

Trabajo final

Maestría en Política Públicas

Universidad Torcuato Di Tella

Políticas públicas, capacidad regulatoria y cumplimiento de la norma. El caso de las ciclovías en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Alumna: Florencia Kijak (legajo 18U983)

Tutor: Daniel Maceira

Septiembre 2021

Abstract/Resumen

El presente documento propone un estudio acerca de la implementación de la política pública de promoción del uso de la bicicleta en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (en adelante “CABA”) y la capacidad de hacer cumplir la normativa relacionada a ello por parte del gobierno local. La motivación de este trabajo reside en comprender los objetivos de las autoridades gobernantes a la hora de impulsar estas medidas, así como también la aceptación de las mismas por parte de la ciudadanía. Asimismo, se pretende profundizar en el análisis del contexto en el cual se implementa esta política de movilidad sustentable, en términos de aportes y desafíos en el espacio de la vía pública donde participan distintos actores con injerencia directa o indirecta en el tránsito y transporte de la Ciudad.

Con este objetivo, se combinaron múltiples métodos de investigación que permitieron abordar la temática escogida desde diferentes enfoques complementarios. Los mismos, aportan información sustancial sobre el objeto de estudio y permiten comprender el entramado en la incorporación del ciclista como un nuevo actor del tránsito en la ciudad.

Los resultados obtenidos de los distintos tipos de abordaje en la investigación permiten sacar conclusiones en base a los interrogantes definidos en el inicio de este estudio. A su vez, abren el espacio para plantear nuevas avenidas para futuras investigaciones a partir de las interpretaciones del contenido provisto por el estudio realizado.

Este trabajo propone además un conjunto de recomendaciones asociadas al monitoreo, evaluación y futuros estudios sobre implementación de la política de movilidad analizada, con el fin de brindar herramientas para un mayor entendimiento del impacto que generan las medidas tomadas en esta materia.

Índice

1. Introducción

2. Marco teórico

2.1. Implementación de la bicicleta como medio de transporte sustentable y promoción de conductas conscientes y saludables

2.2. La bicicleta y el comportamiento de los ciclistas: cuál es el rol del Estado

3. Metodología

4. Resultados de la investigación

4.1. Revisión de normativa

4.1.1. Normativa local

4.1.2. Experiencias internacionales

4.1.3. Análisis comparado

4.2. Entrevistas en profundidad a actores clave

4.3. Encuestas semi estructuradas virtuales

4.4. Estudio observacional de ciclistas en esquinas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

5. Discusión

6. Conclusiones

7. Bibliografía

8. Anexos

Anexo 1

(a) Entrevistas semi estructuradas a funcionarios y ex-funcionarios del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires involucrados en la coordinación de los sistemas de movilidad urbana.

(b) Entrevistas semi estructuradas a titulares de organizaciones de la sociedad civil vinculadas a la seguridad vial y a comunidades de ciclistas urbanos.

Anexo 2

Encuesta estructurada de comportamiento de los habitantes y transeúntes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sobre la temática del respeto a las normas de tránsito.

Anexo 3

Estudio observacional del comportamiento y cumplimiento de normas de tránsito por parte de los ciclistas en cinco esquinas de la Ciudad de Buenos Aires.

1. Introducción

El crecimiento de las ciudades en el mundo ha planteado la necesidad del reordenamiento de estos espacios urbanos para garantizar a los habitantes no sólo una movilidad más ágil y eficiente, sino también una mejor calidad de vida. Es por ello que el rol de políticas públicas que contengan los daños ambientales y sanitarios producidos por esta expansión urbana resulta significativo. La contaminación del aire como producto del aumento de congestión vehicular en las ciudades tiene efectos letales. La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) calcula que hacia el año 2050 la cantidad de muertes prematuras derivadas de la exposición al aire urbano contaminado alcanzará los 3,6 millones a nivel mundial.

Paralelamente, encontramos un aumento generalizado en términos globales de los niveles de los factores de riesgo, principalmente el sedentarismo. Según un estudio de la Organización Mundial de la Salud (OMS), en el año 2018 una cuarta parte de la población mundial no cumplía con la cuota de ejercicio físico recomendable, producto de una sociedad que cada vez necesita moverse menos para trabajar, conseguir alimentos y socializar en gran parte gracias a los desarrollos tecnológicos. En esta línea, las políticas sanitarias de los diferentes países tienen el desafío de impulsar la actividad física en sus habitantes para promover hábitos saludables.

A su vez, en términos de seguridad vial, la OMS presenta en uno de sus últimos reportes vinculados a esta temática, la magnitud que comprenden los siniestros viales. El estudio llevado a cabo por la organización evidencia que en el año 2016 la tasa mundial de muertes por accidentes de tránsito fue de 18,2 cada 100.000 habitantes, resaltando que los actores más vulnerables (entre ellos los peatones y ciclistas) son los más afectados en este tipo de siniestros.

Considerando estas problemáticas que son tendencia en el mundo, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (a partir de ahora “GCBA”) desarrolla desde hace una década iniciativas de movilidad sustentable y activa que convergen en el abordaje de cuestiones de circulación urbana y salud pública. Esto conlleva a desafíos desde una perspectiva de política pública, que el gobierno decidió emprender mediante la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo que fomenta la actividad física, reduce la contaminación ambiental y genera una menor congestión del tránsito en el ámbito urbano. La implementación de esta política incluye intervenciones físicas en el espacio público, pero también cambios culturales de los actores del tránsito en términos de comportamientos que hacen a una convivencia segura y respetada. Este último punto presenta un reto para el gobierno local en su carácter de agente implementador de esta iniciativa, en cuanto a su capacidad de regulación y de hacer cumplir la normativa por parte de la sociedad.

A partir de los aspectos recién mencionados, este trabajo aborda como una de las temáticas principales la manera en la que el GCBA definió e impulsa actualmente una política de movilidad sustentable, en el marco del impulso de iniciativas sostenibles a nivel sanitario, social, urbano y medioambiental. En esa línea, la tesis trata la capacidad del Estado de llevar adelante una política

pública como la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad, comprendiendo a este vehículo como símbolo de la movilidad urbana activa. Asimismo, se estudia cuál es la responsabilidad en la implementación de tal iniciativa no sólo por parte del aparato gubernamental sino también del ciudadano que circula por la ciudad en ciclo rodado, para garantizar un tránsito seguro y en el cual conviven los actores de la vía pública.

Para ello, en la primera sección se presenta el marco teórico a partir del cual se estudian e interpretan las temáticas previamente mencionadas. Se profundiza aquí en conceptos clave que hacen a un mejor entendimiento de las partes subyacentes del estudio.

La segunda sección especifica la metodología de análisis utilizada en la investigación, detallando los motivos por los cuales se seleccionaron los métodos presentados para abordar las problemáticas planteadas.

La tercera sección de este trabajo analiza en profundidad la estructura normativa vinculada a la política de promoción del uso de la bicicleta en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (a partir de ahora “CABA”) a partir de las leyes vigentes. Complementariamente, se propone un análisis comparativo entre la normativa vigente de la ciudad estudiada y ciudades internacionales que presentan actualmente sistemas de movilidad sustentable similares al promovido en CABA.

La sección siguiente plantea, en una primera subsección, un mapeo de actores donde referentes de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas de CABA (a partir de ahora “Secretaría de Transporte”), especialistas en urbanismo y ciudades ciclo inclusivas y titulares de organizaciones no gubernamentales vinculadas al ciclismo urbano y a la seguridad vial. La incorporación de la visión de estos actores aporta importantes elementos al análisis para comprender sus diversos puntos de vista acerca de la promoción del uso de la bicicleta y las conductas de los diferentes actores del tránsito a partir de la incorporación del ciclista en la vía pública. En una segunda subsección, se completa la visión antes presentada con una propuesta de identificación de responsabilidades por parte de la población ciclista y no ciclista en la convivencia en el tránsito, la tensión que existe entre los actores de la vía pública y la responsabilidad de las autoridades gubernamentales en la garantía de una coexistencia segura en la calle que esté alineada a las políticas públicas implementadas. En la tercera subsección, se busca establecer desde una mirada externa la observación de conductas de los ciclistas urbanos en diferentes puntos estratégicos de la ciudad en términos de cumplimiento de normativas vinculadas al uso de elementos de seguridad personal, acatamiento a las normas generales de tránsito y respeto por los demás actores de la vía pública.

La última sección de la tesis abre la discusión a partir de las preguntas planteadas en una primera instancia y los resultados presentados a lo largo de la investigación. Asimismo, se comparten las principales conclusiones del trabajo y los interrogantes que surgen de las mismas.

2. Marco Teórico

Con el objetivo de describir el contexto en el cual tiene lugar la implementación de políticas de promoción del uso de la bicicleta en CABA y el rol del GCBA como órgano de aplicación de tales medidas, se presentarán en esta sección las principales tendencias mundiales vinculadas a la sustentabilidad en el transporte urbano y la promoción de conductas saludables, el protagonismo creciente de la bicicleta en las principales urbes y en consecuencia los comportamientos en los actores del tránsito y el rol de las autoridades gobernantes en la convivencia en la vía pública.

2.1. Implementación de la bicicleta como medio de transporte sustentable y promoción de conductas conscientes y saludables

El Informe Brundtland (1987) menciona por primera vez el término “Desarrollo Sostenible”, que implica “satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las del futuro para atender sus propias necesidades”. En este sentido, A. Sen (2000) argumenta que el desarrollo sostenible, como solución conceptual a los daños irreparables en el medio ambiente surgidos por el crecimiento y el desarrollo en los países desarrollados, debería garantizar una mejoría de las condiciones sociales y del ecosistema.

Este conjunto de argumentos brinda un marco analítico a la hora de estudiar la movilidad urbana. En esta línea, se identifica actualmente una tendencia global con relación a la movilidad en las principales ciudades del mundo: la micromovilidad. Este término fue definido por el International Transport Forum (2020) como los distintos modos de transporte basados en vehículos ligeros y de baja velocidad (un peso de no más de 350 kilogramos y con velocidades máximas de 45 kilómetros por hora). La bicicleta, que cumple con las características antes mencionadas, está siendo incorporada hace décadas como medio de transporte alternativo en ciudades, estableciéndose de esta forma como un símbolo de la micromovilidad de manera creciente.

Según la página web Worldometers (2019), que refleja estadísticas mundiales en tiempo real sobre diversos indicadores globales de índole demográfico (tasas de nacimiento, mortalidad, etc.), económico (gastos de los gobiernos nacionales en educación, salud, etc), medioambiental (emisiones de CO₂, grados de desertificación), entre otros, la producción mundial de bicicletas crece a razón de 5 unidades por segundo en promedio desde el año 2003. De hecho, se comprueba que, por cada auto producido, se fabrican tres bicicletas.

Estudios que revisaron los antecedentes de la bicicleta como medio de movilidad en entornos urbanos (Penn, 2011; Vivanco, 2013) indican que las publicaciones de finales del siglo XIX y principios de siglo XX eran de tipo reivindicativo o declaratorias a favor de la libertad de movimiento asociada al transporte en dos ruedas.

Esta realidad que se percibe hace sólo algunas décadas, pone a prueba a los gobiernos locales en relación con la creación de políticas públicas pertinentes vinculadas a la promoción de la bicicleta y al desarrollo de un entorno óptimo en la vía pública para el número creciente de ciudadanos que eligen este medio de transporte para trasladarse diariamente. R. Kreimer (2006) plantea la necesidad de que los espacios urbanos migren hacia un modelo de movilidad sustentable, dentro del cual el fomento al uso del ciclo rodado figura dentro de las principales acciones a llevar a cabo por las autoridades.

Asimismo, Martínez Filho et al. (2014) abordan las soluciones que impulsan la promoción de la bicicleta por parte del Estado, sugiriendo por ejemplo el desarrollo de intervenciones clave en las ciudades tales como la traza de vías específicas para el uso exclusivo de este tipo de vehículos. De manera similar, Hee y Dunn (2017) reafirman en sus publicaciones la necesidad de difusión del uso de bicicleta y de las bicisendas como solución de movilidad sustentable en las ciudades desarrolladas.

Como parte de esta tendencia global, instituciones gubernamentales (nacionales, sub nacionales y supra nacionales) comienzan hace unos años a colocar en su agenda la movilidad sostenible; como ejemplo se encuentra la creación del PRESTO (Promoción de Ciclismo para Todos), un proyecto de Energía Inteligente de la Unión Europea para la promoción de la bicicleta en Europa (2011).

Así es como numerosas ciudades de todos los continentes se encuentran diseñando e implementando políticas de promoción de la bicicleta en espacios urbanos, que se ven reflejadas en el desarrollo de infraestructura ciclo inclusiva, la creación de legislación especial para ciclistas y demás actores del tránsito y campañas de fomento para el uso de este medio de transporte sustentable, entre otras acciones. El Copenhagenize Index, prestigioso ranking creado por la organización danesa especializada en transporte en bicicletas Copenhagenize Design Co., revela cada año las ciudades más “*bicycle-friendly*” del mundo. Publica, asimismo, las políticas abordadas por cada una de ellas para la promoción y la facilitación del uso de este vehículo en sus entornos, insistiendo sobre el gran impacto positivo de la adopción de este medio de movilidad.

M. Rodríguez et al. (2017) argumentan que el fomento del uso de la bicicleta como transporte urbano cotidiano es una apuesta por mejorar la calidad de vida de personas y comunidades. En este sentido, Dekoster y Schollaert (2000) distinguen cuáles son los beneficios y ventajas que la bicicleta provee a la sociedad y a los municipios en el largo plazo: económicas (disminución de la parte del presupuesto familiar destinadas al auto, reducción de las horas de trabajo perdidas en los embotellamientos, reducción de los costos en materia de salud gracias a los efectos del ejercicio practicado regularmente); de eficiencia energética (reducción de la dependencia de energía, ahorro de recursos no renovables); sociales (democratización de la movilidad, mayor autonomía y accesibilidad de todos los equipamientos, tanto para los jóvenes como para las personas mayores); ecológicas, al establecer una distinción entre los efectos locales a corto plazo (concepto de medio ambiente) y los efectos no localizados a largo plazo (concepto de equilibrio ecológico).

En cuanto a las bondades que el ciclismo urbano aporta a nivel municipal, los autores distinguen la reducción directa de la congestión del tráfico mediante la reducción del número de autos en

circulación, la reducción indirecta de la congestión del tráfico al aumentar el atractivo del transporte público para los viajeros pendulares mediante la combinación de transporte público y bicicleta, una mayor fluidez del tráfico indispensable con menos nivel de contaminación, el ahorro de espacio y reducción de las inversiones en vías de circulación y posibilidad de reinvertir en los lugares públicos para aumentar el atractivo del centro urbano, reducción de las inversiones y de los costos de las empresas (estacionamientos) y de las autoridades públicas (estacionamientos, mantenimiento, nuevas infraestructuras), la mejora general de la calidad de vida urbana (contaminación del aire, contaminación acústica, seguridad infantil), mayor atractivo de la vivienda sobre todo la familiar y un menor deterioro del patrimonio histórico, reducción de los costos de mantenimiento.

La creciente elección de las personas de circular en bicicleta por la ciudad no sólo provee beneficios a la comunidad y a los municipios por los motivos ya mencionados, sino que, al modificar hábitos individuales, se traduce en beneficios para la salud.

En este sentido, Caballero et al. (2014) y Lorenc et al. (2008) aportan argumentos a favor de la adopción de la bicicleta como medio de transporte, enfatizando los beneficios psicológicos y en la salud física de los individuos, entre ellos, la reducción de la ansiedad y la depresión, mejoras en el sistema cardiovascular y respiratorio y la prevención de factores de riesgo (obesidad y sedentarismo).

En la misma línea, el Equipo de Análisis Ecológicos (1986) de la revista española especializada en la temática medioambiental “Integral”, señala que al hacer ejercicio -propuesta colateral del ciclismo urbano- la actividad ciliar de las células de los conductos respiratorios se incrementa para expulsar las partículas que atrapan parte de los contaminantes inhalados, lo cual resulta una ventaja en nuestro sistema biológico.

En la publicación “Cómo promover el buen uso de la bicicleta: Exposición del ciclista en ámbito urbano: diagnóstico y recomendaciones” (2017), Martínez et al. exponen que fomentar la circulación urbana en ciclo rodado es una forma de promover la actividad física moderada y frecuente en el día a día de los ciudadanos. Las implicancias de tal comportamiento se traducen en beneficios a la salud individual que los autores plantean en su estudio, tales como la prevención de enfermedades crónicas; una mejor calidad de vida y menos estrés, depresión y ansiedad; un corazón más sano y función cardiovascular óptima, menor riesgo de diabetes e hipertensión arterial; desarrollo del equilibrio corporal y menor riesgo de caída en adultos mayores; huesos, músculos y articulaciones más saludables; un peso bajo control al mantener un cuerpo activo quemando calorías y prevención de la obesidad; una mayor expectativa de vida, menor riesgo cáncer de colon y seno y de muerte prematura.

Además, la migración del automóvil a la bicicleta como medio de transporte de distancias relativamente cortas (de 3 a 5 kilómetros), hace disminuir la emisión de gases contaminantes. Esto tiene efectos positivos sobre el medio ambiente y la naturaleza, y en consecuencia también en nuestro sistema respiratorio previniendo enfermedades propias de las grandes ciudades industriales y con alto tráfico vehicular.

En esta línea, la Organización de las Naciones Unidas (ONU), incorpora dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)¹ puntos vinculados con el ciclismo y su impacto positivo en el cumplimiento de los Derechos Humanos que los países y ciudades debieran asimilar como parte de sus políticas públicas. Entre las metas establecidas asociadas al uso de la bicicleta se encuentran: “garantizar una vida saludable y promover el bienestar para todos en todas las edades”, “conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles” y “tomar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos”.

En síntesis, la revisión de un conjunto significativo de trabajos pone en evidencia la creciente relevancia del ciclismo urbano en distintos planos y sus impactos positivos en términos individuales y también de la comunidad en su conjunto. Por ello, resulta de sumo interés analizar el rol del Estado² como uno de los actores clave involucrados en el desarrollo de esta actividad en los contextos urbanos.

2.1. La bicicleta y el comportamiento de los ciclistas: ¿cuál es el rol del Estado?

En su publicación “Cómo impulsar el ciclismo urbano: recomendaciones para las instituciones de América Latina y el Caribe” (2017), Rodríguez, Pinto Ayala y equipo postulan que promover la circulación en bicicleta debe venir acompañado de una capacitación a los ciudadanos sobre el uso responsable de este vehículo, sobre las normas y conductas de tránsito. Tal como los demás actores de este entorno, en la gran mayoría de las ciudades que desarrollaron políticas públicas vinculadas a este tópico los ciclistas cuentan con una serie de derechos y obligaciones a cumplir para velar por la seguridad vial propia y de terceros. Como ya observamos, quienes circulan en ciclo rodado tienen perfiles diversos y motivaciones particulares, y presentan conductas en el tránsito que pueden no estar alineadas con la normativa vigente por diversas razones.

En vistas a brindar soluciones a esta problemática, Chaloux y El-Geneidy (2019) comparten que los gobiernos locales deben tener en cuenta que en muchos casos un cambio en la ley resulta suficiente para generar un cambio en el comportamiento, pero que también es posible que un cierto porcentaje de individuos respondan exclusivamente a transformaciones en la infraestructura, o bien una vez que recibieron capacitaciones y educación específica sobre la materia, por ejemplo. A partir de este análisis, puede interpretarse que la creación e implementación de normas de tránsito no es la única vía que encamina a los ciclistas a tener una conducta segura y preventiva en la vía pública. Adicionalmente, es necesario contar con una política pública que incluya un conjunto de acciones que induzcan a un cambio de actitud en los individuos a la hora de circular en bicicleta por las ciudades. La influencia que un gobierno puede tener en el cambio de comportamiento de su población presentará resultados exitosos

¹ Agenda 2030 de Objetivos de Desarrollo Sostenible. Resolución Internacional N° 69-315.

² A lo largo del trabajo, se denominará “Estado” a la jurisdicción municipal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, bajo su carácter de territorio autónomo de acuerdo al Artículo 129 de la Constitución Nacional a partir de su reforma en el año 1994.

si las decisiones de las autoridades gobernantes se basan en pruebas sólidas sobre cómo se comportan realmente los ciudadanos, postulan Dolan et al. (2010) del Institute for Government.

Veremos a continuación que para que una política pública sea implementada con éxito y cumpla con los objetivos planteados a la hora de su diseño, puede resultar necesario que los gobiernos tengan en consideración que la comunidad juega un rol fundamental. El comportamiento de los ciudadanos a nivel individual y para con la convivencia en sociedad están condicionados, en gran medida, por la legitimidad que estos tienen tanto hacia una determinada legislación como hacia la autoridad competente del lugar donde habitan.

