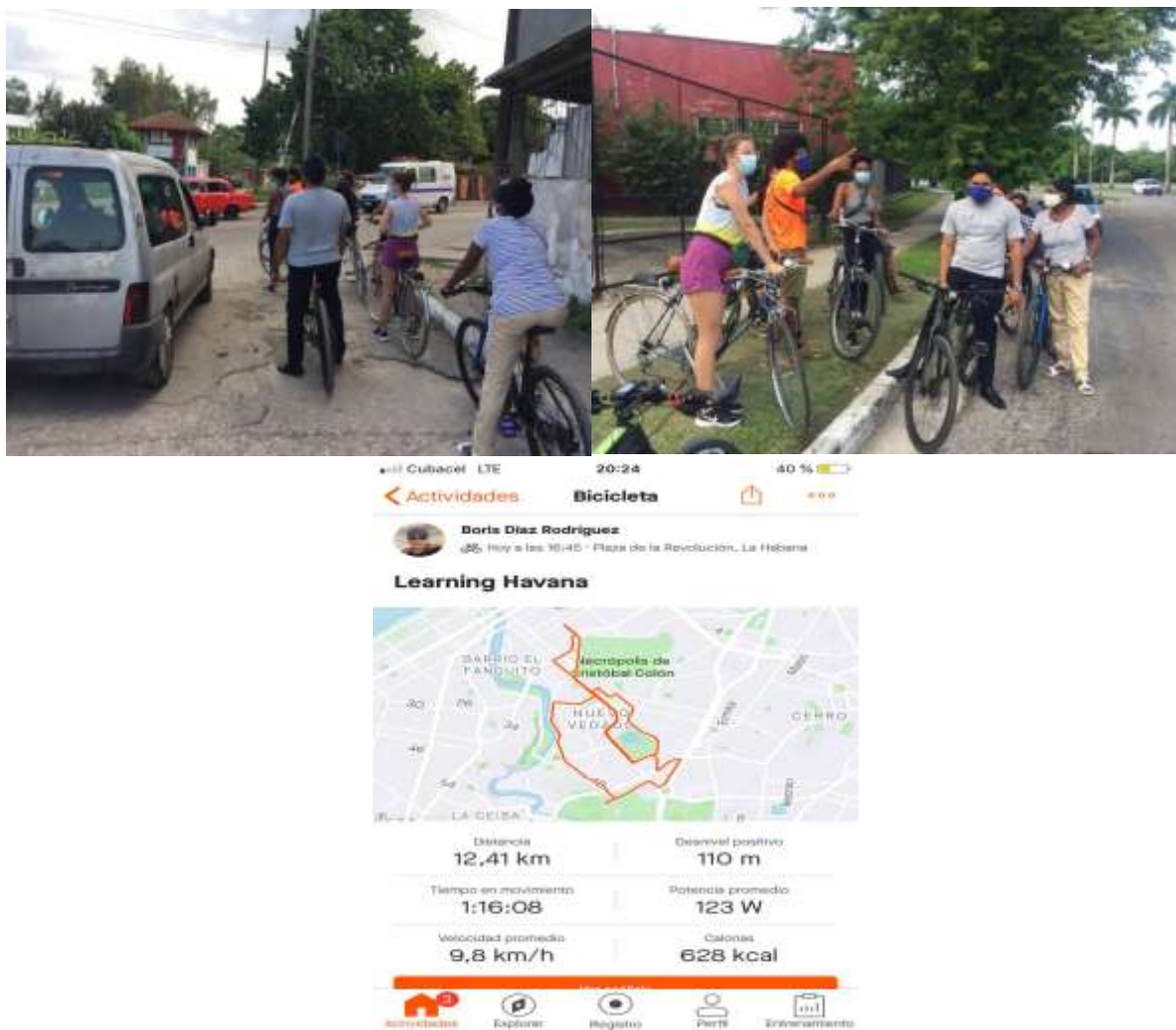


Figura 1. Recorrido en bicicleta por Nuevo Vedado, 7 de septiembre de 2021.
Fuente: Tomadas por Boris Díaz Rodríguez



Explorando corredor 10/10



Distancia	Desnivel positivo
39,05 km	229 m
Tiempo en movimiento	Potencia promedio
3:06:15	147 W
Velocidad promedio	Calorías
12,6 km/h	1.826 kcal

Figura 2. Recorrido en bicicleta en el eje 10 de Octubre, 8 de octubre de 2021.

Fuente: Tomadas por Boris Díaz Rodríguez

Algunas reflexiones finales

Más que una vuelta a los años 90 y a la época de crisis, se está potenciando en Cuba una cultura ciclística más asociada a valores como el cuidado al medio ambiente y la concientización de usar medios de transporte más limpios. También la pandemia ha venido a reforzar la idea de que desplazarse en bicicleta es una forma más segura al evitar grandes aglomeraciones en el transporte público.

