biciudadana: cómo sería el Bicing si su diseño y gestión fueran colectivos.

Publicat per Centre d'Estudis i Recursos Culturals [1] el 18/11/2014 - 13:37 | Última modificació: 01/10/2020 - 14:36

Efraín Foglia [2], Lucía Lijtmaer [3]

Definición según Wikipedia: El Bicing es un servicio de alquiler de bicicletas públicas en la ciudad de Barcelona que se implantó en marzo de 2007, promovido por el Ayuntamiento y gestionado por la empresa Clear Channel.

El relato en torno a la prestación del servicio de alquiler de bicicletas promovido por el Ayuntamiento de Barcelona se ha instalado en los siguientes ejes: se trata de un servicio público, que mejora la calidad de vida de los ciudadanos, y que facilita la movilidad de los usuarios utilizando una tecnología verde y asequible para los bareloneses.

Sin embargo, el relato ha contado, a lo largo de los años, con ciertas aristas: pese a ser comunicado por la administración local cómo un éxito de implantación, el 40% de los usuarios se desvincula de su uso [4]. Por otro lado, ha generado tensión entre el pequeño comercio [5], el caos viario entre los turistas que lo usan y su posterior segregación [6], el robo continuado de los vehículos [7] y la constante problemática de cómo considerar su uso [8] en el área metropolitana -los municipios colindantes a la ciudad, con las que Barcelona limita pero sin ninguna barrera física-.

Este texto propone dibujar la gestión de Bicing a partir de la experiencia de guifi.net [9], la red de telecomunicaciones autogestionada más grande del mundo y referente mundial por su modelo de construcción ciudadana. La propuesta pone sobre la mesa metodologías de gestión muy simples y que llevan funcionando diez años con un elevado grado de eficacia, mayoritariamente en territorio catalán.

Partimos de la base de que la bicicleta es un objeto cultural, normalizado y con transversalidad de uso (transporte, deporte, entretenimiento, etc.). Por este motivo consideramos más sencilla la construcción ciudadana de una red de bicicletas, en comparativa con la construcción de infraestructuras de telecomunicación.

En el plano más teórico, Bicing ofrece ahora un servicio positivo. Un sistema municipal de bicicletas parecería evitar problemas característicos que se padecen en ciudades como Barcelona: el robo de los vehículos privados es costumbre, la falta de espacio para aparcar (en fincas, comercios o espacio público) es la norma, y el ciudadano, además, debe hacerse cargo del mantenimiento de la bicicleta propia.

Pero, como hemos explicado al inicio, el sistema planteado contiene fallos de gran alcance en seguridad, vialidad, y relación ciudadana. Además, por la propia naturaleza del proyecto, es necesario hacer las preguntas que se están evitando desde la implantación del sistema en 2007. ¿Cuan beneficiosa es la centralización de la gestión del uso de las bicicletas por parte de la administración local?, ¿Qué efectos puede tener que dicho plan sea asignado para su explotación a una sola empresa privada que ha sido expedientada ya por la misma administración [10] que

la contrata y no genera, pese a lo que se explica en medios de comunicación, un retorno laboral o social [11] en condiciones? ¿Es positivo que esa empresa gestora tenga nuestros datos bancarios, más allá de su (pésima) gestión sobre ellos? ¿Qué desventajas tiene homogeneizar el tipo de bicicletas (un solo modelo) en una sociedad que requiere usos diversos?

Además de plantear estas preguntas y cuestionamientos a la gestión, nos interesa poner el foco sobre el olvido por parte de la administración local en resolver las problemáticas que ya existían anteriormente (robos, parkings, falta de carriles bici, etc..). No debemos olvidar que las bicis ya existían en Barcelona, solo había que dar apoyo desde la administración local, facilitar su gestión en la ciudad y alumbrar aquello que no estaba resuelto. Por tanto, contar con lo que ya existe para potenciarlo.