Porter (1991) afirma que, a la hora de abordar problemáticas de la vía pública, son las autoridades gubernamentales locales quienes deben asumir el rol de proveer a los habitantes soluciones que logren una efectiva movilidad urbana e impacten positivamente en la calidad de vida.

Estas soluciones pueden tener diferentes abordajes e implementaciones, pero es fundamental que sean legitimadas por la ciudadanía para que el engranaje de acciones por parte de los actores de la vía pública funcione correctamente. Para ver reflejado un comportamiento legítimo en relación con las políticas públicas impulsadas por los gobiernos locales en materia de movilidad urbana, es menester que dichas políticas, principalmente cuando se trata de regulaciones, cuenten con mecanismos de aplicación de la norma por parte de las autoridades implementadoras que apunten a que efectivamente se cumpla con lo establecido.

N. Gunningham (2010) argumenta que el *enforcement* (el “hacer cumplir”) efectivo es vital para la implementación exitosa de la legislación social. En este sentido enfatiza que frente a la ausencia de *enforcement*, no se suele alcanzar los objetivos planteados. El autor manifiesta que la tarea de hacer cumplir la ley debe ser realizada a conciencia y con esfuerzo para lograr que sea acatada y mantener la confianza de la comunidad al mismo tiempo.

En esta misma línea, en relación al rol clave que tienen los mecanismos de *enforcement* en la implementación de regulaciones, G. Fellner, R. Sausgruber y C. Traxle (2013) sostienen que, para lograr el cumplimiento, las mismas deben ser lo suficientemente estrictas. Dada la evidencia sobre el comportamiento humano frente a las normas en general, los autores afirman que los individuos condicionan su propio cumplimiento al de los demás. En otras palabras, el *enforcement* de una regulación se fortalece cuantas más personas la acaten.

La modalidad de Smart Regulation como buenas prácticas a la hora de implementar “normativas inteligentes” toma lo sugerido por diversos autores con relación a los mecanismos de *enforcement* para la implementación de regulaciones un paso más, sugiriendo al Estado que considere el involucramiento de nuevas partes (comerciales y no comerciales) como reguladores sustitutos para lograr mejores resultados a menor costo.

En términos generales, tal como argumenta Gunningham (2010) y la mayor parte de la literatura sobre la temática, a la hora de hacer cumplir la ley las agencias reguladoras tienen dos estrategias posibles - o realizar una combinación de ambas-, en relación al mecanismo de *enforcement*: disuadir

(mecanismo asociado principalmente al castigo por el incumplimiento de la ley, una vez ya realizada la infracción de la norma); o asesorar y persuadir (asociado a la prevención y educación de las personas para no tener que llegar a la instancia de sanción por incumplimiento).

Desde el punto de vista del análisis del comportamiento, el Institute for Government del Cabinet Office del Reino Unido (2010) indica que la manera en la cual se enmarcan las intervenciones incide en su aceptabilidad y esto debería ser tenido en cuenta por parte de quienes desarrollan, implementan y fiscalizan el cumplimiento de políticas públicas. El organismo inglés concluye que es más probable que, si nos fueron explicados los motivos por los cuales debemos cumplir una norma, probablemente la estaremos cumpliendo porque entendemos el trasfondo de la regulación.

En el caso particular del cumplimiento de las normas de tránsito por parte de la población ciclista, existen numerosos estudios realizados a nivel mundial que buscan descifrar el comportamiento de este actor del tránsito cada vez más presente en los contextos urbanos. Entre ellos, pueden citarse los de J. Dill, N. McNeil (2013), A. Hubert et al. (2017) y L. Montoro et al. (2018). Estos trabajos de investigación se ubican desde el lado observador de las conductas de los ciclistas en la vía pública, encontrando patrones y proporcionando información útil acerca de estos actores a las entidades que diseñan las políticas públicas.

En el trabajo de investigación sobre tipologías de ciclistas elaborado por N. Chaloux y A. El-Generidy (2019), los autores presentan, a partir de observaciones y de encuestas a una muestra representativa de ciclistas, conclusiones acerca del comportamiento de los ciclistas en Montreal (Canadá). Este estudio tuvo, como eje principal, investigar acerca de la racionalización del incumplimiento de las reglas por parte de quienes circulan en bicicleta. El trabajo arroja que, para la mayoría de la población objetivo, la incorporación de elementos de seguridad exigidos por las legislaciones nacionales de tránsito (tales como el uso de casco, de luces reflectoras, entre otros) y el cumplimiento de la normativa (respetar semáforos, no conducir en contramano, etc.) son percibidos como parte de un proceso de maduración. Más específicamente, el estudio muestra que todos los tipos de ciclistas infringen las leyes de tránsito de manera similar, y sólo el 0,6% de los encuestados las sigue de manera constante. Estos resultados mostrarían que la adaptación a normas vinculadas a la circulación en bicicleta de los actores involucrados no es “instantánea”, sino que requiere de cierto tiempo para su incorporación en la conducta individual y colectiva.

En Alemania también se ha utilizado como metodología de estudio del comportamiento de los ciclistas las encuestas de preferencias, puntualmente para comprender la violación de las reglas en la vía pública por parte de este grupo. A.K. Huemer (2018) examinó la práctica de infracciones mediante estudios observacionales de campo y encuestas virtuales a ciclistas y no ciclistas, utilizando asimismo como fuente de información trabajos realizados por Johnson et al. (2013). Los resultados del estudio confirmaron que todos los encuestados habían violado por lo menos una vez la ley como consecuencia de factores externos que los obligaban a hacerlo (mal estado de la infraestructura, conducta de otros actores del tránsito).

Complementariamente debe tenerse en cuenta el enfoque transversal sobre la temática, que incluye la seguridad vial no sólo de los ciclistas sino de la totalidad de los actores de tránsito en los contextos urbanos.

La OMS tiene entre sus principales preocupaciones los accidentes de tránsito y los cataloga como “epidemia” por su alarmante crecimiento en las ciudades. Este organismo internacional señala que los gobiernos no prestan la atención necesaria a la seguridad vial como problema de salud pública. Con el objeto de darle mayor visibilidad a la problemática, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas declaró la década 2011-2020 como “Década de la Seguridad Vial” (ONU, 2010), invitando a los gobiernos a que implementen acciones que lleven a un mayor respeto de las normas en la vía pública y de esta manera, disminuir los accidentes de tránsito.

En esta línea, focalizándonos en los ciclistas, los actores del tránsito más vulnerables luego de los peatones, J. Dekoster y U. Schollaert (2000) resaltan la importancia de que esta población respete su lugar en las calles, enfatizando asimismo que los demás agentes (tales como automovilistas, motociclistas, camioneros) estén en conocimiento de las particularidades y del comportamiento de quienes circulan en bicicleta. Esto último es posible mediante la concientización y la educación a la población en general acerca de las conductas que favorecen a la seguridad vial, y quien debe encargarse de proveer dichos aprendizajes es el Estado.

En síntesis, a partir de la revisión de la literatura reciente, se concluye la importancia de que los gobiernos locales cuenten con capacidades para el diseño de estrategias orientadas a formar a los ciudadanos en el cumplimiento de las legislaciones vigentes. En este sentido, más allá de las diversas intervenciones en la infraestructura y otras políticas destinadas a la promoción del uso de la bicicleta enmarcado en un modelo de movilidad sustentable, resulta fundamental contar con mecanismos de *enforcement* efectivos y un entendimiento de la realidad conductual actual por parte de los gobiernos.

Como fuera planeado en la Introducción, el objetivo de la presente investigación es intentar responder a las siguientes preguntas: i) qué formato toma la política pública de fomento de la movilidad activa en bicicleta particularmente en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; ii) de qué manera el gobierno local decide implementarla para generar un cambio en la dinámica del tránsito y en las conductas cotidianas de quienes circulan en la ciudad; iii), qué impacto tienen estas iniciativas en los ciudadanos y en los ciclistas en particular y, iv) finalmente, cuáles son las motivaciones detrás de la promoción del ciclismo urbano en CABA.

En este sentido, en la siguiente sección se presenta la metodología y se describen las distintas herramientas y abordajes utilizados.

3. Metodología

El presente trabajo combina diversos enfoques de investigación complementarios, permitiendo de esta manera un análisis más rico de la problemática planteada. Para una mejor comprensión de los métodos utilizados en el estudio del comportamiento de la población y las capacidades de *enforcement* por parte del Estado de cara a la implementación del sistema de movilidad en bicicleta en la CABA, se propone a continuación un detalle de los mismos.

El primer abordaje sobre la temática estudiada consiste en la revisión de normativa vigente en CABA y en cuatro ciudades internacionales seleccionadas por presentar ciertas características particulares. Por un lado, Bogotá (Colombia), Montevideo (Uruguay) tienen características geográficas -clima y suelo- y de idiosincrasia similares a las porteñas. Por otra parte, Ámsterdam (Países Bajos) y Copenhague (Dinamarca), constituyen referentes a nivel mundial en relación a sus sistemas de movilidad en bicicleta, la implementación de políticas y sistemas urbanos ciclo inclusivos. La revisión de las principales legislaciones en materia de circulación en bicicleta en las ciudades mencionadas, permite encontrar diferencias y similitudes y ubicar, en el “mapa” de las ciudades a CABA en materia de aplicación de este tipo de políticas de movilidad sustentable.

Luego, con el objetivo de investigar desde múltiples aproximaciones la implementación del sistema de transporte en bicicletas en la CABA y el *enforcement* del Estado para con el cumplimiento de las normas por parte de los ciclistas, se identificaron diferentes tipos de actores involucrados en el proceso que se analizarán mediante metodologías particulares que permiten obtener enfoques complementarios entre sí.

En una primera instancia se realizaron entrevistas en profundidad (Anexo 1) a dos tipos de actores considerados fundamentales en la implementación del ciclismo urbano en CABA. Por un lado, y en relación a la puesta en marcha y desarrollo permanente de las políticas públicas asociadas a la movilidad sustentable, se entrevistó a funcionarios y ex funcionarios de la Secretaría de Transporte del GCBA. Las entrevistas a actores con puestos y responsabilidades diversas de la cartera brindan información que permite comprender cuáles fueron y son actualmente los *drivers*, las oportunidades y las limitaciones que están detrás de las decisiones y acciones impulsadas por el gobierno en esta materia. Al tratarse de la autoridad competente para llevar a cabo las políticas de transporte, juegan también un rol fundamental en comunicar a los ciudadanos las reglas de convivencia en el tránsito.

Asimismo, se realizaron entrevistas a referentes y titulares de organizaciones no gubernamentales vinculadas a la seguridad vial y activismo ciclista. Estos actores son clave para el objeto de estudio debido a que su aporte a la comunidad nace desde un lugar neutral (no son privados ni gubernamentales) y trabajan en la generación de cambios culturales, concientización de grupos e investigaciones independientes lo que genera gran legitimación por parte de muchos sectores de la sociedad. Su punto de vista acerca de la realidad en el tránsito de CABA, del comportamiento de sus

actores y principalmente de los ciclistas enriquece la investigación y aporta una mirada crítica y autocrítica, con datos relevados por medios propios.

Con el objetivo de contar con información sobre la percepción de la convivencia en el tránsito proveniente de diferentes tipos de agentes, se realizó una encuesta virtual masiva lanzada y difundida a través de las redes sociales Facebook y WhatsApp, cuyos respondientes fueron autoseleccionados aleatoriamente. Esta encuesta compuesta por diecinueve preguntas se elaboró en la plataforma Google Forms (Anexo 2). Limitando el público objeto de la encuesta a personas mayores de edad y con domicilio en CABA (principalmente en la zona norte) o en Provincia de Buenos Aires, se buscó cubrir un grupo humano con características demográficas diversas, llegando a un total de 207 participantes. Las preguntas del formulario abarcan cuestiones vinculadas a la percepción de la convivencia en el tránsito, los niveles de acatamiento de las normas de los diferentes actores de la vía pública y el rol y responsabilidad de estos en ese ámbito. Los participantes de la encuesta, seleccionados de manera aleatoria, brindan a la investigación una muestra de opinión pública acerca de ciertos puntos de interés que hacen al entendimiento de conductas en la vía pública pero que también acercan disyuntivas a la hora de analizar de qué manera están impactando las políticas de movilidad en la sociedad y cuál es el lugar que ocupan cada uno de los actores en el tránsito.

Por último, se analizó el comportamiento de los ciclistas urbanos en el momento en el que circulan por la vía pública. Para recabar información de campo en tiempo real, se realizaron para la presente investigación una serie de estudios observacionales en cinco esquinas seleccionadas por su ubicación en diferentes zonas (norte, centro y sur), comunas (3, 4, 12, 14 y 15) y barrios (Balvanera, Parque Patricios, Villa Urquiza, Palermo y Villa Crespo) de la ciudad (Anexo 3). En todos los casos, las intersecciones observadas debían cumplir con el requisito de contar con ciclovía o bicisenda en al menos una de las arterias. Las observaciones -dos en cada esquina- fueron realizadas en días hábiles, entre las 9hs y las 18hs, con una duración de una hora cada una. Para el estudio, fueron analizadas las conductas de un total de 1.263 ciclistas en los períodos y lugares mencionados.

Se considera que el aporte de cada uno de los actores tomados en cuenta para este trabajo es significativo a los fines de comprender con mayor profundidad el entramado de la convivencia en el tránsito por parte de los ciclistas en relación con su entorno en CABA.

La investigación del objeto de estudio, habiendo sido abordada a través de diferentes metodologías y enfoques, brinda resultados asociados a cada uno de los actores que fueron tenidos en cuenta para llevar a cabo un análisis integral de la problemática y lograr en una última instancia consolidar una discusión entre los distintos enfoques propuestos con el objetivo de sembrar nuevos interrogantes sobre la cuestión de la movilidad sustentable en CABA y el rol del Estado en el cumplimiento de las normas de tránsito por parte quienes eligen esta manera de circular por la ciudad.

4. Resultados de la investigación

4.1. Revisión de la normativa vigente

4.1.1. Normativa local

En el contexto de la promoción del uso de la bicicleta en muchas ciudades del mundo, como parte de una tendencia que se alinea hacia planes de movilidad más sustentables, los gobiernos tuvieron que adaptar no sólo los espacios de la vía pública, sino también la normativa vigente relativa a la materia. Contar con nuevos actores del tránsito -los ciclistas- implica una readecuación del comportamiento de todos los actores que circulan en las calles en general, y en particular la estandarización y regulación de las conductas de quienes se movilizan en bicicleta.

Las normas vigentes vinculadas con la movilidad en las diferentes ciudades del mundo que ya poseían leyes en relación con la circulación de automóviles, motocicletas, camiones, transporte público y peatones, debieron ser adaptadas y complementadas con artículos, incisos y leyes asociadas a los derechos y obligaciones de los ciclistas para que estos últimos puedan coexistir en el tránsito con los demás actores garantizando la seguridad vial propia y ajena.

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires, como tantas otras ciudades, cuenta con normativa que regula la conducta de los ciclistas en la vía pública. Teniendo en cuenta que hace más de una década la bicicleta crece de manera exponencial como modo de traslado en el entorno urbano, resulta fundamental que existan normas que respalden las conductas a seguir por quienes utilizan este medio de transporte.

Siguiendo la línea de fomento del ciclismo urbano, en el año 2006 se actualizó el Código de Tránsito y Transporte de CABA³ con derechos y obligaciones a cumplir por los ciclistas en territorio porteño, incluidos en el Anexo I de dicho Código. La normativa incluye puntos vinculados con los carriles correspondientes de circulación para las bicicletas, el uso de elementos específicos para contar con mayor seguridad en cuanto a la integridad física de los ciclistas, la velocidad máxima de circulación y la edad mínima permitida para trasladarse en bicicleta en la vía pública, entre otras cosas.

Paralelamente, esta promoción de la movilidad sustentable se ve reflejada en el foco que la normativa asienta sobre la formación ciudadana de quienes circulan en distintos medios por la ciudad. En este sentido, el Código de Tránsito y Transporte de CABA en conjunto con la Ley de Educación Vial⁴ establecen como obligación la realización de programas de capacitación y educación vial “dirigidos especialmente a orientar y concientizar a automovilistas, conductores de transporte público, motociclistas, ciclistas y peatones en cuanto al uso responsable de la bicicleta. Asimismo, promueve campañas de motivación para generar cambios de actitud y estrechar la cooperación entre conductores de otros vehículos, ciclistas y peatones”.

³ Ley N° 2.148 del año 2006.

⁴ Ley N° 2.297 del año 2007.

La autoridad de control del tránsito y el transporte de la ciudad es quien tiene por objeto garantizar el cumplimiento de las normas presentes en el Código antes mencionado, teniendo la facultad de labrar multas y sanciones a quienes demuestren conductas contrarias a la normativa vigente. Actualmente, la autoridad de control está compuesta por el cuerpo de Agentes de Tránsito de CABA y la sanción por incumplir con las normas por parte de los ciclistas es una multa de setenta (70) Unidades Fijas según lo establecido en el Régimen de Faltas⁵.

Asimismo, en territorio porteño todos los habitantes están sujetos a la Ley Nacional de Tránsito⁶ que aplica a todas las jurisdicciones del país, y que contiene a su vez normativa asociada a derechos y obligaciones de los ciclistas en la vía pública. Los ítems asociados específicamente a los requisitos para circular en bicicleta en el espacio público presentes en el Artículo 40 bis de la Ley 24.449 (modificación a la Ley Nacional de Tránsito introducida por la Ley 25.965 del año 2004) son: i) el vehículo debe contar con un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz, espejos retrovisores en ambos lados, luces y señalización reflectiva y un timbre o bocina; ii) el conductor debe llevar puesto un casco protector; iii) el conductor debe ser el único ocupante de la bicicleta con la excepción del transporte de una carga, o de un niño, ubicados en un portaequipaje o asiento especial cuyos pesos no pongan en riesgo la maniobrabilidad y estabilidad del vehículo; iv) siempre que se circule en bicicleta en calzadas compartidas con vehículos automotores, es obligatorio llevar el documento nacional de identidad.

Además, queda especificado en el Artículo 36 de dicha ley nacional que quien ande en bicicleta debe respetar todas las señales de tránsito y las normas legales como si fuera un conductor de vehículo automotor. Este lineamiento incluye frenar ante los semáforos en rojo y ceder el paso a peatones en esquinas y cruces peatonales, y en las encrucijadas a quien circule por su derecha, es también norma para las bicicletas.

Corresponde a la misma autoridad de control del tránsito y transporte jurisdiccional (cuerpo de Agentes de Tránsito de CABA) la garantía de cumplimiento de estas regulaciones de carácter nacional que impactan sobre el territorio porteño. No cumplir con alguno de los puntos establecidos en la ley conlleva la correspondiente notificación de infracción y multa.

Resulta relevante destacar que la Ley Nacional de Tránsito, en el Artículo 9, inciso f) plantea el deber de las autoridades de tránsito de “realizar periódicamente amplias campañas informando sobre las reglas de circulación en la vía pública, y los derechos y las obligaciones de los conductores de rodados de todo tipo y de los peatones”.

⁵ Una Unidad Fija equivale al precio de medio litro de nafta de mayor octanaje según lo informado por el Automóvil Club Argentino cada seis meses, período en el que se actualizan los precios de las multas según esta consideración incluida en el artículo 20 de la Ley 451 de Faltas de CABA (Ley N° 451, 2000).

⁶ Ley 24.449 del año 1994.

Paralelamente, fuera del marco legal, desde la Secretaría de Transporte ⁷ de CABA se emitió el Manual del Ciclista. Se trata de un documento que reúne las buenas prácticas sugeridas para ciclistas urbanos, incluyendo recomendaciones, consejos de seguridad y consejos de convivencia en la calle. Algunos de los puntos destacados en este manual que evoca el compromiso y la atención de quienes circulan por la vía pública son: no usar auriculares ni celular mientras se circula; no adelantar camiones o colectivos; siempre ceder el paso al peatón; circular siempre en el sentido del tránsito, nunca avanzar a contramano. En el Manual del Ciclista las autoridades gubernamentales de CABA definen oficialmente al ciclista como el segundo actor en la cadena de prioridad de paso, ocupando el peatón el primer lugar.

Como se mencionó anteriormente, la bicicleta es un medio de transporte sustentable promovido en muchas ciudades de distintos países por los motivos que se presentaron en secciones anteriores de este trabajo de investigación. En esta línea, entendiendo que la tendencia en el uso del ciclo rodado hace que las buenas prácticas y políticas públicas exitosas busquen ser replicadas por los gobiernos locales en muchos casos, se consideró pertinente realizar una revisión sobre las normativas vigentes en algunas de las ciudades latinoamericanas y europeas consideradas ciclo inclusivas.

