Las vías ciclistas en el Estado español

Edorta Bergua

Josu Benaito

Abril, 1998.

Este artículo recoge el texto íntegro de la ponencia que parcialmente fue publicada en el libro de ponencias del X Congreso Internacional de Planificación para la Bicicleta Velo-city '97 (Barcelona, 15-19 septiembre 1997).

1. Introducción

Dada la escasez y dispersión de datos imperante resulta difícil elaborar en la actualidad un diagnóstico riguroso y profundo sobre la situación general en la que se encuentra en el Estado español el uso de la bicicleta en su vertiente de medio de transporte.

Sin proponerse alcanzar un objetivo tal que escapa a nuestras posibilidades, esta ponencia va a intentar profundizar en uno de los elementos físicos que determina las condiciones en las que se desenvuelve el uso de la bicicleta y su magnitud, como es la infraestructura de vías específicas para bicicletas.

Aun siendo evidente que una correcta evaluación de las políticas de promoción de la bicicleta debería también atender a otros tipos de condicionantes, además de las actuaciones viarias realizadas específicamente para el transporte ciclista, el análisis del proceso de creación de este viario y de sus correspondientes características nos puede ofrecer uno de los ejes evaluativos más significativos y fiables respecto de la intervención pública emprendida en este ámbito.

2. Breve historia de la bicicleta urbana en el Estado español

A fin de poder comprender las características definitorias de la infraestructura viaria ciclista existente en el Estado español, antes es preciso tener presente cuál ha sido la evolución del uso urbano de la bicicleta y las circunstancias que le han acompañado hasta llegar al momento presente.

La irrupción de la bicicleta en la península ibérica a finales del siglo pasado corrió pareja a la extensión de ésta al resto de países europeos. Sin embargo, a diferencia de lo que en los mismos ocurrió, hasta finales de los años 20 y principios de los 30 la bicicleta fue un vehículo que sólo estuvo al alcance de las clases más adineradas. Este hecho, sumado a la escasa y precaria red viaria existente explica su baja utilización durante este período inicial.

Un cambio en esta situación se produce durante los años 20. La aparición de las primeras fábricas de bicicletas (en realidad, antiguas empresas armeras del País Vasco reconvertidas a la fabricación de ciclos), que trae consigo el avance de la industrialización, así como las progresivas mejoras realizadas en la red viaria, fueron elementos decisivos que contribuyen a extender este vehículo a amplias capas sociales.

Esta incipiente expansión se ve truncada por la aparición de la guerra civil (1936-39) y una larga posguerra, que pusieron freno a su producción y su consumo, como consecuencia de la penuria económica reinante y que se extiende hasta finales de la década de los 50.

El desarrollo industrial y urbano que se opera en los años 60 introduce al automóvil de forma masiva a lo largo de la geografía peninsular. La formidable extensión del volumen del parque automovilístico y su consiguiente condenan paulatinamente a la bicicleta a ocupar un papel marginal en el sistema de transporte.

En efecto, la creciente inseguridad vial que genera el tráfico automovilístico a peatones y ciclistas; el nuevo diseño de vías concebidas pensando exclusivamente en los desplazamientos motorizados; el aumento de las necesidades de desplazamiento y de las longitudes medias de los mismos; el importante desarrollo de unos transportes colectivos que excluyen su combinación con la bicicleta; el progresivo valor que socialmente se le adjudica al automóvil como símbolo de status económico y del progreso personal; la creciente pérdida de prestigio social de la bicicleta, asociada a la idea de pobreza, juguete o utensilio deportivo; son todos ellos factores que van trazando un lamentable panorama para la bicicleta que permanece hasta la fecha.

Este proceso, que resulta común a la mayoría de los países occidentales, tiene como efecto específico en el Estado español que a partir de los años 60 la bicicleta, sin haber sido nunca un medio de transporte utilizado masivamente por la población, sea progresivamente abandonada por la mayor parte de sus anteriores usuarios urbanos, y pase a ser considerada un utensilio identificado como juguete para niños o instrumento para las prácticas deportivo-recreativas.