Si resumimos el estado actual de la situación, la ciudad cuenta con dos problemas: los que ya existían con las bicicletas particulares y los que ha generado el Bicing. Todo esto a un costo de 16 millones de euros [12] -convirtiéndolo, con diferencia, en el transporte metropolitano más subvencionado-, que seguramente serían rebajados con una red ciudadana de vehículos de propulsión humana gestionado en parte por la ciudadanía (teniendo, por tanto, en cuenta sus bicicletas, incluyendo a comercios locales, gestionando su diseño por barrios y dinámicas de transporte) y por otra parte, por la administración (en lo que respecta a infraestructuras, normativas, cuidados y protección). Atendiendo, pues, al principio de que en definitiva la ciudad se construye entre todos los actores sociales.

Propuesta de gestión del Bicing desde la experiencia de guifi.net

En la red guifi.net un nodo es la unidad mínima que ayuda a tejer la red, sumando nodos tenemos una malla ciudadana [13] en la que se distribuyen los beneficios y las obligaciones de pertenecer a dicho proyecto. Para efectos de nuestra propuesta cambiaremos la palabra “nodo” por “bicicleta”.

1.- **Propiedad distribuida**: cada persona es dueña de su bici y compartimos entre todos la construcción de todo el ecosistema de transporte urbano.

Ciudadanos:

Cada persona es dueña de su bicicleta y se hace responsable de su mantenimiento.

Cada persona gestiona su bicicleta a la medida de sus necesidades(estilo, uso, costo, customización…).

Ayuntamiento:

Ayuda a la adquisición del vehículo a las personas en función de sus limitaciones económicas. Con esto se activa el comercio local relacionado con la cultura de las bicicletas (talleres, pequeños distribuidores, etc.). La idea es que todas las personas puedan acceder a tener una bicicleta, si así lo requieren.

2.- **Responsabilidad compartida**: la red se construye entre todos, de abajo hacia arriba y cada barrio tiene su especificidad.

Ciudadanos:

Asumen la responsabilidad de cuidar la infraestructura (carril bici, parking, etc.) y ayudan a construir más. Se piensa en función de cada barrio y de sus necesidades a partir de la experiencia cotidiana.

Se crean grupos de trabajo autogestionados por barrios para la mejora de las vialidades y para el diseño de protocolos de convivencia (licencia pro-común). Normas viales en común y adaptadas a cada localidad.

Ayuntamiento:

Solución de parkings de bicicletas: en calles, fincas, parques, estaciones de tren, metro.

Solución a la seguridad de las bicis.

Solución en diseño de vialidades.

Diseño de la red de vehículos gestionados desde la ciudadanía o con ayuda de esta.

Queremos tener en cuenta el siguiente factor, además, que Bicing y el Ayuntamiento han dejado de lado: ¿Es capaz Barcelona de diseñar su propia bicicleta? Se necesita una bicicleta o sistema de movilidad que se adapte a las necesidades de nuestra ciudad. Como punto relevante debemos añadir que la orografía de Barcelona dificulta el uso de la bicicleta en las pendientes características de la ciudad -que aumentan considerablemente a partir de la mitad norte-. Por tanto, se debe buscar una solución local que funcione en este contexto.

No queremos dejar de apuntar cómo realizando una investigación en torno a la estructura e implantación de Bicing, hemos observado que el relato al que nos referíamos en un inicio ha ido mutando discursivamente tanto por parte del gobierno como de los medios de comunicación en consonancia con los discursos de la administración pública local.

El Bicing se proponía al principio como una alternativa viable por el gobierno, pero fue vista como desastrosa por una parte de los medios. Pasó a ser una fuente de trabajo, pese a ser éste en realidad precarizado y eventual. Se relataba como una parte de la #marcabarcelona que atrae inversiones [14], pero hubo que repeler a los turistas de su uso por el caos que provocaba. Se lo asumía como un recurso vial, cuando pasó, directamente, a someter las decisiones urbanísticas públicas a su antojo [15]. Por no hablar de las decisiones en torno a su precio [16], monopolio o concesión publicitaria [17], que fueron ampliamente tratadas. Más recientemente, el relato ha requerido la inclusión del Bicing como una iniciativa smart, catalana y que resulta referente internacional [18].