4.1.2. Experiencias internacionales

Haciendo foco en la región de Latinoamérica, resulta de interés de cara al objeto de investigación la revisión de las regulaciones actuales sobre el uso de la bicicleta en las ciudades de Bogotá (Colombia) y Montevideo (Uruguay).

En primer lugar, la elección de Bogotá está fundamentada por su importancia mundial en cuanto a la provisión de condiciones “bici-amigables” en su contexto urbano, llegando a ser la única ciudad latinoamericana en ocupar un puesto en la lista Copenhagenize Index 2019. Revisando la normativa vigente de Bogotá en materia de circulación en bicicleta en la vía pública, encontramos en primer lugar regulaciones de impacto nacional. La Ley Nacional 1.811 del año 2006 otorga incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y el Código Nacional de Tránsito define la importancia de la política pública de movilidad urbana en bicicleta. Esta ley, a través de diferentes artículos, modifica algunos puntos de la Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Por otro lado, se elige la ciudad de Montevideo para el estudio comparativo de la normativa vigente en los principales espacios urbanos de Latinoamérica, por el desarrollo de su sistema de transporte en bicicleta de los últimos años. Esto se ve reflejado en políticas tales como la creación de un sistema de bicicletas públicas de acceso libre a los ciudadanos, “Movete”, la construcción de ciclovías en los principales circuitos de la ciudad y el establecimiento de normativa vinculada con la

⁷ Decreto N° 462 del año 2019 que define la estructura orgánica funcional del GCBA y de sus diferentes organismos internos.

incorporación y funcionamiento de este nuevo medio de transporte en la vía pública y el comportamiento esperado de los ciclistas en dicho espacio, presentes en el Digesto Departamental de Montevideo y en el Reglamento Nacional de Circulación Vial uruguayo.

Algunos de los artículos vigentes en la normativa a cumplir tanto en las ciudades de Bogotá como en Montevideo resultan pertinentes para el entendimiento de las condiciones regulatorias actuales en materia de transporte de bicicletas a ser respetadas por los ciclistas. Estas son: la velocidad máxima permitida, los carriles de circulación definidos para ciclistas, la provisión de información del Estado hacia la ciudadanía sobre asuntos vinculados al uso de modos no motorizados de transporte; la existencia de acompañantes en la bicicleta, la edad mínima para circular en bicicleta por la vía pública; los elementos de seguridad con los que debe contar el vehículo.

En cuanto a las ciudades europeas consideradas en el estudio, la selección estuvo orientada a contar con los entornos urbanos que actualmente -y hace años- son primeras en los rankings de ciudades ciclo inclusivas del mundo. En este sentido, se presenta a continuación una breve revisión de los marcos normativos vigentes en Ámsterdam (Países Bajos) y en Copenhague (Dinamarca) respectivamente.

En la capital holandesa, el “Plan de Movilidad para Ámsterdam en 2030” es el marco dentro del cual se definen las políticas y modalidades de transporte para la ciudad. En esta línea, el “Plan de Bicicletas a largo plazo” describe de qué manera el ciclismo urbano evolucionará en los próximos años, partiendo de las siguientes bases: mantener el tránsito de bicicletas fluyendo en todas las arterias urbanas, mejorar el estacionamiento para bicicletas y fomentar el ciclismo consciente. Estos puntos tendrán su correlato en la implementación de iniciativas acordadas impulsadas por el Programa de Movilidad y Transporte Sustentable, dependiente del Ministerio de Infraestructura y Gestión del Agua del Gobierno de los Países Bajos, así como también mediante el respaldo al reglamento asociado a la circulación en bicicleta vigente en Ámsterdam.

Existen, por un lado, la normativa de carácter legal y por otro lado ciertos lineamientos que el Estado impulsa explícitamente (pero no por la vía de la legislación oficial) tales como la utilización del casco por parte del conductor y la prohibición de circular con auriculares puestos para prevenir accidentes de tránsito. Otra particularidad de esta ciudad es que los niños, al pasar al colegio secundario, deben realizar un examen para poder circular solos en bicicleta por la vía pública (únicamente de esta manera adquieren la habilitación para andar por la calle en este tipo de vehículo). Es importante mencionar que en Ámsterdam, como en muchas otras ciudades europeas, el no cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los habitantes, incluidos los ciclistas, deriva en multas monetarias que superan los 100 euros.

La ciudad de Copenhague, por su lado, conduce principalmente su política de movilidad urbana a través de la Ley Nacional sobre Planificación en Espacios Públicos. Conocida mundialmente como el espacio urbano más ciclo inclusivo, la capital danesa cuenta con un desarrollo permanente de infraestructura destinada a un ciclismo urbano seguro, con la creación de espacios de estacionamiento de bicicletas en espacios estratégicos tales como el transporte público, la colocación de semáforos

específicos para ciclistas en la mayoría de las calles de la ciudad, entre otras políticas públicas vinculadas a la movilidad sustentable y activa. En este contexto, la implementación de normativa que regula la conducta de quienes circulan en este vehículo es crucial para el buen funcionamiento del sistema de transporte en bicicleta en la ciudad. Una de las normas diferenciales que se encuentran en el reglamento danés es la prohibición de hablar por teléfono celular mientras se conduce un ciclo rodado. En el caso de no ser cumplidas esta o cualquiera de las reglas para ciclistas en la vía pública, las autoridades de tránsito tienen la obligación de colocar multas de no menos de 700 coronas danesas sin excepción.

A continuación, se enumeran algunas de las regulaciones compartidas para la circulación de bicicletas en las ciudades de Ámsterdam y Copenhague: el respeto a los semáforos en las intersecciones viales (tal como lo hacen los automóviles y demás actores del tránsito); la prohibición de circular alcoholizado o bajo los efectos de estupefacientes; la circulación por carriles exclusivos para bicicletas; la edad mínima para la circulación en bicicleta por la vía pública; el uso de señales manuales por parte de los ciclistas para indicar giros en ciertos tipos de arterias del tránsito.

4.1.3. Análisis comparado

Se compartió previamente, para las cinco ciudades estudiadas, una primera aproximación a las principales normas locales vigentes vinculadas a la circulación en bicicleta. Cada espacio urbano, en base a su historia, su idiosincrasia, su cultura y su dinámica de movilidad, presenta legislaciones que se adaptan a las necesidades identificadas por las autoridades competentes.

Con el objeto de tener un panorama completo y comparativo sobre la situación normativa vigente en materia de circulación en bicicleta en los contextos urbanos mencionados en los párrafos anteriores, se comparte la siguiente tabla comparativa, acompañada a continuación de un análisis más detallado sobre la materia:

Tabla I - Tabla comparativa sobre la normativa vigente en Bogotá, Montevideo, Ámsterdam, Copenhague y la Ciudad de Buenos Aires.

	Bogotá	Montevideo	Ámsterdam	Copenhague	CABA
Legislación	Ley 1811 ⁸ . Ley 769 ⁹ .	Ley 19.061 ¹⁰ Artículo D. 695 ¹¹ .	Book 8 ¹³ (ley nacional de transporte presente en el Código Civil)	Retrinformation in Planloven ¹⁴ (ley nacional sobre planificación en	Ley 2.148 y su Anexo I Ley 24.449

⁸ Diario Oficial N°50.033, Colombia, 2016.

⁹ Diario Oficial N°44.932, Colombia 2002.

¹⁰ Registro Nacional de Leyes y Decretos, Uruguay, 2013.

¹¹ Digesto Departamental, Uruguay, 2016.

¹³ Transport law and means of transport, Países Bajos, 1991. <http://www.dutchcivillaw.com/legislation/indexb88.htm>. Última visita el 5/05/2021

¹⁴ Retrinformation, Dinamarca, 2018. www.retsinformation.dk/eli/Ita/2018/287. Última visita el 23/05/2021.

		Decreto N°118 ¹² .		espacios públicos)	
Consecuencias por incumplimiento de las normas	Multa (entre cuatro y cinco salarios mínimos legales vigentes) sanción o comparendo pedagógico.	Sanciones fijadas por el PE a propuesta de la Unidad Nacional de Seguridad Vial y en consulta con el Congreso de Intendentes.	Multas de carácter monetario no menores a 100 euros.	Multas de carácter monetario no menores a 700 coronas danesas.	Multa de carácter monetario de setenta unidades fijas.
Edad mínima permitida para andar en bicicleta en la vía pública	No se visibiliza legislación asociada a este ítem.	14 años (a excepción de avenidas secundarias a los paseos públicos o por pistas especiales destinadas al tránsito de ciclistas)	12 años aproximadamente	6 años (a excepción de que estén escoltados por un mayor de 15 años)	12 años (en calzadas, a excepción de que estén acompañados por un mayor de 18 años). Menores de 12 años pueden circular en bicisendas y por fuera de la calzada)
Sistema público de bicicletas compartidas	N/A	Movete (sistema pago)	OV-fiets (sistema pago)	Bycyclen (sistema pago)	Ecobici (sistema gratuito para residentes los días hábiles y pago para su uso extensivo a residentes y extranjeros)
Permiso para acompañantes en una bicicleta	Prohibido a excepción del uso de dispositivos diseñados especialmente.	Prohibido a excepción de que la bicicleta cuente con un asiento especial para acompañante.	Prohibido a excepción del uso de dispositivos diseñados especialmente.	Prohibido a excepción del uso de dispositivos diseñados especialmente.	Prohibido a excepción de que la bicicleta cuente con un asiento especial para acompañante. Se permite el uso de un asiento adicional para el acompañante si cuenta con posapiés y agarradera.
Kilómetros de carriles exclusivos	540 km	+40 km	+400 km	+360 km	267 km
Obligatoriedad de uso de elementos de seguridad	Dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja (noche); chalecos o chaquetas que visibilicen entre las 6 de la tarde y las 6 de la mañana o en condiciones de poca visibilidad; casco de seguridad.	Sistema de freno delantero y trasero; espejos retrovisores; sistema lumínico en un faro de luz blanca y un reflectante del mismo color ubicado en la parte delantera y un faro de luz roja y un reflectante rojo, colocados en la parte posterior; reflectantes laterales en las ruedas y dispositivo retro-reflectante en sus pedales; casco protector.	Timbre o bocina; luz blanca o amarilla en la parte delantera de la bicicleta y luz roja en la parte trasera (noche).	Timbre o bocina; luz blanca en la parte delantera y luz roja en la parte trasera de la bicicleta; reflectores en ambas ruedas, pedales y estructura de la bicicleta	Casco homologado o certificado; sistema de frenos; timbre o bocina; un elemento catadióptrico rojo en la parte trasera; un elemento catadióptrico blanco, en la parte delantera; un elemento catadióptrico blanco, rojo o amarillo en los pedales y en los rayos de cada rueda.
Organismo gubernamental a cargo	Secretaría Distrital de Movilidad, Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.	Departamento de Movilidad (dependiente de la intendencia)	Programa de Movilidad y Transporte Sustentable (Nacional)	División de Tráfico Vial	Secretaría de Transporte y Obras Públicas
Velocidad máxima	25 km/h	30 km/h	20 km/h en caminos urbanos	20 km/h	25 km/h
Cumplimiento señalización	Respetar las señales de tránsito generales y propias a los ciclistas.	No se visibiliza legislación asociada a este ítem.	Respetar el semáforo de bicicletas. Utilizar el semáforo para autos cuando no exista uno para bicicletas.	Respetar semáforos para bicicletas y para autos.	Respetar señales de tránsito específicas para ciclista y señales de tránsito generales.
Espacios de circulación de bicicletas en la vía pública	Deben transitar ocupando un carril (ya sea que transiten solos o en grupo) Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un metro de la acera u orilla. Nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.	Obligatorio circular por la ciclovia siempre que exista una. En grupo, deben circular junto al borde derecho de la calzada, una detrás de la otra, salvo en las sendas o partes de la calzada destinadas exclusivamente para bicicletas.	Obligatorio circular por la ciclovia siempre que exista una. Cuando no haya ciclovia, circular por el lado derecho y en el sentido del tránsito. Nunca circular por el pavimento.	Obligatorio circular por la ciclovia siempre que exista una. Cuando no haya ciclovia, circular por el lado derecho y en el sentido del tránsito. Prohibido circular pedaleando en la vereda y en los cruces peatonales, en esas áreas llevar caminando la bicicleta.	Obligatorio circular por la ciclovia siempre que exista una.

Fuente: Elaboración propia.

¹² Reglamento Nacional de Circulación Vial, Uruguay, 1984.

La normativa sobre las conductas que deben tener los ciclistas en la vía pública en las distintas ciudades estudiadas presenta muchas similitudes y algunas diferencias. La gran mayoría de las leyes, normas y recomendaciones creadas desde el ámbito legislativo y gubernamental están enfocadas en puntos clave del comportamiento de quienes circulan en bicicleta, en las precauciones que deben tomar para transitar más seguros y en el vínculo con los demás actores del tránsito.

En la Tabla 1 se observa que en todos los casos salvo en la ciudad de Bogotá encontramos que existe una edad mínima para circular en bicicleta en la vía pública, lo que refleja la importancia del cuidado que los adultos deben tener para con los menores frente al peligro que presenta la dinámica del tránsito para un actor vulnerable como lo es el ciclista.

En esta línea, se observa que en todas las normativas presentadas se establece la obligatoriedad del uso de ciertos elementos de seguridad personal para el ciclista. La presencia de dispositivos que permitan una mejor visibilidad de la bicicleta como vehículo, tales como las luces, es mandatorio para la totalidad de las ciudades estudiadas. Sin embargo, el uso del casco protector por parte de quien conduce el ciclo rodado -y de su acompañante de ser el caso- es obligatorio únicamente en las urbes latinoamericanas, incluyendo a CABA.

El respeto a las señales de tránsito tales como las sendas peatonales y los semáforos componen una de las normas que demuestran que la bicicleta es un actor más en el tránsito, con obligaciones similares a los demás vehículos que circulan, sin ser eximidos de un comportamiento responsable.

En cuanto a las velocidades máximas de circulación son similares en las cinco ciudades estudiadas, situándose en un rango de entre 20 y 30 kilómetros por hora. El hecho de que exista en la normativa vigente un espacio destinado a limitar la velocidad de circulación del vehículo habla de la importancia que esta norma tiene para preservar la seguridad vial no sólo de quien se traslada en ciclo rodado sino también del actor más vulnerable del tránsito, el peatón.

Tanto en las ciudades latinoamericanas como en las europeas presentes en este análisis, la legislación obliga a los ciclistas a circular por los carriles exclusivos. En este sentido, todos los contextos urbanos estudiados tienen una red de ciclovías y bicisendas en vías de desarrollo (algunas más amplias que otras), para poder garantizar a quienes circulan en bicicleta el espacio seguro que los protege de vehículos de mayor porte. CABA, a través de la intervención física en arterias estratégicas, apuesta a expandir estos carriles exclusivos en el marco de la promoción del ciclismo urbano.

Se observa, por otro lado, que en todas las ciudades la reglamentación indica que existirán sanciones para quienes no cumplan con la normativa vigente, impulsando de esta manera el acatamiento de las reglas mediante incentivos y presentando consecuencias para quienes tienen un comportamiento contrario. En este sentido, interpretamos que sin importar el continente, el país, la cultura o el idioma, los legisladores y gobiernos locales comparten una visión sobre la seguridad vial con relación al uso de la bicicleta en los entornos urbanos. Deducimos a partir de este estudio comparativo que CABA, como las demás ciudades incluidas en la investigación, otorga un espacio no menor en su legislación

jurisdiccional a los ciclistas, y de esta manera el Estado cuenta con recursos definidos e identificables para hacer cumplir las reglas.

Luego de la revisión comparativa estilizada de la normativa vigente en CABA y en cuatro ciudades internacionales, se avanza en la siguiente subsección en la presentación de los resultados obtenidos a partir de las entrevistas llevadas a cabo a actores clave de la problemática abordada.

4.2. Entrevistas en profundidad a actores clave

4.2.1. Motivaciones detrás de la promoción del uso de la bicicleta

Altos funcionarios de la Secretaría de Transporte coinciden en que la inserción de la bicicleta como medio de movilidad sustentable se convierte en una política pública consolidada -y con voluntad política que la avala e impulsa- entre los años 2009 y 2010.

Se decide avanzar con la promoción del uso del ciclo rodado en un contexto mundial en el cual ya muchas ciudades, principalmente europeas y latinoamericanas, habían comenzado a desarrollar un sistema de transporte integrado, presente en los espacios públicos urbanos y legitimado por los habitantes que tienen como protagonista a la bicicleta. En esta línea, y a partir del diálogo con agentes clave del GCBA se identificaron las principales razones de la implementación de acciones en dirección a lograr el posicionamiento del ciclo rodado como una alternativa para circular en la ciudad.

Entre los motivos cabe destacar los más mencionados: i) beneficios que brinda a la salud (ayuda a reducir los niveles de sedentarismo y promueve la actividad física de diferentes grupos etarios); ii) cuidado del medioambiente (la bicicleta es un medio de transporte sustentable que al no utilizar combustible no contamina el aire y entonces preserva la biodiversidad); iii) una menor congestión en el tránsito generando un uso eficiente del espacio público, brindando la posibilidad de optar por movilidades alternativas, promoviendo la reducción del uso de automóviles particulares, reduciendo la cantidad de personas que se trasladan en transporte público y mejorando la calidad de los viajes en este tipo de movilidad.

Asimismo, importantes funcionarios de la administración pública resaltaron que fomentar el uso de la bicicleta genera una modalidad de circulación más equitativa (siendo la bicicleta un medio de transporte económico, sin necesidad de mantenimiento costoso y accesible a la gran mayoría de los diferentes niveles socioeconómicos). Complementariamente, se trata de una práctica que promueve la seguridad vial (dado que la bicicleta es un medio de transporte de pequeño porte que potencialmente no genera daños mayores a terceros como sí lo hacen vehículos de gran porte como automóviles y colectivos, o vehículos motorizados como las motocicletas).

Las bondades que aporta la bicicleta como buena práctica de movilidad sustentable son algunos de los disparadores que encuentra el gobierno a la hora de avanzar con esta política. Sin embargo, previo

a que desde el Estado se tome la decisión oficial de masificar este medio de transporte y volverlo popular y cercano a todos los ciudadanos, ya existía un “colectivo” -aunque reducido- de ciclistas que circulaban por la ciudad siguiendo sus propias leyes e intentando convivir con actores del tránsito que no los legitimaban, tal como comparte el titular de una de las organizaciones ciclistas consultadas. A su vez existía, previo al año 2010, una gran flota de bicicletas (1 millón de ciclo rodados sobre 3 millones de habitantes) en la ciudad que en su mayoría no estaban siendo utilizadas, principalmente por la ausencia de condiciones de circulación segura para bicicletas en las calles porteñas, según indican varios funcionarios que llevaron adelante encuestas en la década pasada.

Paralelamente, resulta pertinente aclarar que el diseño y posterior implementación de esta política pública de movilidad sustentable no se justifica únicamente con los motivos arriba mencionados, sino que se evidencia una clara voluntad política de la clase gobernante de CABA en el cargo desde los años 2009 y 2010 de defender, impulsar y promover a la bicicleta como un actor más en el tránsito porteño y un medio de transporte alternativo no sólo para fines recreativos sino también utilizable para trayectos cotidianos de los ciudadanos. Es clara la decisión a nivel político de sostener esta política, ya que en cada situación en la que se planteó resistencia por parte de vecinos o por parte de fuerzas políticas opositoras, la postura del gobierno fue siempre hacer foco en los beneficios sociales e individuales que este proyecto de movilidad aporta, y demostrar de qué manera en las principales ciudades desarrolladas del mundo este sistema de transporte se está instaurando cada vez con más fuerza, presencia y legitimidad gracias a las bondades que brinda en términos de eficiencia y seguridad urbana, comparte un agente del GCBA.

En una ciudad cuya superficie es de 203 kilómetros cuadrados, en la cual viven más de 3 millones de personas y suelen transitar más de 3 millones de individuos más que diariamente ingresan a la urbe a realizar tareas laborales y administrativas, las políticas vinculadas a la movilidad y la convivencia en el tránsito impactan en la experiencia cotidiana más de 6 millones de personas, de acuerdo con lo que establece uno de los entrevistados del sector de la administración pública de CABA.

