

## En San Miguel de Tucumán, más personas se mueven en bicicleta de lo que imaginamos

### El camino hasta aquí no ha sido simple

Luego de pedidos, intervenciones públicas y varias reuniones con funcionarios y funcionarias de la gestión municipal capitalina, pudimos dejar en claro que como Asociación Civil buscamos hacer nuestro aporte y **poner nuestras experiencias, conocimientos y capacidades a disposición** para que San Miguel de Tucumán sea una ciudad más pacífica, ordenada y amigable para quienes la transitan y viven a diario.

Desde Meta Bici propusimos y presentamos la posibilidad de que se haga un **estudio detallado de la realidad ciclística capitalina** antes de implementar cualquier medida o infraestructura dedicada a este modo de movilidad. Hoy, con los resultados que obtuvimos, tenemos herramientas para fundamentar decisiones, priorizar infraestructuras y promover políticas públicas con **la intención fortalecer la movilidad activa y sustentable entre las prioridades** a través del PIMU. Este estudio fue la oportunidad para obtener una primera muestra de los desplazamientos de los ciclistas en la ciudad de San Miguel de Tucumán para contar con datos certeros y actualizados antes de cualquier instancia decisiva.

### ¿Qué hicimos?

El miércoles 18 de septiembre contamos ciclistas y colectivos<sup>1</sup> en **17 puntos** de la capital.

- ✓ 4 puntos de conteo de 8hs a 20hs (12hs)
- ✓ 1 punto de conteo de 7hs a 22hs (15 hs)
- ✓ 12 puntos de conteo durante la hora pico de 17hs a 19hs (2hs)

Todos los conteos al mismo tiempo para poder compararlos mejor. ¿Por qué un miércoles? Permite privilegiar los desplazamientos utilitarios: personas que usan la bici para sus labores, actividades, trámites, etc. durante la semana. En total fueron **92 horas** de conteos.

### ¿Dónde estuvimos?

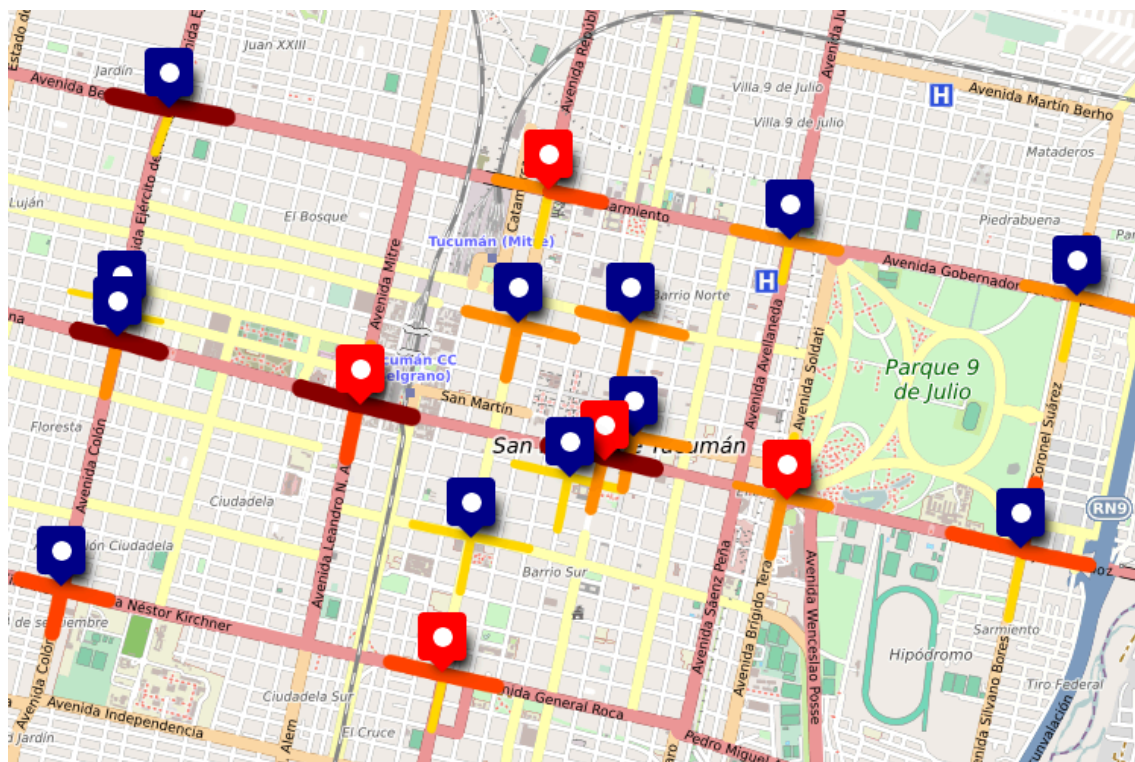
Fueron **17 puntos** de conteos:

- **15h** continuas en 24 de septiembre y 25 de mayo (7h a 22h)
- **12h** seguidas (8h a 20h) en:
  - Av. Roca y Av. Jujuy
  - Av. Mitre y Av. Mate de Luna
  - Av. Sarmiento y Av. Salta
  - Av. Soldati y Av. Benjamín Aráoz

---

<sup>1</sup> Trabajaron en los conteos 24 personas previamente capacitadas en la metodología de recolección de datos.