3. Análisis de las vías ciclistas

Teniendo presente el contexto descrito no resulta extraño entender la tardía creación de las primeras vías ciclistas respecto a la mayoría de los países de Europa Occidental. En efecto, exceptuando la pista-bici que el ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz creó en los años 50, las primeras vías específicas para bicicletas no aparecen hasta la década de los 80 de la mano de unos pocos municipios animados a poner en práctica actuaciones favorables a la bicicleta que ya se habían experimentado con éxito en otros países europeos.

Hubo, pues, que esperar a la llegada de la década de los 90 para acontecer a la aparición de actuaciones significativas en esta materia.

Tabla 1: **Evolución de las vías ciclistas en el Estado español**

	1988 [1]	1993 [2]	1995 [3]	1997 [4]
Km. de vía	70	90	250	565,9
N. de localidades	25	28	43	72

Tal y como se observa en la tabla 1, en un período de 9 años el ritmo de creación del viario ciclista ha experimentado un notable avance. En efecto, el exiguo patrimonio viario ciclista inicialmente existente en 1988 se ha multiplicado por 8, alcanzando este crecimiento su momento álgido a partir de 1993. Es, no obstante, entre 1990-95 cuando se comienzan a construir la mayoría (65%) de las vías actualmente existentes. Sólo una cuarta parte (24%) de las vías iniciaron su construcción antes de 1990, y tan sólo un 11% con posterioridad a 1995.

Dicho auge coincide en el tiempo con el espectacular aumento que experimenta la venta de bicicletas, en especial las denominadas bicicletas de montaña. Así, sólo entre 1990-92 se vendieron en el Estado español cerca de 4.400.000 bicicletas [5], esto es, aproximadamente el 40% de las bicicletas en servicio existentes. Factores tales como el notable descenso del precio de las bicicletas, junto con la extensión entre la población de los valores medioambientales, son claves para entender el auge que experimentan las ventas y el uso de las bicicletas.

Tabla 2: **Longitud de las vías según tipos**

Tipo de vía	N. de kilómetros	%
Pista-bici [6]	86,9	15,4
Carril-bici [7]	73,9	13,1
Acera-bici [8]	83,2	14,7
Senda-bici [9]	321,9	56,9
TOTAL	565,9	100,0

Atendiendo a los distintos tipos de vía existentes se constata que casi el 60% de las mismas caben agruparlas en la categoría de sendas-bici. Este hecho indica que el esfuerzo de creación de estas infraestructuras realizado por las distintas administraciones públicas se ha decantado en gran medida por aquellas relacionadas con la potenciación del uso lúdico de la bicicleta, en perjuicio de otro tipo de vías que cabría considerar más favorables a su utilización urbana.

Tabla 3: **Distribución de las vías ciclistas por comunidades autónomas**

Comunidad Autónoma	N. de vías	N. de Kms.	%
Andalucía	9	56,1	9,9
Aragón	1	2,8	0,5
Asturias	3	24,5	4,3
Baleares	3	18,0	3,2
Canarias	1	1,3	0,2
Cantabria	1	6,3	1,1
Castilla-La Mancha	1	1,0	0,2
Castilla y León	4	46,5	8,2
Catalunya	10	135,6	24,0
Euskadi	10	77,1	13,6
Galiza	7	20,0	3,5
Madrid	7	70,8	12,5
País Valenciano	15	105,9	18,7
TOTAL	72	565,9	100,0

Siempre en el marco del modesto esfuerzo inversor público realizado en esta materia, un análisis territorializado de los datos recabados muestra dos características claves del viario ciclista: se trata de actuaciones muy dispersas geográficamente, si bien la inmensa mayoría del patrimonio viario se concentra en unas pocas comunidades. En efecto, en tan sólo 6 comunidades autónomas (Andalucía, Castilla y León, Catalunya, Euskadi, Madrid y País Valenciano) se encuentra casi el 90% del viario existente. Este grupo de comunidades se significan por disponer de más de 45 kilómetros de vías ciclistas, llegando a superar en dos casos la centena.