Hoy en día, si bien todos los transeúntes de CABA ocupan en algún momento el rol de peatones y constituyen entonces el tipo de actor mayoritario en la vía pública, el actor que predomina en la calle en segundo lugar es el automovilista. Con un parque automotriz que supera el 1,3 millón de vehículos entre quienes habitan en la ciudad, existía hasta hace unos años una percepción generalizada de que las calles están diseñadas y dominadas por los autos. Cabe señalar que existe clara evidencia de que, a partir de lo compartido por algunos de los referentes del gobierno de CABA, la movilidad en transporte automotor plantea numerosos inconvenientes. Algunos de ellos son la escasez de espacios de estacionamiento público y/o privado, el faltante o suba de precios de los combustibles, y la gran congestión de vehículos que se produce en diferentes arterias de la ciudad como consecuencia de la cantidad de personas que eligen este medio de transporte para moverse y el espacio físico que ocupan en la calle limitando la circulación de vehículos de menor porte.

4.2.2. Transformaciones estructurales y alianzas para el posicionamiento de la bicicleta en el tránsito

Es en el contexto analizado en la subsección anterior y tomando en cuenta que en CABA conviven en el tránsito vehículos de diferentes portes, tamaños y estructuras, que el gobierno local decide hace diez años iniciar la transformación de la tipología de los carriles de las calles porteñas, comenzando a darle lugar de circulación a los ciclistas.

Desde el GCBA, se tomó como premisa que CABA cuenta con características consideradas “ideales” por especialistas en urbanismo -entrevistados en el marco de esta investigación- para el uso de la bicicleta. Entre dichas condiciones, se destacan las siguientes: i) clima templado, sin grandes amplitudes térmicas durante el año ni durante el día y sin altos niveles de precipitaciones; ii) morfología del territorio mayormente chato. Esto resultó una consideración básica en la toma de decisión de avanzar con el posicionamiento de la bicicleta como medio de transporte alternativo, asegura una ex funcionaria consultada.

En esta línea, el gobierno comenzó a generar -a conciencia- una creciente legitimidad sobre el ciclista a partir de la intervención del espacio público con la construcción de una red de ciclovías y bicisendas protegidas conformada por ciclovías (traza de uso exclusivo para ciclistas que se encuentra ubicada sobre la calzada, delimitada por separadores físicos) y bicisendas (infraestructuras exclusiva y especializada para ciclistas que se implanta sobre veredas, parques, plazas y en relación a vías peatonales separadas de la calzada) en arterias estratégicamente seleccionadas para insertar a la bicicleta en la calle de manera visible y contundente. Estos carriles exclusivos para que circulen los ciclistas urbanos se diseñaron y elaboraron siguiendo el principio de segregación física, es decir, marcando con materiales sólidos la división de carriles por los cuales tienen el derecho de circular únicamente los ciclo rodados con el objetivo de volver mucho más seguro el traslado en este vehículo de porte pequeño.

De esta manera se confirma lo arrojado en las encuestas realizadas por el gobierno hace diez años según las autoridades gubernamentales entrevistadas, donde el principal motivo que los ciudadanos alegaban como limitante para el uso de la bicicleta era la inseguridad vial al tener que convivir en el tránsito con vehículos de gran porte en un clima vial desordenado y ambiguo. En la actualidad, se continúa construyendo la red de ciclovías y bicisendas protegidas en las 15 comunas de la CABA, y las intervenciones se siguen desplegando a medida que los análisis de los especialistas de la Secretaría de Transporte concluyen que el caudal de ciclistas es considerable como para seguir agregando carriles exclusivos en determinados puntos de la ciudad. La colocación de semáforos para ciclistas es otra intervención en el espacio público -que aparece de la mano de la implementación de ciclovías y bicisendas- que refuerza el concepto vinculado al cumplimiento y respeto en el tránsito de la circulación del conjunto de actores de la vía pública.

Estas transformaciones del espacio público vienen a modificar la estructura existente que proponía una cierta dinámica entre los actores del tránsito que, en términos de seguridad vial, no eran

del todo funcionales para los más vulnerables, entre ellos los ciclistas. Las intervenciones antes detalladas se desarrollan en el marco de la implementación de políticas públicas vinculadas a la inserción de la bicicleta como modo de movilidad sustentable en la ciudad, institucionalizando este vehículo y otorgándole un novedoso protagonismo a quien elige trasladarse en bicicleta, generando un “cambio de paradigma” en la manera de circular y de convivir en el tránsito de CABA. Resulta interesante luego evaluar de qué manera tanto ciclistas como los demás actores asimilan estos cambios en la estructura de la vía pública y qué dinámica se genera como consecuencia entre las partes para encontrar un nuevo equilibrio en la convivencia del espacio de circulación disponible.

Otra iniciativa impulsada por el gobierno local fue la colocación de bicicleteros en lugares estratégicos tales como entradas de edificios públicos, colegios, locales gastronómicos y hospitales, con el objetivo de reducir las complicaciones vinculadas al aparcamiento que puede traer aparejadas el uso de la bicicleta tanto para uso recreativo como para quienes eligen moverse en este vehículo para cumplir con sus obligaciones cotidianas.

En paralelo, la obligación impuesta a los garajes y playas de estacionamiento de tener que contar con “áreas de sujeción para el estacionamiento de bicicletas, ciclomotores y motocicletas”¹⁵ modificó la estructura de organización no sólo de los garajistas sino de los propios ciclistas, que actualmente cuentan con la tranquilidad de saber que por ley les corresponde tener a disposición un lugar para estacionar en establecimientos de esta categoría, y denunciar a quienes no ofrezcan este servicio.

En la línea de las acciones que proponen legitimar a la bicicleta dentro del tránsito de la ciudad, el gobierno consideró pertinente generar un plan de alianzas con actores estratégicos que potenciaran la visibilización y aceptación de la promoción del uso de la bicicleta entre los habitantes y transeúntes de CABA. A través del Programa Amigos de la Movilidad Sustentable, el GCBA invita a empresas, universidades, organizaciones no gubernamentales (ONG), locales comerciales y emprendedores a fomentar la movilidad sustentable y segura en sus ámbitos de trabajo y comunidades de influencia. Actualmente, son más de 1.000 las organizaciones firmaron el Acta de Compromiso de este programa, asumiendo la responsabilidad de promover el uso del ciclo rodado, de facilitar las condiciones para que las personas consideren trasladarse en bicicleta y de garantizar la transmisión de valores de circulación en la vía pública alineados a la seguridad vial.

Adicionalmente, se encuentran como actores clave en la implementación de las acciones alineadas con la promoción del uso de la bicicleta los colectivos de ciclistas que, con presencia activa desde hace más de diez años impulsan iniciativas que colaboran a la permanencia y fomento de la movilidad sustentable y del ciclismo urbano. Sin embargo, si bien funcionarios del GCBA resaltaron el trabajo que realizan permanentemente con estas organizaciones no gubernamentales, estas últimas expresaron en las entrevistas que, aunque acompañan el impulso de la movilidad sustentable, no

¹⁵ Ley 3.105 del año 2009.

recibieron en los últimos años ningún tipo de ayuda por parte del Estado, generándoles una profunda decepción.

4.2.3. El comportamiento de los actores clave que hacen a la convivencia en la vía pública

En el análisis sobre las medidas que acompañan el proceso de inserción de la bicicleta como alternativa de movilidad, resulta fundamental estudiar las conductas sobre las cuales los generadores de políticas públicas de movilidad buscan influir con el objetivo de promover el ciclismo urbano, así como también los comportamientos que surgen de la interacción de los actores del tránsito a partir de la legitimidad que el Estado decide otorgarle a la bicicleta. En este sentido, operar sobre la estructura existente y sobre la normativa que encamina la conducta de los agentes que se mueven en tal estructura forman parte de un plan de cambio estructural integral sobre la concepción de movilidad activa en CABA.

El tránsito siempre fue un escenario en el cual existieron actores que interactuaban con una dinámica poco funcional: automovilistas, peatones, motociclistas, colectiveros y camioneros siempre presentaron rispideces entre sí, que en muchas ocasiones se materializaron en agresiones, falta de respeto y puesta en peligro del otro en la vía pública, teñido en todos los casos con una cuota de individualismo a la hora de tomar decisiones sea cual sea el rol en la calle. Tomando ese punto de partida, resulta evidente que la inserción de un nuevo actor produce movimientos en el entramado de quienes comparten las calles porteñas, generando nuevas tensiones y relaciones de poder entre ellos. Si bien ya existía una población ciclista en la ciudad, el gobierno de CABA apostó con sus políticas a expandir exponencialmente la cantidad de personas que circulan en ciclo rodado por vía pública.

De esta manera, las intervenciones en el espacio público para darle protagonismo a la bicicleta toman sentido cuando se acompañan de acciones que buscan transformar el comportamiento de todos los actores que se mueven por este espacio, ciclistas, potenciales ciclistas y no ciclistas (automovilistas, motociclistas, peatones, etc.). El gobierno busca guiar la conducta de los ciclistas, entre otras cosas, mediante legislación que establece las reglas que este agente debe cumplir en el tránsito para preservarse a sí mismo y para desplegar una dinámica que garantice la seguridad vial para los demás actores que circulan en la calle. Es decir, a la hora de promover el uso de la bicicleta, los comportamientos sobre los que el Estado pretende impactar son los del ciclista hacia el ciclista (autopreservación), los del ciclista para con otros actores y los de otros actores para con los ciclistas, buscando generar un nuevo equilibrio entre las partes que circulan en el tránsito. Son a su vez todos estos los actores que están en condiciones de legitimar y apropiarse del proyecto impulsado por el gobierno con conductas alineadas a lo que la política establece o, por el contrario, desestimar la propuesta y comportarse de manera distinta a lo propuesto generando dinámicas poco funcionales que terminarían impactando en la interacción entre las partes que cohabitan la vía pública.

En línea con la legitimidad que la comunidad está otorgando al impulso de la utilización de la bicicleta en la ciudad, un alto funcionario de la cartera de Transporte entrevistado compartió que esta política de movilidad generó un gran consenso social, atravesando las barreras de la política partidaria entre otros límites, demostrando una importante aceptación por parte de la sociedad.

Es claro que la mayoría de quienes en algún momento toman el rol de automovilista, son peatones en otra situación, o peatones que a veces asumen el rol de motociclistas, o bien ciclistas que en ocasiones se trasladan conduciendo un auto. Este cambio de rol en el tránsito hace que la conducta en ese contexto se modifique según la manera en la que nos estamos moviendo, muchas veces suponiendo que es viable tomarse licencias a la hora de respetar a los demás actores o mismo a las propias reglas de tránsito. Con relación a esto último, se observa cómo cada vez que encarnamos un rol, estamos echándole la culpa a otro actor por la conducta que tuvo en la calle, en gran medida por tratarse de alguien que en ese momento está tomando un rol distinto al nuestro en la vía pública. Hay una tendencia, según un profesional de alto rango de la Secretaría de Transporte, a marcar las fallas ajenas. El entrevistado comparte que en los estudios cualitativos acerca del comportamiento ciudadano, aparece contundentemente la idea de que el error siempre está en el tercero y que el nivel de cumplimiento de las normas de uno mismo supera al de los demás.

Con el objetivo de poder generar un cierto orden y equilibrio en la vía pública es que el Estado define reglas para institucionalizar la relación entre actores del tránsito. En este sentido, en cuanto a las conductas esperables por parte de los ciclistas para preservar su integridad y cuidar a los demás actores, tal como se presentó anteriormente, en CABA rigen las normas establecidas en el Código de Tránsito Nacional y las que figuran en el Código de Tránsito y Transporte de CABA mencionados con anterioridad. En ambas normativas se plantean las sanciones correspondientes en el caso de incumplimiento de los artículos detallados, y particularmente para el Código de CABA, son los más de 2.500 Agentes de Tránsito quienes se encargan de fiscalizar las calles porteñas donde deberían cumplirse las reglas definidas. Por otro lado, también con el fin de influir en el comportamiento de los ciclistas en CABA, se elaboró el Manual del Ciclista que está disponible en formato virtual, con acceso libre y gratuito, pero sin difusión aparente.

Como parte de la iniciativa de promoción del uso de la bicicleta, es el gobierno como diseñador e implementador de políticas quien debe encargarse de generar el cambio cultural en el tránsito haciendo llegar esta información sobre las normas a seguir por parte de los ciclistas -que son los protagonistas del proyecto- pero también a la ciudadanía en general dado que todos los que circulan por las calles están hoy en día en contacto con quienes se trasladan en ciclo rodado. En esta línea, uno de los funcionarios que integra la cartera de Transporte del GCBA asegura que actualmente, mediante espacios de capacitación en instituciones educativas, en instancias de entrega de licencias de conducir y generando iniciativas ad hoc con actores claves que se ven involucrados en el entramado vial de la ciudad (peatones, automovilistas, colectiveros, motociclistas, etc.), el gobierno asume su responsabilidad de comunicar las normas conductuales en el tránsito a la comunidad. Al entrevistar a

funcionarios gubernamentales de jerarquías diversas, todos coincidieron en que la formación de todos los actores del tránsito es condición necesaria para generar conciencia vial y legitimar al ciclista como parte del panorama cotidiano en la vía pública.

Una vez que se establecen las reglas del juego acerca de cuáles deben ser las conductas de cada uno de los actores del tránsito y son informadas a la comunidad, se espera que los ciudadanos las legitimen y las cumplan. Para que suceda esto, la autoridad debe tener voluntad de que quienes transitan la ciudad evidencien un comportamiento alineado a las reglas definidas y establecer incentivos para que las mismas sean cumplidas. Un alto directivo de la administración pública menciona que podrían utilizar el método de disuasión de infractores mediante la aplicación indiscriminada de sanciones, pero que esa no es la vía actualmente elegida. En su lugar, el funcionario afirma que desde el gobierno se opta por visibilizar los potenciales daños que conductas indebidas en el tránsito podrían causar en uno mismo y en terceros como método persuasivo para hacer cumplir las normas.

Sin embargo, aún con las normas establecidas y comunicadas a la sociedad, pueden existir desvíos a las reglas del juego que se materializan en comportamientos que difieren a los planteados en la reglamentación vigente. Las razones por las cuales los ciclistas suelen no cumplir con las reglas son justificadas con excusas que muchas veces involucran a otros actores del tránsito como culpables del comportamiento propio.

De hecho, son las mismas organizaciones que representan institucionalmente a los ciclistas (colectivos, ONGs, etc.) quienes manifiestan que muchas veces se ven obligados a no cumplir con la ley debido a que otros agentes tienen conductas inapropiadas que ponen en peligro su integridad no dejándoles otra opción que tener comportamientos ajenos a la norma. Alegan, en algunos casos, que las condiciones de la vía pública no están dadas para que los ciclistas puedan circular cumpliendo con la normativa establecida y que el foco de fiscalización de las reglas de tránsito debería estar puesto en conductores de otros tipos de vehículos. En esa línea, referentes de entidades vinculadas a la seguridad vial hicieron foco en que el grado de responsabilidad de los distintos tipos de actores del tránsito debería variar según el tipo de medio de transporte que se utiliza, y en consecuencia la clase de atención que las fuerzas fiscalizadoras tendrían que otorgarles en el caso de estar incumpliendo la ley.

Si bien desde el Estado las autoridades definen en un ámbito institucional las conductas esperadas en los ciclistas, es el propio gobierno quien, en la intención de expandir el uso de la bicicleta, tiene como objetivo no generar barreras para los individuos a la hora de tomar la decisión de circular en ciclo rodado por la ciudad.

En este sentido, se plantea entonces la disyuntiva sobre qué resulta prioritario para el gobierno actualmente: si hacer cumplir las normas presentes en el Código de Tránsito y Transporte, haciendo el *enforcement* necesario por parte del Estado, o bien adoptar una actitud laxa frente a la legislación vigente, dejar de fiscalizar y ser menos punitivo frente a los ciclistas que tienen conductas contrarias a la ley.

Funcionarios de alto nivel jerárquico de la Secretaría de Transporte fueron entrevistados y consultados sobre este punto y coincidieron que desde que se comenzaron a implementar las políticas de promoción del uso de la bicicleta, la prioridad siempre estuvo en incentivar a los ciudadanos a convertirse en ciclistas urbanos al momento de tener que realizar distancias de entre 3 a 5 kilómetros en la ciudad. Con esta decisión política explícitamente expresada, quienes gobiernan la CABA asumen que una de las premisas con relación a esta iniciativa es la de no generar barreras que pudieran desincentivar el uso del ciclo rodado. Según uno de los especialistas de la cartera de Transporte, la postura histórica fue y sigue siendo actualmente no patentar las bicicletas y no multar a los ciclistas (aunque así lo establezca la ley). No hay tampoco voluntad de establecer ningún tipo de bloqueo a este tipo de movilidad ya que el único objetivo es promover la actividad.

Un alto directivo de la cartera de Transporte porteña compartió que hace algunos meses comenzaron a labrar multas a los repartidores de servicios de mensajería que circulan en bicicleta debido a “lo explícito de su comportamiento infractor debido al porcentaje de ciclistas que representan en la calle”. No obstante, el foco prioritario de sanciones por incumplimiento de las normas de tránsito sigue, todavía, recayendo en los vehículos de gran porte que son los que más daño a terceros pueden provocar por conductas indebidas, alineándose de esta manera con el argumento planteado anteriormente por los colectivos ciclistas.

Sin embargo, los mismos funcionarios que confiesan priorizar la promoción del ciclismo urbano por sobre el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de quienes circulan en bicicleta, afirman que el mayor desafío reside en generar el cambio cultural en la sociedad para que la convivencia en el tránsito sea más segura a través del acatamiento a las reglas por parte de todos los actores de la vía pública, incluyendo a los ciclistas. Aseguran que se tratará de un gran cambio de paradigma -el que llevará a sancionar a quienes se mueven en ciclo rodado- que aún no están dispuestos a interiorizar.

Como lo muestran los argumentos esgrimidos por diferentes actores, las reglas vinculadas al comportamiento de los ciclistas en el tránsito y el cumplimiento o el desvío a tales normas definen la dinámica conductual que se presenta entre los diferentes actores que circulan en la ciudad.

Teniendo en cuenta lo estudiado en los párrafos anteriores, se observa que las intervenciones en la estructura de la vía pública y en la conducta de los ciclistas (y de los demás actores del tránsito entendiendo que el tránsito es un entramado de agentes) por parte del gobierno dentro del marco de una política de promoción del uso de la bicicleta arrojan algunos indicadores de desempeño que ayudan a entender y evaluar el impacto del proyecto.

4.2.4. Impactos medibles y cuantificables de la promoción del ciclismo urbano en la CABA

Con relación a las intervenciones físicas llevadas a cabo en los últimos diez años, se contabilizan 267 kilómetros de red de ciclovías y de biciesendas protegidas construidos en toda la ciudad, principalmente en arterias secundarias, aunque desde el año 2020 se comenzaron a implementar en algunas de las avenidas porteñas.

Con la vía pública presentando características cada vez más ciclo inclusivas, se observa que la cantidad de ciclistas aumentó casi un 4% en la última década y en el mismo período la cantidad de viajes anuales en bicicleta para el total de CABA creció un 131% según los estudios realizados por la Secretaría de Transporte del GCBA. Fue en el año 2020 cuando se registró el récord histórico de viajes en ciclo rodado en la ciudad, con 102.020 viajes en un día.

El impacto económico que generó el enorme crecimiento de ciclistas para los comercios que venden bicicletas es considerable. Cada año que pasa, la Cámara Industrial de la Motocicleta, Bicicleta, Rodados y Afines (CIMBRA) registra un aumento porcentual significativo en las ventas anuales de este vehículo a medida que pasan los años: 600 mil unidades en el 2019, 1,6 millones en el 2020 y desde el sector estiman que en el 2021 los números crecerán un 50% con respecto al año anterior, según un artículo publicado en la página web de la organización.

En materia de seguridad vial, es el Observatorio Vial de CABA¹⁶ el ente que elabora los estudios y la producción de información acerca de los siniestros en general, y en este caso de los vinculados a ciclistas particularmente. En este sentido, el organismo contabiliza en sus Informes Estadísticos y Mapas presentes en la web¹⁷ del Observatorio, un promedio de cinco accidentes fatales anuales que tuvieron como víctima a un ciclista en los últimos cinco años. Además, informes del ente reportan una tendencia a la baja en la tasa de ciclistas fallecidos cada millón de viajes en bicicleta: 0,10 en el año 2015 y 0,02 en 2020, siendo 2020 el año que presenta la tasa de mortalidad más baja registrada hasta el momento.

A la hora de presentar indicadores de desempeño de esta política de movilidad sustentable, específicamente de la bicicleta, corresponde a las autoridades de la cartera de Transporte en alianza con diferentes organismos del gobierno y mismo con organizaciones no gubernamentales la generación de información pertinente y confiable acerca del impacto de las iniciativas llevadas a cabo por GCBA. En ese sentido, por ejemplo, teniendo en cuenta que uno de los principales objetivos en la implementación de la política pública de promoción del ciclismo urbano es fomentar hábitos saludables en la población, llama la atención la ausencia de indicadores asociados a esta temática ya que se podría considerar relevante llevar un registro sobre las tendencias referidas a salud y ciclismo urbano en la CABA. Las

¹⁶ Ley N°4511 del año 2013.