De manera general, aquellas personas que se desplazan en bicicleta, perciben más ventajas que desventajas en su uso. Consideran, además, que se debe promover más este tipo de movilidad por los beneficios que aporta a la salud, la economía y el medio ambiente.

Las problemáticas que suelen experimentar los ciclistas se asocian mucho a las desventajas que refieren; y sobresalen los problemas de infraestructura y de educación vial. Las desigualdades de género también se evidencian en el ámbito de la movilidad. En el caso de las mujeres suelen experimentar acoso sexual mientras se desplazan en bicicleta y en algunos espacios sienten mayor inseguridad.

Los lugares más inseguros para transitar se concentran en las grandes avenidas de la ciudad, debido a una falta de infraestructura para la movilidad ciclística. También los horarios influyen en la inseguridad que experimentan los usuarios de la bicicleta en la vía, sobre todo en horarios pico de entrada y salida de las personas al trabajo, cuando aumenta el tráfico vehicular.

En las acciones propuestas, la mayoría hace referencia a mejorar la infraestructura de la ciudad. Otras acciones aluden a la educación y comunicación, servicios que demandan, así como las relativas al marco jurídico. De manera general, el contexto es favorable para potenciar

la movilidad en dos ruedas en la ciudad, las oportunidades se deben aprovechar.

Referencias bibliográficas

- Cárdenas de la Vega, C. (2020). *Propuesta de un plan de implementación para un sistema de bicicletas públicas en La Habana*. Tesis de Maestría. Universidad Pablo De Olavide, España.
- Chevalier, S. (2020) ¿En qué ciudades es más común andar en bicicleta? En: <https://es.statista.com/grafico/23245/uso-cotidiano-de-la-bicicleta-alrededor-del-mundo/>
- Domínguez, K. et al. (2020). *Why does she move? A Study of Women's Mobility in Latin American Cities*. Washington, DC: World Bank.
- Herrera, A. & Razmilic, S. (2018). *Movilidad urbana, equidad de género y participación laboral*. Santiago de Chile. Recuperado de <https://www.cepchile.cl>
- Jirón, P. & Zunino, D. (2017). Presentación dossier. Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 1-8. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/76917>
- Lazo, A. & Contreras, Y. (2009). *Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana, Santiago de Chile*. Ponencia en el Encuentro de Geógrafos de América Latina. Montevideo, Uruguay.
- Lay Madrazo, A. (2021). *El problema de la optimización de las localizaciones. Aplicación al caso de la ampliación del sistema de bicicletas públicas de La Habana (Ha'Bici)*. Tesis de Maestría. Universidad Pablo De Olavide, Sevilla, España.
- Moscoso, M. et al. (2020). *Mujeres y transporte en Bogotá: Las cuentas*. Bogotá: Despacio & WRI. Recuperado de www.despacio.org/hacemos

Notas

¹ El transporte es responsable del 23 % de las emisiones de gases de efecto invernadero en el mundo (<https://datos.bancomundial.org>).

² La Masa Crítica es un evento ciclista que se celebra todos los meses en varias ciudades del mundo. Su objetivo es crear conciencia sobre la movilidad sostenible y mejorar la seguridad de los ciclistas.

³ El día y la hora se seleccionan porque disminuye considerablemente el tráfico vehicular en la ciudad, lo que deja más espacio para los ciclistas.

⁴ El grupo focal no pudo realizarse de manera presencial por la pandemia de la COVID-19.

Conflictos de intereses

La autora declara que no existe conflictos de intereses.

ANEXO

Tabla 3. Características de los/as ciclistas participantes en el grupo focal

Participantes	Sexo	Edad	Lugar de residencia	Tiempo que lleva practicando el uso de la bicicleta para su movilidad
Ciclista 1	F	34	Playa	5 años
Ciclista 2	F	24	Vedado, Plaza de la Revolución	1 año
Ciclista 3	F	34	Cotorro	1 año y 8 meses
Ciclista 4	M	29	10 de Octubre	3 años
Ciclista 5	M	24	Buenavista, Playa	9 años
Ciclista 6	F	45	Plaza de la Revolución	35 años
Ciclista 7	F	28	Centro Habana	2 años
Ciclista 8	M	36	Plaza	24 años
Ciclista 9	M	30	Cerro, 10 d Octubre y Plaza de la Revolución	5 años
Ciclista 10	M	47	Vedado, Plaza de la Revolución	30 años
Ciclista 11	M	43	Habana - Suiza	13 años
Ciclista 12	M	25	Plaza de la Revolución	6 años
Ciclista 13	M	45	Habana - Oregon	21 años
Ciclista 14	F	27	Alamar	1 año