El resto de comunidades autónomas, o bien carecen de cualquier tipo de infraestructura, o bien disponen de vías que no llegan a sumar los 25 kilómetros. En la encuesta realizada se preguntó sobre aquellos aspectos más negativos que eventualmente pudieran presentar las vías ciclistas de cada respectiva localidad. La información aportada coincide en señalar una serie de problemas comunes a muchos de los municipios y que no, por ser de sobra conocidos, se deben ignorar. Dichas críticas cabe sintetizarlas en la generalizada percepción que existe respecto a la ausencia de todo tipo de planificación dirigida a responder a las necesidades reales de los usuarios de la bicicleta, y que se concreta en aspectos tales como: una concepción funcional de facto de las vías ciclistas en tanto que islas aisladas respecto al resto del viario; escasa coincidencia entre estas vías y los itinerarios de interés ciclista; frecuentes invasiones por parte de peatones y automovilistas; falta de mantenimiento; deficiente señalización, etc.

No vamos a insistir en la evidente utilidad que presentan los aparcamientos ciclistas en el marco de una política de promoción del uso de la bicicleta. Lamentablemente la ausencia de iniciativas comprometidas, estructuradas y coherentes a favor de la bicicleta por parte de la administración local vuelve a encontrar su exponente en el hecho de que de las 72 localidades que cuentan con alguna vía ciclista, en tan sólo una cuarta parte se ha detectado algún aparcamiento para bicicletas, contabilizándose aproximadamente 7.000 plazas.

Con esto no se pretende insinuar que no existan más localidades en el Estado español que dispongan de aparcamientos para bicicletas (que evidentemente las hay, y muchas), sino que, por el contrario, se desea advertir de la notable carencia de infraestructuras complementarias favorecedoras del uso de la bicicleta en aquellas localidades que disponen de viario ciclista específico.

Tabla 4: **Previsión de desarrollo de las vías**

	N. de casos	% [10]	Inversión prevista	Inversión no prevista	Sin datos
Sí	31	66,0	18 (58,1%)	8 (25,8%)	2 (16,1%)
No	16	34,0	--	--	--
Sin datos	25	--	--	--	--
TOTAL	72	100,0	--	--	--

Las perspectivas de futuro de cara a continuar desarrollando las vías ciclistas actualmente existentes son optimistas a la luz de la información aportada por las personas encuestadas. En efecto, de los 47 casos en que se ha obtenido respuesta, en el 66% de los mismos sabemos que está previsto proseguir la continuación del trazado actual, siendo esta intención respaldada en más de la mitad de las veces con previsiones municipales de inversión en tal sentido. Ahora bien, es preciso advertir que la mayor parte de las vías que están previstas prolongar o crear, son sendas-bici, es decir, vías destinadas al recreo o a la práctica del cicloturismo; las mismas se encuadran en el marco del Plan Tejido Verde u otras iniciativas similares, entre las que hay que destacar el plan de la Generalitat Valenciana que aspira a construir un total de 600 kilómetros de sendas-bici.

Si bien no existen datos sobre las tasas de desplazamientos en bicicleta correspondientes a una muestra representativa de localidades del Estado español, la escasa información existente indica que éstas son bajas (en torno al 1,2-1,8% [11]), incluso en las ciudades dónde hay una mayor utilización de la bicicleta.

Con la intención de ampliar esta información en el sondeo realizado incluimos una pregunta que aportara una estimación del volumen de los desplazamientos ciclistas en aquellas localidades que disponen de vías específicas para bicicletas. Merced a esta pregunta se puede afirmar que en las localidades que cuentan con algún tipo de vía ciclista el uso urbano de la bicicleta es, en la mayor parte de los casos, realmente bajo. Tan sólo se podría hablar de un uso alto de la bicicleta en 4 municipios (Barcelona, Sevilla, Donostia-San Sebastián, Madrid [12]).