Afortunadamente para todos, la realidad se explica en términos más terrenales: a día de hoy, el Bicing cuesta 16 millones de euros al año -de los cuales 4 los aporta la ciudadanía, y 12 millones el Ayuntamiento [19]- y su uso sigue siendo desigual.

Desde aquí, la propuesta quiere plantear el uso y gestión de un modelo más horizontal, que pueda incluir a colectivos tanto en la resolución del diseño como en el uso ciudadano a través del conocimiento local.

A estas alturas, ya todos deberíamos poder asumir que este enfoque -independientemente del color político de la administración que lo gestione, como ha sucedido hasta ahora con guifi.net- puede generar soluciones más eficaces, cívicas y con un beneficio general y responsable que delegar éstas a un monopolio lejano.

Lucía Lijtmaer, s'ha passejat per mitjans com a ADN, Factual, Público o, ara a Eldiario.es. També comissària cultural, traductora literària i professora en centres com la Universitat de Vic, ha publicat llibres com No tenías casi nada que ponerte o Esfinges.

Efraín Foglia és dissenyador en interaccions digitals, investigador i docent.

Categories: Debat 2014
Categories: Debats Interacció
Categories: Article
Etiquetes: polítiques públiques
Etiquetes: governança
Etiquetes: institucions culturals
Etiquetes: #debat14
Etiquetes: administració local

- [20]

URL d'origen: https://interaccio.diba.cat/blogs/2014/11/18/biciudadana-como-seria-bicing-si-su-diseno-y-gestion-fueran-colectivos

Enllaços:
[1] https://interaccio.diba.cat/members/cerc

[2] http://www.efrainfoglia.net/
[3] http://www.eldiario.es/autores/lucia_lijtmaer/
[4] http://m.publico.es/340973
[5] http://www.sindicadegreugesbcn.cat/pdf/monografics/bicicleta.pdf
[6] http://www.elpuntavui.cat/ma/article/2-societat/5-societat/287966--el-bicing-canvia-per-evitar-que-els-turistes-lagafin-.html?cca=1
[7] http://elpais.com/diario/2009/12/03/catalunya/1259806041_850215.html
[8] http://lhdigital.cat/web/digital-h/noticia/-/journal_content/56_INSTANCE_txR0/11023/1194219
[9] http://es.wikipedia.org/wiki/guifi.net
[10] http://elpais.com/diario/2010/08/12/catalunya/1281575244_850215.html
[11] http://www.transportebcn.es/bici/noticia/2090/el_bicing_encara_no_te_cap_empleat_fix_any_despres_dhaver_entrat_servei.html
[12] http://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20140321/54404301422/vodafone-pagara-4-millones-en-tres-anos-para-patrocinar-el-bicing-de-barcelona.html
[13] https://guifi.net/ca/node/2444/view/map
[14] http://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20140814/54413051039/roma-se-fija-en-barcelona-para-implantar-su-propio-bicing.html
[15] http://elpais.com/diario/2008/09/23/catalunya/1222132039_850215.html
[16] http://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20121025/54353473391/sindica-barcelona-quejas-precio-bicing.html
[17] http://ccaa.elpais.com/ccaa/2014/03/20/catalunya/1395342613_454184.html
[18] http://www.lavanguardia.com/20140717/54411174373/trescientos-vehiculos-de-diseno-y-fabricacion-catalanes-para-el-bicing-barcelona.html
[19] http://www.elmundo.es/cataluna/2014/03/21/532c669b268e3eab528b457b.html
[20] https://interaccio.diba.cat/node/5491