¹⁷ Página web del Observatorio Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. <https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/plan-de-seguridad-vial/informesestadisticosymapas>. Última visita: 17/05/2021.

organizaciones sociales vinculadas al ciclismo y a la seguridad vial entrevistadas para este trabajo concuerdan en que “lamentablemente son escasas las estadísticas y es una de las grandes falencias que existen en Buenos Aires”.

A partir de lo presentado hasta el momento, se puede identificar que desde el Estado es viable ejercer el *enforcement* de varias modalidades posibles en relación con la política de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad. En este sentido, la construcción de kilómetros de ciclovía suficiente y el mantenimiento de las mismas permitiría al gobierno fortalecer su rol de impulsor del ciclismo generando espacios de circulación exclusiva y segura. Por otro lado, resulta necesario hacer cumplir la normativa asociada a las conductas de los ciclistas y de los demás actores del tránsito en relación al ciclista y de esta manera legitimar las reglas de convivencia en la vía pública establecidas en las instancias institucionales antes definidas. Por último, el monitoreo de la política pública con indicadores de desempeño sólidos y consistentes es imprescindible para poder evaluar y detectar oportunidades de mejoras en la implementación de las acciones tomadas, así como también comunicar a la comunidad estos resultados para que se logre una mayor legitimidad de las iniciativas.

A partir del estudio de estas temáticas, cabe preguntarse entonces de qué manera los ciudadanos de CABA se están adaptando a esta nueva realidad introducida por el gobierno local hace algunos años en la cual se cuenta con un nuevo actor -el ciclista- legitimado por el Estado a través de políticas públicas que lo insertan en el tránsito. En este análisis, aparece, por un lado, el cuestionamiento sobre cómo reaccionan los demás agentes frente a quien circula en bicicleta y viceversa. Por otra parte, se visibiliza qué rol juega el Estado en la generación de un equilibrio que puede transformarse en virtuoso o vicioso según las consecuencias que conlleve. En el primer caso, esperaríamos encontrarnos con un cambio cultural que acompaña la incorporación de un tipo de movilidad sustentable más saludable y que promueve un tránsito más fluido y eficiente. En el segundo caso, hablamos de un escenario disfuncional que, al insertar un actor vulnerable más, profundiza el caos en el tránsito, agudiza contradicciones al no cumplir con las reglas establecidas y genera el incumplimiento de las normas por parte de otros actores.

Se plantean dos tipos de equilibrio posibles, y los datos y evidencia empírica que se presentarán a continuación en las próximas secciones buscan esclarecer estos puntos a partir de preguntas disparadoras tales como: ¿les interesa respetar las normas de tránsito vigentes a quienes circulan por CABA en bicicleta o en otro medio de transporte? ¿Cuáles son los principales comportamientos infractores que evidencian los ciclistas? ¿Cómo se auto perciben, en sus diferentes roles en el tránsito, los individuos que se mueven a diario por CABA? ¿Cuál es la percepción de los transeúntes de la ciudad sobre el rol que debería cumplir el gobierno para armonizar la convivencia de los actores en la vía pública? ¿Es viable un cambio cultural que tienda al respeto entre actores del tránsito en el cual el Estado sea el garante de un equilibrio virtuoso a partir del *enforcement* en puntos clave de la política de movilidad urbana?

4.3. Encuestas semi estructuradas virtuales

Como parte de la presente investigación, se buscó contar con un enfoque que permitiera profundizar acerca de la percepción que tienen los transeúntes de CABA en relación con diferentes tópicos vinculados a la convivencia de los actores en el tránsito. Este aporte es considerado de gran interés dado que el estudio sobre la implementación de políticas públicas vinculadas a la movilidad sustentable y al rol del Estado en esta materia busca, como mencionaron la mayoría de funcionarios entrevistados, promover el respeto y la seguridad en la vía pública.

La población respondiente no necesariamente es representativa del ámbito completo de la ciudad, en tanto los formularios completados corresponden mayoritariamente a la zona centro-norte de CABA –por más de que la población haya sido seleccionada aleatoriamente- con niveles de educación superior al promedio de la jurisdicción. Sin embargo, las reacciones obtenidas permiten inferir cierta homogeneidad, más allá de la importancia metodológica de aportar miradas de otros barrios porteños que faciliten la generalización de recomendaciones.

Los resultados obtenidos a partir de las encuestas semi estructuradas permiten contar con información valiosa conduciendo a un mejor conocimiento de la realidad estudiada. De manera complementaria, aportan elementos significativos a las visiones presentadas en la sección anterior surgidas de las entrevistas en profundidad a los actores clave en la implementación de la política de promoción del uso de la bicicleta en CABA.

En cuanto a la distribución por edades, se observa que el 75% de las personas que participaron se encuentran en el rango etario de los 20 a los 45 años. Cerca del 70% se reconocen con género femenino. Con relación al nivel educativo de los respondientes, el 75% cuenta con un máximo nivel de educación alcanzado de universitario completo.

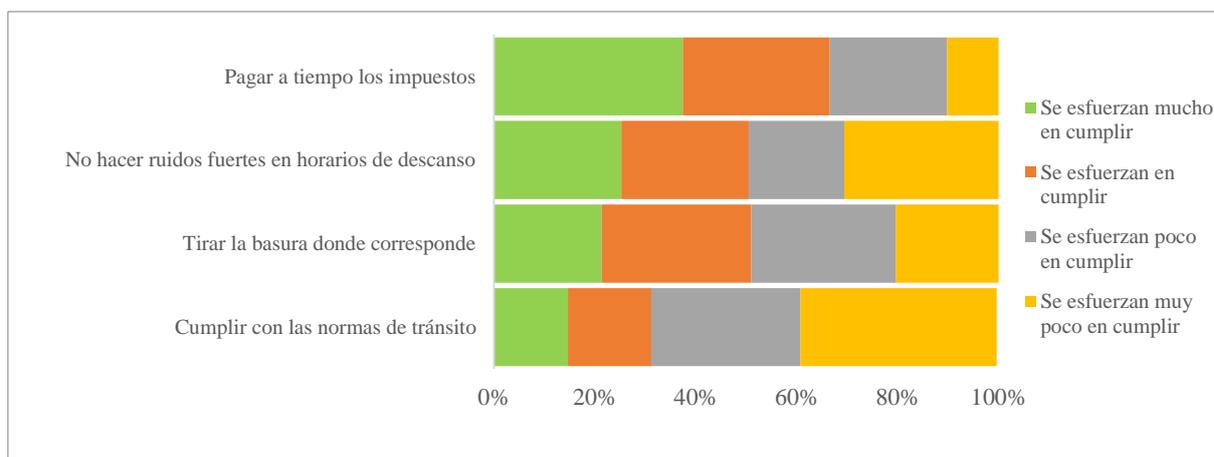
La encuesta está compuesta por varias secciones, en las que se realizan preguntas vinculadas a diversas temáticas -todas ellas relacionadas entre sí y enmarcadas en el objeto de estudio-. En la primera parte del formulario, los encuestados respondieron a preguntas sobre ciertas obligaciones a cumplir en el ámbito de la convivencia en la ciudad. Luego, se les consultó específicamente acerca del cumplimiento de las normas de tránsito y como evalúan la actitud de la población frente a ellas. Finalmente, un último conjunto de preguntas abordó la relación entre los actores clave que hacen a la convivencia en el tránsito y los niveles de responsabilidad en la materia.

A continuación, se presentan los principales resultados arrojados por la encuesta para cada grupo de preguntas planteadas.

En la primera parte, tal como se menciona previamente, se abordaron las obligaciones de los ciudadanos en un contexto de convivencia y respeto cívico. En esta línea, una de las preguntas formuladas a los encuestados fue la siguiente: “¿Cuáles de estas opciones cree que quienes viven y transitan CABA se esfuerzan más por cumplir?”. Las cuatro posibles respuestas debían ser puntuadas por los encuestados del número 1 al número 4, otorgando el número 1 a la opción que consideraban que

la gente más se esfuerza por cumplir y el número 4 la que menos (los números 2 y 3 correspondían a opciones que se encontraban en niveles medios de esfuerzo en el cumplimiento). Las opciones de respuesta que planteaba la pregunta eran: “Pagar a tiempo los impuestos”, “Cumplir con las normas de tránsito”, “Tirar la basura donde corresponde” y “No hacer ruidos fuertes en horarios de descanso”.

Gráfico 1 – Distribución de las respuestas a la pregunta: ¿Cuáles de estas opciones creés que quienes viven y transitan CABA se esfuerzan más por respetar?



Fuente: Elaboración propia

En el Gráfico 1 se presentan los resultados obtenidos para esta pregunta. En la barra de color verde se ve representado la proporción de respuestas que asignaron el número 1 a cada una de las opciones, indicándola como la obligación que quienes viven y transitan CABA se esfuerzan más por cumplir. En este sentido, se observa que para el 38% de los encuestados consideró como número 1 la obligación de “Pagar a tiempo los impuestos”, el 25% respondió “No hacer ruidos fuertes en horarios de descanso”, el 22% seleccionó “Tirar la basura donde corresponde”. El 15% optó por la opción “Cumplir con las normas de tránsito” como aquella que más se esfuerzan por cumplir. Esta última obligación, vinculada con el cumplimiento de la normativa a la hora de circular por las calles de la ciudad, fue puntuada por un 39% de los encuestados como la opción menos contemplada a la hora de cumplir, entre las cuatro planteadas (barra color amarillo).

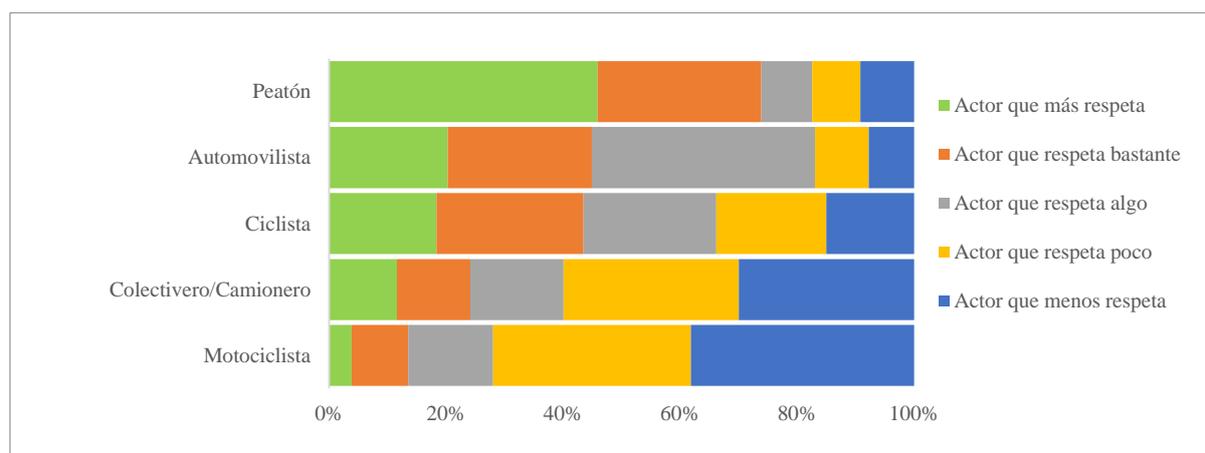
Esta pregunta, como todas las presentes en el formulario, apela a la percepción de quien la está contestando. En este caso, los resultados visibilizan el lugar o la importancia que ocupa, en la muestra respondiente, la intención de cumplimiento de las normas de tránsito en la ciudad en relación a otras obligaciones que hacen a la convivencia en sociedad en el territorio de CABA.

La segunda sección de la encuesta se focaliza en el respeto a las normas de tránsito por parte de los actores que circulan por la vía pública en la ciudad. Se buscó, particularmente, profundizar sobre

la percepción que los encuestados tienen de ellos mismos y de los demás en relación con el cumplimiento de las reglas establecidas por las autoridades competentes en el territorio de CABA.

Frente a la pregunta “¿Cuáles de estos actores respetan más las normas de tránsito?”, las posibles respuestas planteadas en el formulario debían ser puntuadas del número 1 al número 5, otorgando el número 1 al actor que consideraban que respeta más las normas de tránsito y el número 5 al que menos. Los números 2, 3 y 4 correspondían a opciones que se encontraban en niveles medios de cumplimiento de estas reglas, en orden descendente. Los actores del tránsito a puntuar para esta pregunta fueron los siguientes: “Peatón”, “Ciclista”, “Motociclista”, “Automovilista” y “Colectivero/Camionero”.

Gráfico 2 - Distribución de las respuestas a la pregunta: ¿Cuáles de estos actores respetan más las normas de tránsito?



Fuente: Elaboración propia

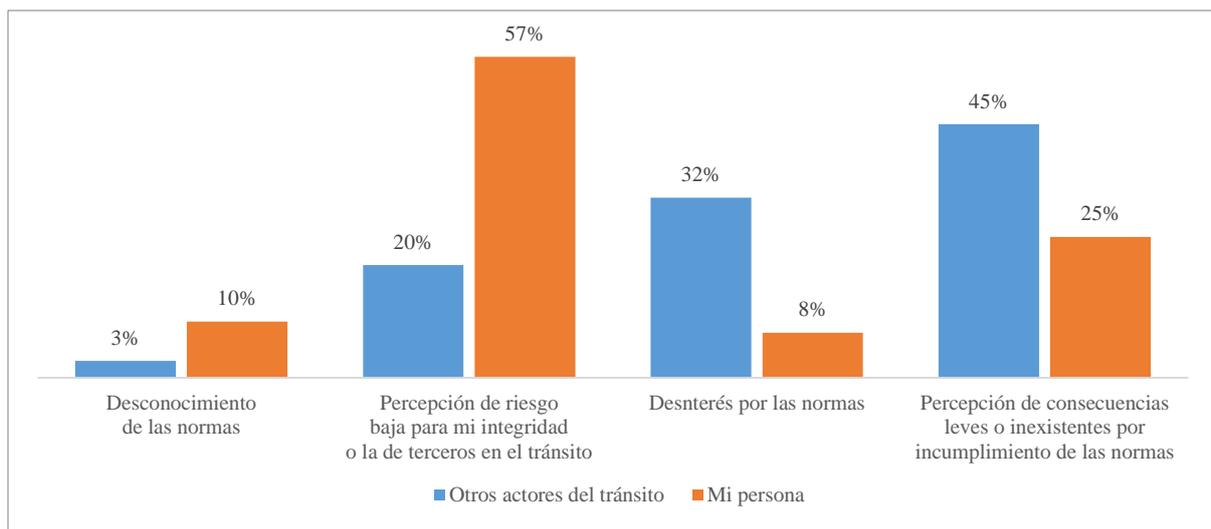
En el Gráfico 2, la barra de color verde refleja el porcentaje de encuestados que consideran a cada uno de los actores como quienes más respetan las normas de tránsito. Tomando esto en cuenta, se observa que el 44% de los encuestados consideran que el “Peatón” como actor es quien respeta en mayor medida la normativa. El 21% considera que es el “Automovilista” quien más acata las reglas. El 20% optó por el “Ciclista”, el 11% por el “Colectivero/Camionero” y el 4% seleccionó al “Motociclista” como actor más respetuoso de las normas del tránsito en CABA. Paralelamente, se encuentra que el “Motociclista” es el actor puntuado como el que menos cumple con las normas de tránsito por el 38% de las personas encuestadas (en el Gráfico 2, barra de color azul).

Cabe mencionar que, dado que todos los encuestados pueden considerarse a sí mismos como peatones en algún momento, puede generarse un sesgo a la hora de evaluar la conducta individual. El ciclista fue percibido como un actor que cumple en términos medios con las normas de tránsito, ubicándose por debajo del automovilista. Este último actor, tal como se relevó a partir de las entrevistas

a funcionarios públicos, es uno de los más fiscalizados a la hora de cumplir con las normas presentes en el Código de Tránsito Nacional y en el Código de Tránsito y Transporte de la CABA. Como vimos, las normas antes mencionadas plantean, para la figura del automovilista, mecanismos de control y sanciones más estrictos y fuertes frente al incumplimiento de la norma por tratarse de un vehículo de gran porte.

En cuanto a los motivos de incumplimiento de las normas de tránsito, la encuesta contó con dos preguntas que profundizaron sobre esta problemática, apelando a la percepción de cumplimiento de las normas por parte de actores del tránsito en general y por parte del encuestado respectivamente. Las preguntas planteadas fueron: “¿Por qué creés que los diferentes actores no cumplen las reglas de tránsito?” y “¿Por qué creés que, aunque sea a veces, no cumplís con las normas de tránsito?”. Las opciones de respuesta para ambas preguntas fueron las mismas: “Desconocimiento de las normas”, “Percepción de riesgo baja para mi integridad o la de terceros en el tránsito”, “Percepción de consecuencias leves o inexistentes por incumplimiento de las normas” y “Desinterés por las normas”. Para cada una de las preguntas, los encuestados debieron seleccionar una única respuesta.

Gráfico 3 – Distribución de las respuestas a la consulta sobre “Motivos de incumplimiento de las normas de tránsito por parte de actores del tránsito en general y por mí mismo”.



Fuente: Elaboración propia

El Gráfico 3, presenta los resultados obtenidos. Se comprueba que las motivaciones que impulsan los comportamientos propios (barras de color naranja) difieren de los que, según la percepción de los encuestados, disparan el incumplimiento de las normas por parte de los demás actores del tránsito (barra de color azul).

En este sentido, se observa que el 57% de los encuestados indicó que su propia conducta infractora en relación con las reglas de tránsito se explica por una “Percepción de riesgo baja para mi

integridad o la de terceros en el tránsito”. El 25% se sintió identificado con la opción de “Percepción de consecuencias leves o inexistentes por incumplimiento de las normas”, el 10% con “Desconocimiento de las normas” y el 8% con “Desinterés por las normas”.

A la hora de responder acerca de los motivos de incumplimiento por parte de los demás actores del tránsito, quienes participaron de la encuesta percibieron de manera diferente los disparadores de comportamiento de terceros. En este sentido, el 45% respondió que el principal motivo de conductas infractoras es la “Percepción de consecuencias leves o inexistentes por incumplimiento de las normas”, el 32% optó por la opción de “Desinterés por las normas”, el 20% seleccionó la “Percepción de riesgo baja para mi integridad o la de terceros en el tránsito” y en un porcentaje mucho menor, los encuestados eligieron la respuesta “Desconocimiento de las normas” (3%).

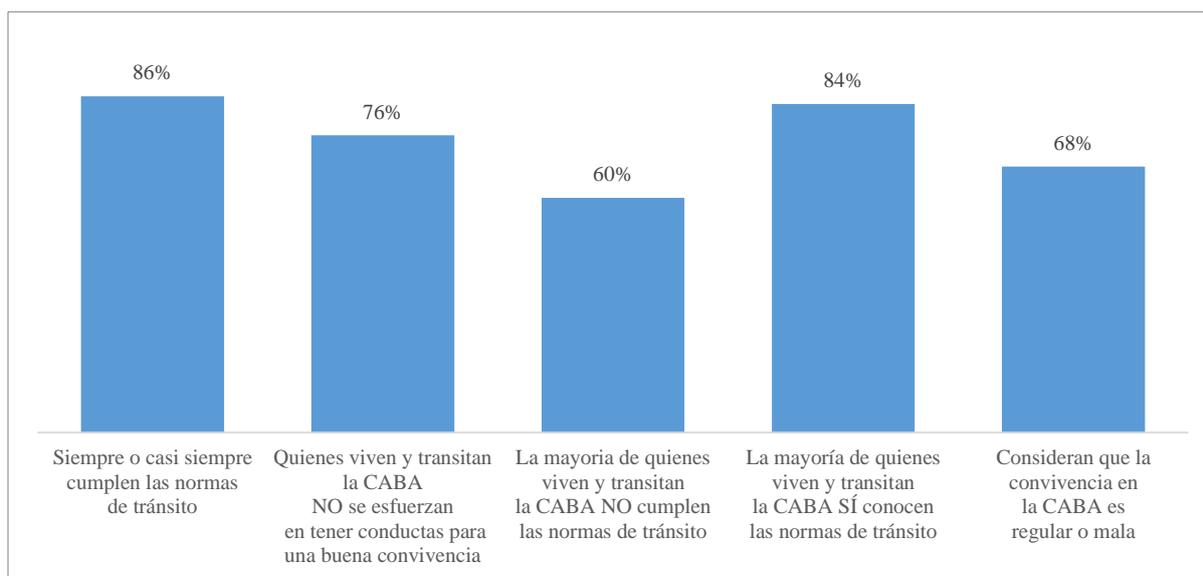
Claramente, se infiere que no existe la misma percepción a la hora de evaluar los motivos del propio incumplimiento de las normas de tránsito por parte de los encuestados. Estos resultados invitan a replantear el objetivo y las prioridades a la hora del diseño de políticas públicas pensadas para concientizar y educar a las personas sobre seguridad vial. La literatura revisada y los elementos aportados por los funcionarios entrevistados parecen enfatizar sobre la importancia de dimensionar los daños que pueden generarse como producto del incumplimiento de las reglas de tránsito.