Tabla 5: **Intensidad de uso de las vías** [13]

	N. de casos	% [14]
Alta (más de 2.000 desplazamientos ciclistas al día)	4	8,7
Media (entre 500 y 2.000 desplazamientos ciclistas al día)	5	10,9
Baja (menos de 500 desplazamientos ciclistas al día)	37	80,4
Sin datos	26	--
TOTAL	72	100,0

Estas bajas tasas de utilización de la bicicleta se pueden entender perfectamente si tenemos en cuenta que, como ya se ha señalado, en su mayor parte se trata de vías eminentemente recreativas y localizadas en entornos periurbanos o rurales; presentando reducidas longitudes; y casi siempre ajenas a cualquier planteamiento estructurado que atienda globalmente la promoción del uso urbano de la bicicleta.

Tabla 6: **Conexiones de las vías** [15]

	N. de casos	% [16]
Son tramos inconexos, sin conexión prevista	34	61,8
Son tramos inconexos, con conexión prevista	19	34,5
Constituyen una red de vías ciclistas	2	3,6
Sin datos	17	--
TOTAL	72	100,0

Por si fuera poco, las vías ciclistas carecen de conexiones con otras de carácter general que pudieran aportarles alguna funcionalidad. Tan sólo 2 localidades disponen actualmente de una red de vías ciclistas (Barcelona y Vitoria-Gasteiz), mientras que en casi dos terceras partes de las localidades ni siquiera se tiene previsto dar continuidad a los tramos existentes.

4. Balance y perspectivas de cara al futuro

Del examen de estos datos resulta lógico concluir que es realmente reducido el número y la longitud total de la infraestructura viaria para bicicletas existente en el Estado español [17], aun cuando la tendencia de creación de nuevas vías siga una progresión francamente positiva.

La valoración que cabe realizar sobre la actuación pública efectuada en esta materia, es que, si bien ha experimentado una tendencia creciente, es bastante escasa si se toma en consideración el parque de bicicletas y el número de ciclistas existentes. En efecto, los distintos datos parciales de que se dispone dan cuenta del elevado potencial de usuarios de la bicicleta. Datos de 1995 [18] nos indican que el 66% de las familias residentes en el Estado español disponen de, al menos, una bicicleta de adulto.

Por otra vía podemos estimar el parque ciclista existente en 1994 en 11.400.000 unidades; o lo que es lo mismo, 1 bicicleta por cada 3 habitantes [19], cifra que aunque resulta lejana de las 74 ó 79 bicicletas por 100 habitantes de Alemania u Holanda, es superior a la que registra un país en el que la bicicleta está tan arraigada como es China (27 por 100 habitantes) [20].

Como se ha visto estas actuaciones se han centrado en la creación de vías que estimulan la práctica recreativa o deportiva de la bicicleta. En líneas generales la administración pública continúa ignorando la potencialidad que esconde el uso urbano de la bicicleta, lo que se demuestra en las todavía escasas actuaciones llevadas a cabo en centros urbanos y que dispongan de un mínimo mallado que les aporte cierta funcionalidad y promuevan su utilización.

El carácter desconexo que presentan las vías y la falta de perspectivas de ser unidas a nuevos tramos de cara a un futuro cercano; su escasa coincidencia con los itinerarios de interés ciclista; su mal mantenimiento; sus reducidas dimensiones; las deficiencias de la señalización; las invasiones peatonales y automovilísticas que sufren; son todos ellos factores que hacen que las actuales vías no resulten ser elementos de utilidad práctica que contribuyan eficazmente a aumentar el uso de la bicicleta en los desplazamientos urbanos.

Nos encontramos, pues, ante actuaciones municipales concebidas como iniciativas singulares y aisladas, y ajenas a cualquier política de promoción del uso urbano de la bicicleta, entendida ésta como batería articulada de actuaciones de distinto tipo que persiguen intervenir de manera integral y coherente sobre los distintos elementos que inciden en su baja utilización urbana (combinación con los transportes colectivos, moderación del tráfico motorizado, instalación de aparcamientos, campañas de promoción y sensibilización, etc.)