- **2h seguidas (17h a 19h) en:**
- Av. Gob del Campo y Av. Cnel Suárez
- Santiago del Estero y 25 de Mayo
- Av. Benjamín Aróz y Av. Cnel Suárez
- Av. Gob del Campo y Av. Avellaneda
- San Martín y Laprida
- Gral Paz y Av. Jujuy
- Av. Mate de Luna y Ej del Norte
- San Martín y Ej del Norte
- Crisóstomo y Buenos Aires
- Av. Salta y San Juan
- Av. Colón y Av. Kirchner
- Av. Belgrano y Ej del Norte



Los detalles del conteo, como la cantidad de ciclistas por intersección [aquí](#).

### ¿Qué resultados obtuvimos?

Contamos más de **9430 viajes** en las 92 horas de conteos solo en los 17 puntos.

De las avenidas, la **Mate de Luna** (altura Av. Colón) es la más transitada: **1238 ciclistas** por día. Le sigue Av. Belgrano con 1224 ciclistas. Es un punto donde ciclistas se reincorporan de o se dirigen a Tafi Viejo o Lomas de Taff a la altura de la Av Ejército del Norte.

En el centro capitalino, por lejos el punto más concurrido por ciclistas es la **esquina de 25 de Mayo y 24 de Septiembre**. **1021 ciclistas** circulan por día en la zona. Habiendo 3 picos durante la jornada: **120** ciclistas por hora al mediodía. **130** ciclistas por hora a la tarde. **188** ciclistas por hora cerca de las 21h. Dentro de las 4 avenidas, el punto más transitado es **Av Mate de Luna y Av. Mitre con 1176 ciclistas**. Por aquí pasan unos 150 ciclistas por hora en el horario pico de 18h a 20h.

### Datos Varios

Del total de traslados en bicicleta contados solo el **10% son ciclistas deportivos**. Los puntos en donde se concentra mayor porcentaje de deportistas son: Av. Mate de Luna y Av. Mitre; Av. Mate de Luna y Ejército del Norte, principalmente entre las 14h y 17h.

Del total de traslados en bicicleta, solo el **20% lo realizan mujeres**. Esperábamos un número bajo, pero no tan bajo. Ellas son quienes enfrentan mayores barreras individuales, ambientales y

sociales en su uso: Acoso, Inseguridad, prejuicios, sobrecarga de tareas, falta de incentivo familiar a corta edad, entre otros.

### **Las calles del centro con carril bus exclusivo, siguen siendo de las más transitadas por ciclistas:**

- Gral paz y Jujuy (330 ciclistas x día): el 66% usa el carril bus, el 22% va por la mano izquierda y el 15% en medio de la calle.
- Salta y San Juan (677 ciclistas x día): el 33% usa el carril bus, el 27% va por la mano izquierda y el 40% en medio de la calle.
- Santiago y 25 de Mayo (693 ciclistas x día): el 31% usa el carril bus, el 59% va por la mano izquierda y el 11% en medio de la calle.

*A pesar de la **prohibición** de usar el carril bus, y de la **sugerencia** de no circular por dichas calles, los ciclistas siguen transitando por allí y haciendo uso del carril derecho. Se sienten más seguros ya que el carril bus **no está constantemente siendo usado** por los colectivos. Resalta la **falta de información clara** y urge dar una solución a los ciclistas en estas calles.*

### **Conclusiones**

- ✓ Hay más de **9430 viajes en bicicleta** por San Miguel de Tucumán a pesar de la actual ausencia de infraestructura u ordenamiento que permita la circulación segura para las bicis.
- ✓ El acceso **Acceso Oeste** a la capital es el **más transitado** por ciclistas. La Av. Mate de Luna y calle 24 de Septiembre son prácticamente un corredor de ciclistas. Hay más de **1200 por día**.
- ✓ El flujo tanto de **ciclistas** como de **colectivos** en la Mate de Luna abre la posibilidad de compartir el espacio. Sobresalen la cantidad colectivos por la **mañana** (30 x hora entre las 8h y 11h), sobresalen los usuarios de la bicicleta por la siesta y la **tarde** (55 x hora entre las 16h y 19h).
- ✓ El ancho actual de estas calles y avenidas permite la incorporación de infraestructura ciclista sin quitar carriles para vehículos motorizados. **No hace falta más lugar, hay que redistribuir y jerarquizar el actual.**

### **La propuesta**

Al presentar la investigación y sus resultados a la Municipalidad, adjuntamos algunas propuestas: una de aplicación en corto plazo (de bajo costo) y otra propuesta de mediano plazo.

Ambas buscan brindar más seguridad y fomentar la bicicleta para moverse en la ciudad, cumpliendo con objetivos como disminuir la circulación de vehículos motorizados privados, preservar el casco histórico, reducir la contaminación sonora y pacificar las calles, entre otras.

Los detalles de estas propuestas quedaron a disposición de la gestión municipal, para que sean evaluadas por todo el gabinete e intendencia: Obras públicas, Servicios Públicos, Movilidad Urbana, Tránsito, Ambiente, Transporte, Gobierno son algunas de las secretarías y direcciones que podrían tener parte, voz y voto en el análisis y desarrollo de estas propuestas que cuentan con la información necesaria para ser evaluadas.

Hasta que desde la Municipalidad no decidan si la propuesta a corto plazo se ejecutará o no, se nos ha pedido que la misma no sea dada a conocer. Cuando suceda, será con una conferencia de prensa general para todos los medios de comunicación.

Los datos obtenidos demuestran que desarrollar infraestructura ciclística, fuera de los ejes principales de tráfico, sería un gasto y no una inversión. Desaconsejamos cualquier decisión que implique obras, modificaciones o redistribuciones fuera de estos puntos.