La discrepancia observada entre los motivos disparadores de las conductas propias y ajenas visibiliza distorsiones, que deberían ser foco de atención a la hora de poner en marcha programas de concientización sobre la importancia del respeto a las legislaciones vigentes.

Las contradicciones e incongruencias entre las respuestas a las diferentes preguntas plantean elementos de interés en el estudio de la percepción del comportamiento propio y ajeno en la vía pública. Esta observación coincide con comentarios realizados por algunos de los funcionarios de la Secretaría de Transporte en las entrevistas comentadas en la sección anterior. Ambas miradas confirman la importancia de abordar como uno de los principales ejes para el diseño de una política pública en la temática, es la transformación o cambio cultural en términos de concientización de la importancia de la mirada ciudadana de respeto y conocimiento de las conductas de todos los actores.

En esta línea, se presentan a continuación las preguntas que conforman la segunda sección del formulario, y cuyos resultados se pueden observar en el Gráfico 4.

Gráfico 4 – Distribución de las respuestas a la pregunta sobre la percepción de la convivencia en CABA.



Fuente: Elaboración propia

Frente a la pregunta “¿Con qué frecuencia cumplís con las normas de tránsito?”, los encuestados debieron seleccionar una de las siguientes respuestas posibles: “Siempre”, “Casi siempre”, “A veces”, “Nunca” o “Casi nunca”. El 86% de las personas contestaron que “Siempre” o “Casi siempre” cumplen con la normativa propuesta, evidenciando una elevada autopercepción de acatamiento hacia las reglas de tránsito.

Por otro lado, se realizó la pregunta “¿Creés que las personas que viven y transitan la Ciudad de Buenos Aires se esfuerzan en tener conductas para una buena convivencia?”, que tuvo como posibles respuestas Sí o No. El 76% de los encuestados contestó de forma negativa.

Luego se consultó: “¿Creés que quienes viven y transitan la Ciudad de Buenos Aires cumplen con las normas de tránsito?”, cuyas posibles respuestas eran Sí o No. A esta pregunta, el 60% de la población encuestada respondió que no considera que los ciudadanos no cumplen con las reglas en CABA. Paralelamente, frente a la pregunta “¿Creés que quienes viven y transitan la Ciudad de Buenos Aires conocen las normas de tránsito?” que tuvo como posibles contestaciones Sí o No, el 84% de las respuestas fueron afirmativas.

Por último, en esta serie de preguntas se consultó a los encuestados acerca de cómo creen que conviven los diferentes actores de la comunidad en CABA. A la pregunta “¿Cómo considerarás que es la convivencia, entendida como la vida en sociedad y el respeto a los conciudadanos, en la Ciudad de Buenos Aires?”, con opciones de respuesta “Muy buena”, “Buena”, “Regular” y “Mala”, el 68% de los encuestados indicaron que su percepción acerca de la convivencia en la ciudad es “Regular” o “Mala”.

A modo de resumen de los resultados previamente compartidos, se destaca:

- El 84% de las personas consideran que la mayoría de quienes viven y/o transitan en CABA conocen las normas de tránsito; el 60% piensa que la mayoría de ellos no acatan las normas de tránsito.
- Sin embargo, por otro lado, el 86% asegura que cumple con estas reglas siempre o casi siempre.

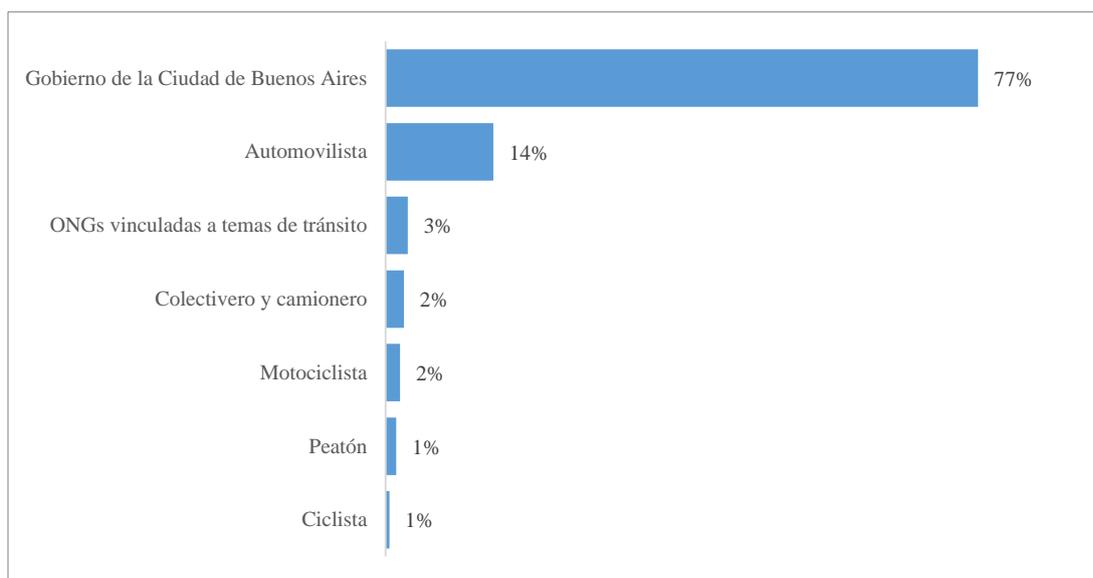
Se observa, que, a nivel individual, cada persona percibe su conducta por fuera de un grupo que evidentemente se comporta de manera contraria a la propia, sin lograr identificarse o sentirse parte de esta población.

Por otra parte, se encontraron respuestas que pueden ser consideradas consistentes entre sí, ya que más del 75% de los encuestados opina que quienes viven y transitan la ciudad no se esfuerzan en tener conductas para una buena convivencia mientras que el 68% considera regular o mala la convivencia en CABA. En este sentido, es posible interpretar que la mayoría de quienes participaron de la encuesta perciben la realidad de vivir en CABA, siendo críticos y demostrando insatisfacción frente a lo que enfrentan todos los días. Cabe preguntarse qué es lo que se está haciendo para sostener tal realidad o para generar algún cambio en ella, y qué es lo que estamos esperando que desde el Estado se ejecute para efectivamente comenzar a visibilizar una transformación cultural de la que hablaron en muchos casos los funcionarios entrevistados para esta investigación.

Por último, en la tercera parte del formulario se realizaron consultas acerca del rol y la responsabilidad de los actores que hacen a la convivencia en el tránsito de CABA. Estos actores no son solamente las personas que transitan diariamente en la vía pública, sino también las autoridades locales responsables de establecer mecanismos de control e incentivos para evitar faltas en el tránsito y, consecuentemente, en muchos casos, accidentes.

Para abordar este tópico, una de las preguntas formuladas fue “¿Cuál de estos actores tiene una mayor responsabilidad en asegurar una mejor convivencia en el tránsito en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires?”. Los encuestados tuvieron que seleccionar una única respuesta entre las siguientes opciones: “Peatón”, “Ciclista”, “Motociclista”, “Automovilista”, “Colectivero/Camionero”, “Organizaciones No Gubernamentales vinculadas a temas de tránsito” y “Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires”.

Gráfico 5 – Distribución de las respuestas a la pregunta relacionada con el grado de responsabilidad en relación al mejoramiento de la convivencia en el tránsito en CABA.



Fuente: Elaboración propia

Como se puede observar en el Gráfico 5, el 77% de las personas coincidieron en que la autoridad gubernamental es el responsable, en mayor medida, de asegurar una mejor convivencia en el tránsito de la ciudad mediante diferentes tipos de recursos que están a su alcance -que se presentarán más adelante-. En esta línea, frente a la pregunta arriba mencionada, el 14% de los encuestados respondieron que es el “Automovilista” el actor que mayor responsabilidad tiene a la hora de asegurar una mejor convivencia en el tránsito. Luego, con niveles de respuesta más bajos, se encontraron las opciones de “Organizaciones No Gubernamentales vinculadas a temas de tránsito” (3%), “Colectivero/Camionero” (2%), “Motociclista” (2%), y en último lugar “Peatón” y “Ciclista” cada uno con el 1% de representación entre las respuestas seleccionadas por los encuestados.

Se consultó luego acerca de las razones sobre su elección en la pregunta anterior. En este caso, se solicitó a los encuestados una respuesta abierta, es decir, sin opciones fijas provistas por el propio formulario.

Revisando los resultados correspondientes a los actores que presentaron los mayores porcentajes en las tasas de contestaciones, se observó que entre el 14% de personas que respondieron “Automovilista” las respuestas fueron en gran medida similares. Quienes seleccionaron a este actor justificaron su respuesta con el argumento de que los automóviles suelen ser el vehículo con mayor presencia en volumen en las calles de la ciudad y por lo tanto su conducta impacta en la mayoría de quienes circulan por la vía pública.

Asimismo, resulta de interés en el marco de la presente investigación, estudiar las respuestas acerca de por qué quienes respondieron que el actor con mayor responsabilidad para asegurar una mejor

convivencia en el tránsito en CABA era el GCBA efectivamente contestaron de esta manera, dado que se trató de más del 75% de la población encuestada.

Se distinguen diversas miradas no solo sobre el grado de responsabilidad que tiene el GCBA en asegurar una mejor convivencia en el tránsito, sino también sobre el rol que este actor debiera ejercer en relación con el cumplimiento de las normas que hacen a la convivencia antes enunciada. Esto último puede estar conjugado con el cuestionamiento acerca del lugar que ocupa la responsabilidad individual en hacer de la ciudad un espacio en el cual puedan convivir los diferentes actores, teniendo en cuenta el rol fundamental de un actor gubernamental que cuente con herramientas para encaminar tal dinámica.

Cuadro 1 - Rol y responsabilidad del Estado y del individuo en la convivencia en el tránsito en CABA. Distribución de las respuestas

+ CONCIENTIZACIÓN/EDUCAR	36%	2%
+ SANCIONES	44%	18%
	+ CASTIGO	+ RESPONSABILIDAD INDIVIDUAL

Fuente: Elaboración propia.

En este sentido, se identifican en los resultados variadas aproximaciones sobre cómo deberían materializarse tanto la responsabilidad del GCBA como la individual. Como puede observarse en el Cuadro I, las respuestas al interrogante abierto “¿Por qué creés que es el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires quien tiene la mayor responsabilidad en asegurar una mejor convivencia en el tránsito?” pueden categorizarse en cuatro cuadrantes. En el análisis, se observa lo siguiente: el 36% de este universo dio como respuesta que es el Estado quien tiene el rol de concientizar y educar a la población, proveyendo argumentos tales como “Porque es el responsable de asegurar la correcta ejecución de las leyes de tránsito y de la creación de campañas de concientización”, “Es el que debe legislar, hacer cumplir las normas y fundamentalmente educar”, “Debería concientizar más” y “Porque debe hacer campañas de educación vial”.

Por otro lado, las respuestas más comunes fueron las que apuntaban a que son las autoridades gubernamentales quienes a través de sanciones fuertes y la imposición de la ley de manera tajante lograrían llevar a la comunidad, que actúa guiada por el castigo, hacia una mejor convivencia. Algunas de las afirmaciones más representativas de esta línea de opinión son: “Es necesario castigos severos para lograr acostumbrarse a cumplir las leyes”, “Deberían ponerse consecuencias más graves y mayor control ante infracciones” y “Porque tiene la capacidad de generar mecanismos tal que las consecuencias de no respetar las normas de tránsito sean más graves y por ende se respeten más”.

Son los menos (18%) quienes consideran que se trata de una combinación entre mecanismos de control del estado y la responsabilidad individual, siendo esta última el factor determinante en la realidad que se construye en la vía pública. Quienes adhieren a este punto de vista mencionaron que “Aunque considero que la responsabilidad parte de los individuos en general”, “El gobierno es quien debe garantizar la mejor convivencia posible mejorando los sistemas de control y fiscalización. Como autocrítica, es responsabilidad de todos también cumplir las normas” y “Las normas ya están escritas. Queda respetarlas y eso depende de la buena voluntad de uno”.

Por último, y muy poco peso en el total de las respuestas (2%), se encuentran los que señalaron la importancia de contar con un Estado que eduque y concientice, sumado a individuos responsables de sus acciones sin necesidad de recurrir sanciones o castigos porque la motivación surge desde la genuina voluntad de todos los actores por convivir. Si bien son pocas las respuestas en esta línea, es posible reconocerlos con expresiones tales como: “La responsabilidad es de todos por igual, me parece injusto decir que es el gobierno quien carga con la mayor responsabilidad. El tránsito seguro lo hacemos entre todos” y “Es el gobierno el encargado de generar conciencia en los actores de tránsito para que estos tengan incentivos en respetar las normas”.

Sintetizando, la encuesta llevada a cabo brindó resultados que permiten comprender en mayor medida la auto percepción y la percepción sobre terceros de una muestra de ciudadanos que circulan por CABA acerca de la convivencia en el tránsito, las conductas de los diferentes actores y el lugar que ocupa la autoridad gubernamental a la hora garantizar tal convivencia. Resulta interesante ver cómo tanto en las entrevistas en profundidad como en las respuestas a la encuesta realizada se evidencia el deseo del cambio cultural por parte de la ciudadanía y de la clase gobernante, detectando patrones de comportamiento que van en contra de tal objetivo. Sin embargo, en ninguno de los casos los actores abordados mediante diferentes metodologías de aproximación plantean de manera explícita una autocrítica a su comportamiento en términos de su rol en el cumplimiento del objetivo en común.

Hasta acá se plantearon tres de las metodologías de investigación propuestas para el estudio de la implementación de políticas de promoción del uso de la bicicleta en CABA y del rol del Estado en este contexto. Se presentó la revisión de la normativa vigente en ciudades internacionales en comparación con CABA, el material surgido de las entrevistas en profundidad con actores clave y los principales resultados de la encuesta semi estructurada llevada a cabo con una muestra representativa de personas que viven y circulan en la ciudad cotidianamente.

A continuación, se aborda la última de las modalidades de investigación de este trabajo, que hace foco en analizar el comportamiento de los ciclistas en el momento en el que circulan por la vía pública en CABA.

4.4. Estudio observacional de ciclistas en esquinas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

La presente investigación contó con una instancia de estudio observacional. A través de ella, se recabaron experiencias que evidenciaron el comportamiento de los ciclistas en el tránsito de CABA. Los resultados de este estudio de campo -o más bien de calle- resulta relevante ya que brinda nuevos elementos que complementan los aspectos abordados en las secciones anteriores.

En cuanto a las características de esta metodología de investigación, cabe mencionar que se seleccionaron cinco intersecciones de calles o vías en CABA. El estudio observacional se llevó a cabo en intersecciones que se ubican en las zonas sur, centro y norte de la ciudad, específicamente en los barrios de Parque Patricios (Comuna 4), Villa Crespo (Comuna 15), Balvanera (Comuna 3), Palermo (Comuna 14) y Villa Urquiza (Comuna 12). Las observaciones fueron realizadas en días hábiles, entre las 9 y 18 hs, durante un período de tiempo de 90 minutos en cada una de las esquinas. Como condición necesaria en el marco del estudio, se fijó que al menos una de las arterias que conforman la intersección contara con un carril exclusivo para ciclorodados (ciclovía o biciesenda).

Tabla 1 - Características demográficas de la población ciclista observada.

	Esquinas					Total	
	Av. Libertador y Jerónimo Salguero	Av. Córdoba y Pres. José Evaristo Uriburu	Av. Comientes y Raúl Scalabrini Ortiz	Av. Triunvirato y Manuela Pedraza	Dean Funes y Av. Caseros		
Hombre	73%	68%	77%	59%	82%	906	72%
Menor de edad	2%	1%	0%	9%	1%	27	2%
Mayor de 60 años	3%	8%	5%	1%	5%	54	4%
Repartidores (Apps)	3%	11%	8%	3%	5%	76	6%

Fuente: Elaboración propia.

Como primer análisis del estudio observacional, se pueden considerar los resultados detallados a continuación en relación con las características demográficas de la población estudiada, presentes en la Tabla 1. De un total de 1.263 ciclistas observados, casi dos tercios fueron de sexo masculino (72%) confirmando en este sentido una gran brecha de género en el uso de la bicicleta en la calle. Tal tendencia se vio profundizada en la esquina de Dean Funes y Av. Caseros (Parque Patricios, Comuna 4). Cabe

mencionar, como característica relevante, que se ubica en la zona de la ciudad con menores ingresos per cápita según la Dirección General de Estadísticas y Censos de la CABA.¹⁸

Por otro lado, en cuanto a las edades de los ciclistas, se identificó que la población de menores de edad y mayores de 60 años es poco numerosa en promedio (6%). Sin embargo, en la esquina más residencial entre las estudiadas¹⁹ es en la que se observó la mayor cantidad de menores de edad circulando en bicicleta.

En relación con la cantidad de personas que realizan servicios de entrega de comida y mensajería en bicicleta para las principales aplicaciones celulares (Rappi, PedidosYa y Glovo) no se encontró un número importante de circulación en ninguna de las intersecciones estudiadas, se estima que este resultado se debe al horario del día en el cual fueron realizadas las observaciones, teniendo en cuenta que el mayor flujo de este grupo de ciclistas suele ser en los momentos del día de las comidas (almuerzo y cena).

Como parte del estudio de las observaciones a los ciclistas urbanos, se percibieron comportamientos diversos en relación con la convivencia en el tránsito y a la seguridad vial (cuidado propio y de terceros) pero también algunos patrones vinculados al cumplimiento de la normativa vigente.

Tal como fue presentado en una de las secciones anteriores de la presente investigación, el Código de Tránsito Nacional, el Código de Tránsito y Transporte de la CABA y el Manual del Ciclista de CABA²⁰ sostienen la obligatoriedad de ciertas conductas para quienes circulan en bicicleta por la vía pública. A partir del análisis de los resultados de este estudio observacional, es posible interpretar que las normativas antes mencionadas no están siendo acatadas por un gran número de ciclistas.

Tabla 2 - Comportamientos de la población ciclista observada.

	Cantidad de normativas en las que figura tipificada la infracción	Esquinas					Total	
		Av. Libertador y Jerónimo Salguero	Av. Córdoba y Pres. José Evainsto Unburu	Av. Corrientes y Raúl Scalabrini Ortiz	Av. Triunvirato y Manuela Pedraza	Dean Funes y Av. Caseros		
Usa casco	***	29%	28%	32%	28%	26%	364	29%
Usa auriculares	*	14%	19%	18%	10%	7%	183	15%
No circula por la ciclovia o bicisenda	***	14%	5%	6%	4%	2%	108	9%
<i>Ante un semáforo en rojo</i>								
No respeta el semáforo	***	13%	30%	40%	21%	62%	130	54%
Respeta el semáforo y pisa la senda peatonal	***	12%	9%	11%	14%	14%	27	11%

Normativas: Ley N° 24.449 (Nacional); Ley N° 2148 de 2006 y Anexo I (CABA); Manual del Ciclista de la Ciudad de Buenos Aires

Fuente: Elaboración propia

¹⁸ Anuario Estadístico 2019. Ciudad de Buenos Aires.

¹⁹ Ley N° 6.062 del año 2018.

²⁰ El Manual del Ciclista de la Ciudad de Buenos Aires fue elaborado por la Secretaría de Transporte y Obras Públicas de CABA y se encuentra alojado en la página web de dicha cartera gubernamental, a disposición de los vecinos de manera libre, gratuita y descargable.