El panorama que se nos presenta en el entorno urbano podemos resumirlo diciendo que se trata de actuaciones anecdóticas que, lejos de estar destinadas a promover la utilización de la bicicleta, de facto sólo contribuyen a maquillar el verdadero rostro de las políticas locales de transporte urbano, caracterizadas por potenciar y consolidar la hegemonía del automóvil en la ciudad. Tan sólo pondremos en comparación los 566 kilómetros de vías para bicicletas con los más de 20.000 kilómetros de infraestructura viaria para vehículos motorizados, -con una inversión de 7,2 billones de pesetas-, que prevé construir el Plan Director de Infraestructuras entre 1993-2007 [21].

Las únicas actuaciones esperanzadoras cabe encontrarlas en ciudades como Barcelona o Vitoria-Gasteiz, que apuestan en distinto grado por un planteamiento a favor de la bicicleta más global y cuya plasmación física son las redes viarias para bicicletas con las que cuentan. Con anterioridad algunas localidades habían expresado su intención firme de apostar por planteamientos viarios en forma de red que posteriormente abandonaron (Coslada-San Fernando, Torrejón de Ardoz), en tanto que otras no se han llegado a materializar al encontrarse, según afirman sus promotores, en fase de realización (Donostia-San Sebastián, Sabadell, Sevilla, Valencia, etc.)

Ante este panorama no demasiado halagüeño, consideramos que se dan una serie de elementos que permiten albergar ciertas esperanzas sobre el futuro que le aguarda al uso urbano de la bicicleta en el Estado español.

Por una parte, ya se ha señalado el elevado número de bicicletas y ciclistas potenciales existentes. A ello hay que añadir que sondeos realizados en distintas ciudades advierten de la alta predisposición ciudadana a utilizar cotidianamente la bicicleta, siempre y cuando se incida con decisión en aquellos factores que disuaden al ciudadano de su uso (inseguridad vial, miedo al robo, imagen social desprestigiada, dificultades de combinación con los transportes colectivos, etc.). [22]

A ello habría que sumar la relevante función sensibilizadora a favor del ciclismo urbano y el turismo en bicicleta que desde hace más de 15 años comenzaron a realizar las hoy 25 asociaciones de ciclistas urbanos y cicloturistas agrupadas en torno a la Coordinadora de Defensa de la Bicicleta (CON BICI).

Asimismo, distintas iniciativas institucionales como la "Declaración de Granada" (1993) y el "Congreso de Ciudades Libres de Coches" celebrado en 1995 en Granada, dan cuenta de una progresiva sensibilidad hacia la positiva función que puede desempeñar la bicicleta en el sistema de transporte urbano.

Confiemos, pues, que todo estos factores, sumados a la infraestructura viaria ciclista existente constituyan la base sobre la cual la administración pública y el conjunto de la sociedad se comprometan a poner en marcha una nueva política de transporte urbano, que responda a las necesidades de la mayoría de los ciudadanos, sea respetuosa con el medio ambiente actual, sin hipotecar el de las generaciones futuras, y sea acorde con un modelo territorial y urbano equilibrado y habitable. Y en dónde, lógicamente, la bicicleta ocupe el papel protagonista que allí le corresponde.

Fecha de referencia: 31-7-1998

1: A. Sanz [1988] **La infraestructura para bicicletas. Un lamentable panorama** (Revista "Sin Prisas", n. 5)

2: E. Bergua [1993] **Panorama de las políticas públicas en el Estado español en materia de infraestructura viaria para bicicletas** (1. Jornadas sobre Bici y Ciudad. Sevilla.)

3: E. Bergua [1995] **Panorama de las políticas públicas en el Estado español en materia de infraestructura viaria para bicicletas** (Revista "Sin Prisas", n. 21.)