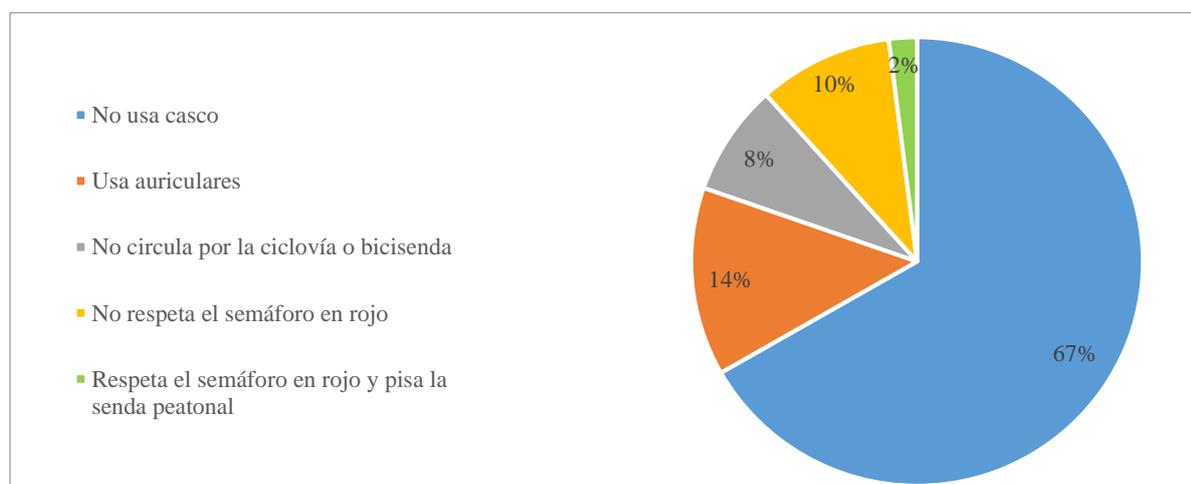
En primer lugar, como se puede ver en la Tabla 2, menos del 30% de las personas observadas portaba casco, siendo obligatorio su uso en todas las normativas antes mencionadas. El respeto al semáforo y a la senda peatonal, obligatorio no sólo para los ciclistas sino para todos los vehículos de la vía pública, no es cumplido por el 65% de los ciclistas que se encuentran en la situación de semáforo en rojo, siendo esta una de las infracciones que más daños pueden causar en terceros. El uso de auriculares, si bien no está prohibido por ley en ninguno de los Códigos de Tránsito, figura como no recomendado en el Manual del Ciclista por la desatención que puede provocar en los ciclistas cuando circulan en la calle y más del 15% de las personas observadas los usaban.

Se deduce, a partir de este análisis, que en las cinco esquinas se percibieron conductas fuera de la ley y de las recomendaciones brindadas por las instituciones ejecutivas y legislativas. En ninguno de los casos de infracción se registró la detención del ciclista por parte de una autoridad de tránsito para labrar un acta o sanción pertinente (según indica el Régimen de Faltas de la CABA). Tampoco se identificó la detención de repartidores de servicios de mensajería infractores, tal como un funcionario entrevistado indicó que se estaba operando en relación con el labrado de multas de ciclistas en la ciudad.

Si bien se identificó que en todas las intersecciones observadas los ciclistas cometieron diversas infracciones que ponen en riesgo su propia integridad y la de terceros, existen faltas más comunes que otras.

En el Gráfico 6 se plantea que, como resultado de la observación, se comprobó en la muestra utilizada que la infracción de tránsito más frecuente en promedio para todas las esquinas estudiadas es “el no uso del casco protector en la cabeza”.

Gráfico 6 – Distribución de las observaciones. Frecuencia de infracciones en el tránsito



Fuente: Elaboración propia

Dos de cada tres personas que circulan en bicicleta no llevan casco- elemento de seguridad individual-. En el ranking de infracciones más frecuentes le sigue el uso de auriculares (14% de los ciclistas observados), que más allá de no encontrarse prohibido en la normativa legal (aunque sí en el Manual del Ciclista), se trata de un elemento que atenta contra la seguridad vial personal. En menor medida, las infracciones detectadas fueron el no respeto al semáforo en rojo (10%), no circular por la ciclovía o bicusenda (8%) y por último respetar el semáforo en “rojo” pero en el momento de la detención, pisar la senda peatonal (2%).

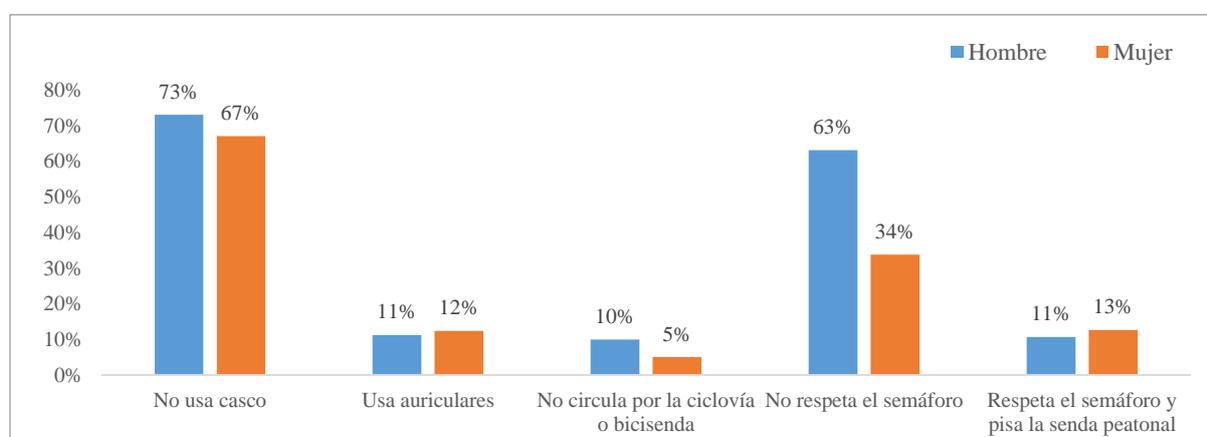
Una conclusión que surge a partir de estos resultados, es el incumplimiento por parte de los ciclistas de la normativa que vela sobre su propia integridad.

Si contrastamos esta deducción con los resultados obtenidos de las entrevistas en profundidad con funcionarios de la cartera de Transporte, vemos que en el último caso la gran mayoría hizo foco en que se está trabajando en una estrategia de persuasión para el cumplimiento de las normas. En esta línea, argumentaron que no se busca aplicar una amenaza de castigo sino la generación de conciencia de cuidado personal como método para que los individuos cumplan con las normas.

Las infracciones detectadas en el estudio en el momento en el cual el semáforo se pone en rojo, si bien representan un espacio menor dentro del total de casos, sigue siendo elevado alcanzando más del 10% en la frecuencia de faltas en el tránsito y presentando un serio peligro principalmente para los peatones, los actores más vulnerables de la vía pública²¹.

Analizando los resultados de las observaciones llevadas a cabo en las cinco esquinas según el sexo o género de los ciclistas, se identificó que los hombres suelen ser quienes mayor cantidad de infracciones cometen, como se puede observar en el Gráfico 7.

Gráfico 7 – Distribución de las observaciones. Frecuencia de infracciones en el tránsito según el sexo.



Fuente: Elaboración propia

²¹ Según el Manual del Ciclista de la Ciudad de Buenos Aires.

Para las faltas mencionadas a continuación, los infractores fueron mayormente masculinos: no usar el casco, (73% hombres y 67% mujeres), no circular por la ciclovía o bicisenda (10% hombres y 5% mujeres) y no respetar el semáforo (63% hombres y 34% mujeres). Las únicas dos infracciones que fueron cometidas mayormente por ciclistas mujeres fueron: usar auriculares (12% mujeres y 11% hombres) y respetar el semáforo en rojo, pero pisar la senda peatonal al detenerse (13% mujeres y 11% hombres).

Continuando el análisis de los resultados previamente mencionados, es significativa la brecha existente en el caso del no respeto del semáforo en rojo, donde la conducta infractora es casi 20 puntos mayor para los hombres. El incumplimiento de esta norma de tránsito, presente tanto en el Código de Tránsito Nacional como en el Código de Tránsito y Transporte de CABA ubica a los ciclistas como amenazas en la vía pública tanto para peatones como para los demás actores, ya que la conducta puede desencadenar una reacción por parte de ellos que conlleven riesgos en todos los niveles de circulación. A su vez, resulta importante tener identificada la población que no respeta el semáforo en rojo para poder luego trabajar en la concientización y educación para el cumplimiento de la norma.

En el desglose de los comportamientos infractores en el tránsito, siguiendo el criterio de la distinción por sexo, cuando se revisa en detalle los casos de ciclistas que no respetaron el semáforo en rojo encontramos que muchos de ellos están incumpliendo una o más normas además de la recién mencionada.

Tabla 3 - Perfil de riesgo de población observada.

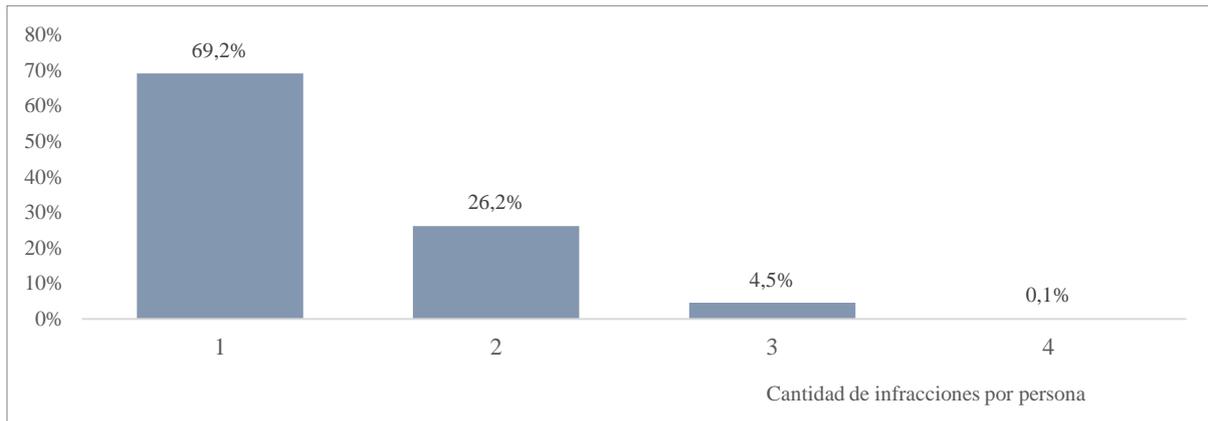
	No respeta el semáforo en rojo			Total
	No usa casco	Usa auriculares	No circula por la ciclovía o bicisenda	
Hombre	40%	10%	4%	54%
Mujer	34%	10%	1%	45%

Fuente: Elaboración propia

En la Tabla 3 se puede observar un resumen del análisis de los resultados obtenidos en las observaciones referidas al universo de ciclistas que no respetan el semáforo en rojo en la vía pública.

Tanto entre los hombres como entre las mujeres, la infracción más frecuente de quienes no respetan el semáforo es el no uso del casco, siendo los masculinos quienes incumplen en mayor medida esta norma (40% vs. 34%). En los números consolidados, se percibe que más de la mitad (54%) de los hombres que no respetan el semáforo en rojo tampoco respetan una o más de las reglas de tránsito, todas ellas asociadas a la preservación individual. Las mujeres de este universo, si bien no alcanzan esa cifra (evidencian un 45% de casos de infracción a otras normas), también presentan una cantidad considerable de infracciones complementarias (10% usan auriculares y 1% no circula por la ciclovía o bicisenda).

Gráfico 8 – Distribución de las observaciones. Cantidad de infracciones por persona.



Fuente: Elaboración propia

En el análisis de los resultados de este estudio resulta relevante mencionar que, como lo indica el Gráfico 8, solamente 1 de cada 5 ciclistas observados no incumplió con ninguna de las normas siguientes: no uso de casco, uso de auriculares, no circulación por ciclovía o biciesenda, no respeto al semáforo y no respeto a la senda peatonal (en las dos últimas infracciones, al estar el semáforo en rojo).

Al procesar los resultados de las observaciones, se identifica que dentro del 79% de los ciclistas que no cumplieron con las reglas de tránsito, el 69,2% cometió una sola de las infracciones antes mencionadas, y el 26,2% incumplió con dos normas. Si bien existieron casos de incumplimiento de tres (4,5%) y de cuatro (0,1%) reglas por ciclista, en la suma representan un porcentaje menor al 5%. Se puede considerar que estas cifras deberían alarmar no sólo a las autoridades de tránsito sino a todos los que circulan por la vía pública, ya que hasta que las conductas de los ciclistas no estén alineadas a la normativa vigente que busca preservar la seguridad vial, el peligro de que ocurran siniestros es evidente.

El estudio observacional del comportamiento de los ciclistas en cinco esquinas seleccionadas de manera representativa y estratégica complementa el conjunto de enfoques elegidos para la investigación de este trabajo. Esta última mirada aporta, a escala, evidencia empírica acerca de la conducta de los ciclistas en la vía pública y en relación con las normas de tránsito que los atraviesa como actores ya insertados en la sociedad. La observación en el campo resulta un recurso fundamental para la comprensión de la realidad que actualmente se vivencia en el tránsito, y actúa como complemento de los otros tipos de enfoques de la investigación.

En esta línea, comentarios y afirmaciones identificadas en las entrevistas en profundidad con un directivo de la administración pública hablaba acerca del gran acatamiento a las normas por parte de los ciclistas en CABA, caen cuando observamos los resultados de este estudio de campo.

De esta manera, fue desarrollada otra de las metodologías aplicadas en esta investigación, que posiblemente puede dialogar con los demás enfoques abordados en las secciones anteriores de este

trabajo. A continuación, se comparten en formato de conclusiones e interrogantes resultantes del análisis integral del material aquí compartido.

5. Discusión

El objetivo de la tesis se centró en profundizar en el conocimiento de las motivaciones del Gobierno de la Ciudad detrás de la implementación de una política de promoción de la bicicleta como medio de transporte sustentable en la ciudad, entendiendo al ciclo rodado como un vehículo que fomenta una movilidad activa y exenta de contaminar el ambiente. Asimismo, este trabajo de investigación avanzó en el estudio del comportamiento de los ciudadanos frente al marco regulatorio asociado a la circulación en bicicleta propuesto por el gobierno, quien es el que tiene la potestad de definirlo y de hacerlo cumplir mediante mecanismos consecuentes a su autoridad.

Frente a los cuestionamientos planteados en este trabajo, y algunas de las respuestas que surgen a partir de los resultados de la investigación llevada a cabo mediante diferentes metodologías, se plantea la discusión acerca de cómo está siendo implementada la política de promoción del uso de la bicicleta en CABA y de qué manera el Estado vela por el cumplimiento de la normativa que forma parte de esta política. Especialmente, el foco está dirigido en el cumplimiento de las reglas por parte de los ciclistas, protagonistas de las medidas tomadas por las autoridades gobernantes.

En este sentido, las principales preguntas planteadas por este trabajo fueron, si el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires está cumpliendo con sus objetivos de origen con la implementación de políticas de promoción de uso de la bicicleta y el estudio de la aceptación por parte de la ciudadanía a esta propuesta. En esta línea, otro de los interrogantes que presenta este trabajo es en qué medida los ciclistas están acatando la normativa que delinea los comportamientos esperados por parte de estos actores en el tránsito, y cuál es el *enforcement* del Estado para aplicar tales normas. Por último, la percepción de los ciudadanos acerca del respeto a las reglas y la convivencia en el entorno urbano, y cuál es la responsabilidad del aparato estatal para asegurar tal convivencia son asimismo algunas de las cuestiones sobre las que busca profundizar este estudio.

Para responder a estos interrogantes, se utilizaron las siguientes herramientas metodológicas: revisión de la normativa de CABA vinculada a la circulación en bicicleta por la vía pública y elaboración de un análisis comparativo con normas vigentes en otras ciudades del mundo, entrevistas en profundidad a actores claves en la implementación de la política de movilidad antes mencionada, encuestas semi estructuradas virtuales a una población auto seleccionada aleatoriamente y un estudio observacional del comportamiento de ciclistas en diferentes esquinas de la ciudad.

El trabajo se propuso, en un primer lugar, abordar la temática referida a las motivaciones detrás de la implementación de políticas de promoción de uso de la bicicleta y los niveles de aceptación de la ciudadanía para con esta propuesta. A partir de la investigación realizada, se observa que, por un lado, funcionarios creadores e implementadores de esta iniciativa afirman que la cultura ciclista está

creciendo a un ritmo significativo, lo que se evidencia por el despliegue de infraestructura ciclo inclusiva en la ciudad, pero también en el crecimiento del volumen de ciclistas que circulan por la vía pública.

Los ciclistas, por su parte, parecen avalar el desarrollo de esta política en términos del uso de los carriles exclusivos construidos por el gobierno local. Las observaciones evidenciaron que el cumplimiento de la circulación por las ciclovías y bicisendas es elevado, y que en muchas ocasiones son otros actores del tránsito los que no respetan los espacios que corresponden a quienes se mueven en ciclo rodado por la vía pública.

Al grado de acatamiento de las medidas vigentes por parte de los ciclistas en el momento de circular en el tránsito, los estudios observacionales en las esquinas seleccionadas devuelven resultados que muestran un bajo respeto a las reglas presentadas en la revisión de normativa vigente en CABA. El uso de elementos de seguridad y el cumplimiento de las normas de tránsito generales y particulares para quienes circulan en bicicleta no formaron parte del comportamiento de un gran porcentaje de los ciclistas observados, y en estos casos tampoco se identificó una fiscalización por parte del Estado, que exigiera el respeto a las normas y sancionara a quienes no la cumplieran. En este sentido, el *enforcement* por parte del gobierno para hacer cumplir las reglas presentes en los Códigos de Tránsito local y nacional no fue identificado en términos de detención de los infractores por parte de las fuerzas fiscalizadoras.

Por su parte, los altos directivos de la administración pública consultados sobre este punto coincidieron en que actualmente no resulta una prioridad hacer cumplir las normas de tránsito por parte de los ciclistas, sino más bien impulsar el uso de la bicicleta sin buscar poner restricciones a la circulación (entendiendo restricciones como sanciones a los infractores).

Otra de las preguntas planteadas por este trabajo, a partir de los cuestionamientos previamente mencionados, es cómo perciben los ciudadanos la convivencia en la vía pública y el respeto a las reglas de tránsito contemplando la diversidad de actores que se presentan en este ámbito. En esta línea, las encuestas reflejaron que la autopercepción en relación con el cumplimiento de las normas es elevada, mientras que la sensación de acatamiento por parte de los demás actores del tránsito es baja, en términos generales. Esto muestra o evidencia una disociación entre las conductas propias y de terceros, identificando puntualmente ciertos agentes que en mayor medida son infractores a la ley tales como motociclistas y automovilistas y en menor medida los peatones.

En este mismo sentido, los especialistas entrevistados aseguran que, en estudios realizados por el GCBA, se comprobó esta misma tendencia a registrar las infracciones ajenas y no las propias y que abre la posibilidad a un trabajo de concientización por parte del Estado para fortalecer el respeto por las normas.

Por último, se presenta el interrogante acerca de cuál es la responsabilidad del Estado en garantizar la convivencia en la vía pública contemplando la diversidad de actores y teniendo en cuenta la incorporación del ciclista urbano como nuevo agente vulnerable dentro de la dinámica del tránsito.

A partir de las distintas metodologías abordadas en esta investigación, se interpreta que la ciudadanía considera en su mayoría que la autoridad gobernante debe asegurar una convivencia segura y pacífica mediante mecanismos de *enforcement* y a través de la concientización de todos los actores presentes en la vía pública. Llegar a un comportamiento responsable por parte de la totalidad de las personas que circulan por la calle es, para muchos, el rol del Estado en su carácter de regulador de las conductas de la vía pública. El gobierno local enfatizó, en el contexto de las entrevistas realizadas, que si bien realizan muchas acciones de capacitación y formación de los diferentes actores en materia de seguridad vial y convivencia ciudadana, la responsabilidad es también de las personas que transitan la ciudad, y este concepto es parte del cambio cultural que desde el Estado se busca impulsar.

Resulta relevante remarcar, en el contexto del planteo de una discusión entre los diferentes actores y normativa vigente estudiados, que este trabajo cuenta con algunas limitaciones en cuanto a las metodologías de investigación y al alcance de algunos aspectos en los que se buscó profundizar desde un comienzo para llegar a conclusiones pertinentes en base a las temáticas abordadas.

Por ejemplo, en relación con el estudio observacional llevado a cabo para esta tesis, en futuras investigaciones se podría ampliar la muestra de esquinas con el fin de poder identificar si existen hallazgos no identificados en este trabajo. A pesar de que para este trabajo la definición de intersecciones implementada cumple con ciertos criterios que propone tener una selección variada de realidades potenciales, se asume que es viable contar con una muestra aún más representativa del comportamiento de los ciclistas en diferentes puntos estratégicos de CABA.