4: Datos de elaboración propia, a partir de un sondeo realizado a administraciones públicas y entidades ciclistas de localidades de más de 50.000 habitantes, a través de un cuestionario autoadministrado. En aquellos casos en que la información recabada se consideró deficiente o incompleta este proceso de recogida de datos se vió acompañado de posteriores consultas telefónicas a las personas encuestadas. En estas cifras están igualmente contabilizadas los tramos de las denominadas vías verdes ya acondicionadas, pertenecientes al Plan Tejido Verde impulsado por el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente (MOPTMA), y basado en la recuperación de antiguas vías de ferrocarril en desuso. Hay que indicar que no son vías exclusivas para ciclistas, sino que están concebidas para su uso compartido con paseantes, jinetes y sillas de minusválidos.

5: Asociación Nacional de Constructores de Motocicletas, Ciclomotores y Bicicletas (SERMOTO). El País de los Negocios, 26 de septiembre de 1993.

6: Entendemos por tal aquella vía especialmente acondicionada para el tránsito de bicicletas, y segregada tanto del tráfico motorizado como del peatonal.

7: Vía especialmente acondicionada para el tránsito de bicicletas y que discurre sobre la calzada.

8: Vía especialmente acondicionada para el tránsito de bicicletas, e instalada sobre la acera.

9: Vía especialmente acondicionada para el tránsito de bicicletas, segregada del tráfico motorizado y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

10: Porcentajes calculados sobre el total de respuestas obtenidas.

11: Tal es el caso de municipios como Valencia, -1,5/1,8% en 1994-, (Revista MOPT n. 423, septiembre de 1994); de Donostia-San Sebastián, -1,7% en 1989-, (Oficina del Plan General, Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián); y de Sevilla, -1,2% en 1990-, (*J. Morales* [1993] **La bicicleta como vehículo de transporte urbano y metropolitano** (1. Jornadas Bici y Ciudad. Sevilla) .

12: En el caso de Madrid hay que advertir que esta cifra no se debe a la alta proporción de desplazamientos ciclistas respecto al resto de modos de transporte, sino únicamente al gran volumen de población allí residente.

13: Estimación de la intensidad media diaria de uso en el conjunto del viario ciclista considerado y su ámbito de cobertura.

14: Porcentajes calculados sobre el total de respuestas obtenidas.

15: Idem.

16: Porcentajes calculados sobre el total de respuestas obtenidas.

17: Baste recordar los más de 18.000 kilómetros de vías ciclistas existentes en Holanda, o los más de 3.000 kilómetros con los que cuenta otro pequeño país como es Dinamarca.

18: Consejo Superior de Deportes. Encuesta sobre "Intereses y hábitos deportivos de los españoles". Revista Tráfico n. 123, mayo de 1997.

19: Estimación indirecta calculada considerando como "bicicletas en servicio" aquellas vendidas durante

el período 1985-94. ANESDOR, revista "Sin Prisas" n. 23, 1996.

20: *M.D. Lowe* [1989] **The bicycle: Vehicle for a small planet** (Worldwatch Institute. Washington.)

21: *P. Vega* [1994] **Por una moratoria de las infraestructuras de transporte de gran capacidad** (Archipiélago n. 18-19.)

22: Según una encuesta de opinión realizada en 1994 en Barcelona, más del 60% de la población se considera potencial usuaria de la bicicleta. ("Barcelona en bicicleta". Dirección de Servicios, de Transportes y Circulación. Ayuntamiento de Barcelona, marzo de 1995), mientras que en Donostia el 25% de la población no usuaria habitual de la bicicleta se mostraba dispuesta a utilizarla (Oficina del Plan General, Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, 1989).

Boletín CF+S > 6 -- Lugares: Chiapas, Doñana, Nairobi. Transporte: motores, peatones, ciclistas >
<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n6/aeber.html>

Edita: Instituto Juan de Herrera. Av. Juan de Herrera 4. 28040 MADRID. ESPAÑA. ISSN: 1578-097X