En línea con las características de esta instancia de observaciones *in situ*, otra de las limitaciones que tiene la tesis es que en las esquinas estudiadas la representatividad de los nuevos fenómenos de servicios de entrega de comida y mensajería no aparece de manera tan marcada. Esto está asociado con el horario que se escogió para hacer la muestra y se reconoce como limitación ya que es probable que se haya subestimado en el análisis la cantidad de estos agentes que circulan por la vía pública en la ciudad. En una potencial agenda futura de investigación, debería incluirse la observación del comportamiento de estos nuevos actores, identificando franjas horarias que se acercan más a los momentos en que ocurren los picos de demanda de los productos básicamente alimenticios que se distribuyen a través de estas redes.

Asimismo, dentro del marco de esta investigación, se considera que la encuesta semiestructurada elaborada en la plataforma Google Form y difundida a través de redes sociales tiene sesgos asociados con el tipo de población que accede a responder esta clase de cuestionarios virtuales. Por este motivo es que en el caso de que la intención sea contar con un universo respondiente más amplio y comprensivo, corresponde realizar una encuesta con mayor representatividad. Esto podría lograrse, en primer lugar, escogiendo una modalidad de difusión del cuestionario más abarcativa.

Por último, se identificó en este estudio una limitación para poder incorporar al mapeo de actores ciertos actores clave que podrían haber generado un aporte significativo a la investigación. Se trata de los Agentes de Tránsito de la Ciudad de Buenos Aires, cuerpo de fiscalización de la vía pública

que en ningún momento quiso dar respuestas frente a la invitación a contestar unas breves preguntas con fines de colaborar con el desarrollo de este trabajo.

La discusión planteada entre los diferentes actores y la normativa vigente estudiados en el marco de la investigación presente, así como también las aclaraciones sobre las limitaciones encontradas a la hora de realizar este trabajo, contribuyen a la generación de conclusiones integrales de la investigación que se desarrollan en la próxima sección.

6. Conclusiones

Las investigaciones llevadas a cabo para el desarrollo de este trabajo evidencian que, desde hace un poco más de una década, el GCBA buscó posicionar al ciclista como nuevo actor del tránsito impulsando diferentes iniciativas que le dieron protagonismo en la escena vial local. Se siguen desarrollando intervenciones físicas (ciclovías y bicisendas) en todos los barrios y comunas de la ciudad, se creó un sistema de transporte público de bicicletas (Ecobici), se generaron incentivos económicos con aliados estratégicos que fomentan el ciclismo urbano y permanentemente se definen espacios de diálogo con agentes involucrados en la cultura ciclista y en la promoción de la seguridad vial.

La intención de ubicar al ciclista como un nuevo actor del tránsito que eventualmente masivo en las calles, podría conducir a pensar que la promoción del ciclo rodado es actualmente la prioridad para las autoridades gubernamentales, haciendo perder de vista la importancia y el esfuerzo en el cumplimiento de las normas que son parte de la implementación de esta política de movilidad.

En este sentido, se observó que existe un alto nivel de aceptación de la comunidad en relación al uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo para trasladarse en la ciudad que se ve reflejado, entre otras cosas, en el aumento de cantidad de ciclistas en las calles. Sin embargo, esta aceptación de la política de movilidad impulsada por el GCBA no se materializa en los niveles de acatamiento de la normativa por parte de quienes circulan en ciclo rodado.

Fuentes de la administración gubernamental admiten que no se busca hacer cumplir las reglas de tránsito a los ciclistas con mecanismos de *enforcement* (aunque sí los ciclistas que realizan servicios de entrega de comida y mensajería en algunos casos) para no generar trabas al fomento del uso de la bicicleta. En relación a esto último, el mensaje pareciera ser desigual entre lo que se espera como conducta de otros actores del tránsito (a los que sí se fiscaliza desde el Estado) y de los ciclistas. Opuestamente, corresponde y es importante que todas las personas que transitan la vía pública, en cualquier tipo de vehículo, cumplan con las normas para que la convivencia en la vía pública sea segura y pacífica.

Cabe mencionar que el tránsito compone un entramado de actores que tiene una dinámica que, de no cumplirse con los parámetros de comportamiento establecidos por la norma, puede derivar en un equilibrio disfuncional que provoque siniestros que tienen como principales víctimas a los actores más

vulnerables: peatones y ciclistas. De todas maneras, estos dos últimos agentes no quedan exentos de cumplir con las reglas ya que forman parte de este escenario vial en el cual todos deberían cumplir con su cuota de responsabilidad en base a su conducta.

Pueden ser considerados responsables de la convivencia en el tránsito el Estado en su rol de regulador, concientizador y fiscalizador, pero también de todas las personas que transitan por la ciudad. En distintos momentos, cada uno de los individuos que circula por CABA asume el rol de peatón, automovilista y otros eventualmente, con lo cual es importante ser conscientes sobre el comportamiento que se tiene en cada una de estas instancias ya que cada una de ellas conlleva una responsabilidad.

Actualmente no pareciera haber una sensación de equilibrio funcional en el tránsito a partir de lo que devolvieron los resultados de las encuestas, y transmitieron tanto funcionarios del GCBA como referentes de organizaciones de la sociedad civil. Si bien una gran cantidad de personas responsabilizan a algunos actores del tránsito en particular, corresponde que en todos los casos exista una mayor conciencia de las consecuencias que derivan de un comportamiento infractor en la vía pública. El incentivo a cumplir la ley, en muchos casos, reside en evitar sanciones (económicas o de otra índole), sin embargo, es importante transmitir que una conducta adecuada en el tránsito tiene incentivos adicionales y no menos importantes: evita daños y perjuicios a uno mismo y a terceros.

No obstante, los ciclistas no dejan de ser actores de la vía pública que deben cumplir de igual manera que los demás las normas que le son atribuidas para hacer del ciclismo urbano un modo de movilidad que impulsa beneficios y favorece a un equilibrio virtuoso dentro del tránsito.

En ese sentido, es responsabilidad tanto de los ciclistas que circulan por CABA como del Estado que hace cumplir las normas establecidas en los Códigos de Tránsito que rigen sobre el territorio que la incorporación de la bicicleta en el tránsito cumpla con los objetivos propuestos y promuevan una mejor convivencia en la vía pública.

En el presente trabajo se obtuvieron un número significativo de respuestas a las problemáticas descriptas al inicio, quedando otras pendientes, con vistas a ser resueltas mediante la implementación de metodologías alternativas y complementarias que logren llegar a una aproximación más adecuada.

Surgen nuevos interrogantes para una futura agenda de investigación, principalmente alineados a las motivaciones que dieron origen a la política de movilidad sustentable estudiada en esta tesis. En este sentido, cabe preguntarse acerca de la medición y evaluación oficial de las medidas tomadas con relación a diferentes temas tales como el impacto del uso de la bicicleta en la salud de los transeúntes de CABA, en la emisión de gases contaminantes en el ambiente y en la eficiencia en el tránsito producto del aumento del ciclismo urbano. Al momento, no se encontraron indicadores publicados por un ente gubernamental que reflejen los efectos positivos (o negativos) de las medidas implementadas en el marco de esta política de movilidad vinculados con los conceptos antes mencionados, y se considera de gran relevancia poder contar con datos confiables en la materia para considerar mejoras en la implementación, de ser necesario.

Por otro lado, en vistas a continuar con el estudio de esta temática, se proponen nuevos mecanismos de investigación que permitan obtener enfoques diferentes que complementen el análisis. En esta línea, se sugiere por ejemplo la elaboración de una encuesta dirigida especialmente a la población ciclista, con el fin de comprender sus motivaciones a la hora de elegir este medio de transporte para circular por la ciudad, y profundizar acerca de su comportamiento en la vía pública en términos de cumplimiento de las normas de tránsito.

El objeto de estudio propone muchas aristas para seguir indagando, teniendo en cuenta que la política de promoción de la bicicleta en CABA continúa vigente y desde el gobierno aseguraron que hay todavía muchos puntos a trabajar desde el Estado, como por ejemplo el cambio cultural en el tránsito producto de la incorporación del ciclista como nuevo actor. Esto abre muchas oportunidades de exploración relativas a la temática, que definen grandes desafíos a futuro para nuevas investigaciones.

Por último, para poder generar un mayor entendimiento del impacto de las medidas adoptadas por el GCBA y los gobiernos en general, debe considerarse la implementación de mecanismos de análisis y monitoreo de políticas públicas. Asimismo, se recomienda evaluar la generación de investigaciones que permitan visibilizar datos confiables acerca de la implementación de iniciativas empodera a la ciudadanía. De esta manera, se podría otorgar a la población impactada evidencia y fundamento técnico acerca de las decisiones tomadas por parte de las autoridades en relación a las problemáticas que la afectan de manera integral –salud, ambiente, urbanismo- y que por ello se encuentran dentro de la agenda pública.

Bibliografía

- Caballero, R. et al. (2014). *Uso de la bicicleta como medio de transporte: influencia de los factores psicológicos*.
- Chaloux, N. & El-Geneidy, A. (2019). *Rules of the Road: Compliance and Defiance among the Different Types of Cyclists*. Journal of the transportation research board.
- Copenhagenize Index. <https://copenhagenizeindex.eu/>. Última visita el 30/04/2021.
- Dekoster, J. & Schollaert, U. (2000). *En bici, hacia ciudades sin malos humos*. International Transport Forum.
- Dill, J. & McNeil, N. (2013). *Four types of cyclists? Examination of typology for better understanding of bicycling behavior and potential*. Transportation Research Record.
- Dolan, P. et al. (2010). *MINDSPACE Influencing behaviour through public policy*. Institute for Government Cabinet Office.
- Equipo de Análisis Ecológicos (1986). *La bicicleta: el medio más saludable de desplazarse por la ciudad*. Integral (num.81).
- Fellner, G., Sausgruber, R. et al. (2013). *Testing Enforcement Strategies in the Field: Threat, Moral Appeal and Social Information*. Journal of the European Economic Association.
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2016). *La historia de la bici en Buenos Aires*.
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2021). *Manual del Ciclista*.
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2019). *Manual del conductor CABA*.
- Gobierno de Uruguay. *Guía Para Ciclistas*.
- Gunningham, N., (2010). *Enforcement and Compliance strategies*. The Oxford Handbook of regulation.
- Hee, L., & Dunn, S. (2017). *Urban Mobility: 10 Cities Leading the Way in Asia Pacific*. Singapore: Centre for Liveable Cities & Urban Land Institute.
- Herlihy, D. V. (2004). *Bicycle: The story*. Yale University Press.
- Hubert, A. et al. (2017). *Cyclists' starting behavior at intersections*. IEEE Intelligent Vehicles Symposium (IV).
- Huemer, A. K. et. al. (2018). *Motivating and deterring factors for two common traffic-rule violations of cyclists in Germany*.
- Johnson, M. et al. (2013). *Why do Cyclists Infringe at Red Lights? An Investigation of Australian Cyclists' Reasons for Red Light Infringement*. Accident Analysis and Prevention.
- Kreimer, R. (2006). *Tiranía del Automóvil*. Ediciones Anarres
- Lorenc, T. et al. (2008). *Attitudes to Walking and Cycling among Children, Young People and Parents: A Systematic Review*. Journal of Epidemiology and Community Health.

- Martinez Filho, A., Vasconcellos, E. A., & Paulino, H. (2014). *Gestión del tránsito*. Serie de cuadernos de investigación del Observatorio de Movilidad Urbana de América Latina y el Caribe.
- McLeod, K. (2016). *Bicycle Laws in the United States-Past, Present, and Future*. Fordham Urban Law Journal.
- Montoro, L. (2018). *Validation of the Cycling Behavior Questionnaire: A tool for measuring cyclists' road behaviors*. Science Direct.
- Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires. (2020). *Informe estadístico sobre las víctimas fatales a causa de siniestros viales*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Ocampo, X. et al. (2018). *Guía para la planeación e implementación de sistemas públicos de bicicletas en ALC*. BID.
- Organización de las Naciones Unidas (2015). *El ciclismo y los objetivos de desarrollo sostenible*. The Global Goals for Sustainable Development.
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. (2012). *Perspectivas ambientales de la OCDE hacia 2050*. OECD Environmental Outlook to 2050: The Consequences of Inaction.
- Organización Mundial de la Salud (2018). *Global action plan on physical activity 2018–2030. More active people for a healthier world*. Geneva: World Health Organization.
- Organización Mundial de la Salud (2018). *Global status report on road safety 2018*. Geneva: World Health Organization.
- Porter, M. E., (1991). *La ventaja competitiva de las naciones*. Vergara Editor.
- Rodríguez, M., Pinto Ayala, A. M. & otros, (2017). *Cómo impulsar el ciclismo urbano: Recomendaciones para las instituciones de América Latina y el Caribe*. Publicaciones BID.
- Rodríguez, M. et al. (2017). *Cómo promover el buen uso de la bicicleta: Exposición del ciclista en ámbito urbano: Diagnóstico y recomendaciones*. Publicaciones BID.
- Sen, A. (2000). *Desarrollo y libertad*. Editorial Planeta.
- Vivanco, L. (2013). *Reconsidering the Bicycle: An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing*.
- Worldometers. <https://www.worldometers.info/bicycles/>. Última visita el 30/05/2021.

Anexo 1

- (a) Entrevistas semi estructuradas a funcionarios y ex-funcionarios de carteras del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires involucrados en la coordinación de los sistemas de movilidad urbana.
1. ¿Cuáles fueron los principales objetivos en la implementación del sistema de transporte en bicicleta como nueva modalidad de movilidad sustentable en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (se comprende al “sistema de transporte en bicicleta” como toda acción y elementos referidos a la promoción de la movilidad en este medio de transporte por parte del Estado; no se refiere al sistema de Ecobici)?
 2. ¿Se basaron en algún/os modelo/s para diseñar e implementar este sistema?
 3. ¿Qué dificultades encontraron en ambas etapas (diseño e implementación)?
 4. ¿Cuáles de estas dificultades ya habían previsto?
 5. ¿Hicieron correcciones durante la implementación del sistema? ¿Se están realizando correcciones permanentemente?
 6. ¿Cuáles son las prioridades en lo que refiere al funcionamiento del mismo?
 7. ¿Cuáles son las oportunidades y rigideces que detectan?
 8. ¿Qué tipo de reclamos aparecen por parte de ciclistas y no ciclistas, diferenciados por grupos? ¿Cómo se canalizan estos reclamos?
 9. ¿Tienen un sistema de evaluación de desempeño del sistema?
 10. En materia de seguridad vial, ¿piensan que el sistema tal cual está funciona hoy cumple con las pautas necesarias para prevenir siniestros que tienen como víctimas y victimarios al ciclista? Respecto a este tema, ¿se prevén mejoras a implementar en el corto plazo?
 11. ¿Cuáles son los motivos por los cuales estas medidas de prevención de seguridad vial no fueron implementadas desde el lanzamiento del sistema de transporte de bicicletas en CABA?
 12. Existen normas y reglamentaciones asociadas a la circulación en bicicleta en la vía pública, incluidas en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. ¿Considera que los ciclistas cumplen estas normas? ¿Por qué?

(b) Entrevistas semi estructuradas a titulares de organizaciones de la sociedad civil vinculadas a la seguridad vial y a comunidades de ciclistas urbanos.

1. ¿Qué opina sobre el diseño y la implementación del sistema de transporte en bicicleta como medio de movilidad sustentable en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en la última década (infraestructura, normativa, comunicación, funcionamiento del sistema)?
2. ¿Qué falencias encuentra el funcionamiento de este sistema en materia de seguridad?
3. ¿Considera que desde el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires se proveen estadísticas robustas sobre siniestros viales que tienen como víctimas o victimarios a los ciclistas?
4. ¿Qué lugar ocupa hoy el ciclista en el tránsito? ¿Cómo lo perciben el resto de los actores de la vía pública?
5. ¿Es el ciclista un actor de la vía pública que suele respetar las normas de tránsito? ¿Por qué cree que es así?
6. Como sociedad, ¿qué nos falta en la Ciudad de Buenos Aires para incorporar al ciclista como un actor visible en el tránsito?
7. ¿Considera que un cambio cultural en materia de seguridad vial y tránsito es necesario para mejorar la convivencia en la vía pública? ¿Cuáles serían los puntos esenciales que debería considerarse en este cambio cultural?
8. ¿Qué rol cumplen las ONGs en el cambio cultural?
9. ¿Qué rol considera que debería cumplir el Estado en este proceso?

Anexo 2

Encuesta estructurada de comportamiento de los habitantes y transeúntes de la Ciudad de Buenos Aires sobre la temática del respeto a las normas de tránsito.

- Población / Universo: hombres y mujeres mayores de 18 años que habitan y/o transitan la Ciudad de Buenos Aires.
- Modalidad: Encuesta autoadministrada virtual a través de la plataforma Google Forms, 19 preguntas.
- El encuestado debió elegir una única opción entre las posibles y completar con una única respuesta o rankear con numeración decreciente en importancia, según el tipo de pregunta.

Pregunta 1	Edad
Respuesta 1	Cualquier edad igual o mayor a 18 años
Pregunta 2	Género
Respuesta 2	Femenino – Masculino - Otro
Pregunta 3	Lugar de residencia
Respuesta 3	CABA – PBA – Otro
Pregunta 4	Lugar de trabajo
Respuesta 4	CABA – PBA – Otros
Pregunta 5	Si tu lugar de residencia es Ciudad de Buenos Aires, aclarar el barrio.
Respuesta 5	Cualquiera de los 48 barrios de la Ciudad de Buenos Aires
Pregunta 6	Lugar de trabajo
Respuesta 6	CABA – PBA – Otros
Pregunta 7	Máximo nivel de educación alcanzado.
Respuesta 7	Primario incompleto - Primario completo - Secundario incompleto - Secundario completo - Universitario completo - Terciario completo
Pregunta 8	¿Cuáles de estas opciones creés que quienes viven y transitan la Ciudad de Buenos Aires se esfuerzan más por respetar? Rankear las opciones siendo 1 en lo que más se esfuerzan y 4 en lo que menos se esfuerzan (NO REPETIR PUNTAJE).
Respuesta 8	Cumplir con las normas de tránsito - Pagar a tiempo los impuestos - Tirar la basura donde corresponde - No hacer ruidos fuertes en horarios de descanso
Pregunta 9	Según tu opinión, ¿cuáles de estos actores respetan más las normas de tránsito? Rankear las opciones siendo 1 los actores que más respetan y 5 los que menos (NO REPETIR PUNTAJE).
Respuesta 9	Peatón - Ciclista - Automovilista - Motociclista - Colectivero

Pregunta 10	¿Por qué creés que los diferentes actores no cumplen las reglas de tránsito? Seleccionar una única respuesta.
Respuesta 10	Desconocimiento de las normas - Desinterés por las normas - Percepción de consecuencias leves o inexistentes por incumplimiento de normas - Percepción de riesgo baja para mi integridad o la de terceros en el tránsito
Pregunta 11	¿Por qué crees que, aunque sea a veces, no cumplís con las normas de tránsito?
Respuesta 11	Desconocimiento de las normas - Desinterés por las normas - Percepción de consecuencias leves o inexistentes por incumplimiento de normas - Percepción de riesgo baja para mi integridad o la de terceros en el tránsito
Pregunta 12	¿Cómo considerarás que es la convivencia, entendida como la vida en sociedad y el respeto a los conciudadanos, en la Ciudad de Buenos Aires?
Respuesta 12	Muy buena - Buena - Regular - Mala
Pregunta 13	En términos generales, ¿creés que las personas que viven y transitan la Ciudad de Buenos Aires se esfuerzan en tener conductas para una buena convivencia?
Respuesta 13	Sí - No
Pregunta 14	En términos generales, ¿creés que quienes viven y transitan la Ciudad de Buenos Aires CONOCEN las normas de tránsito?
Respuesta 14	Sí - La mayoría sí - La mayoría no - No
Pregunta 15	En términos generales, ¿creés que quienes viven y transitan la Ciudad de Buenos Aires CUMPLEN con las normas de tránsito?
Respuesta 15	Sí - La mayoría sí - La mayoría no - No
Pregunta 16	¿Con qué frecuencia cumplís con las normas de tránsito?
Respuesta 16	Siempre - Casi siempre - A veces - Casi nunca - Nunca
Pregunta 17	¿Cuál es tu rol más frecuente como actor del tránsito?
Respuesta 18	Peatón - Ciclista - Automovilista - Motociclista - Colectivero
Pregunta 18	Según tu opinión, ¿cuál de estos actores tiene una mayor responsabilidad en asegurar una mejor convivencia en el tránsito en la Ciudad de Buenos Aires?
Respuesta 18	Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires - ONGs vinculadas al tema de tránsito - Peatones - Ciclistas - Automovilistas - Motociclistas - Colectiveros
Pregunta 19	¿Por qué?
Respuesta 19	Respuesta abierta

