

La bicicleta ¿una alternativa real de transporte urbano? El caso de Vitoria–Gasteiz¹

ROBERTO TORRES ELIZBURU

Vitoria–Gasteiz (España), 11 de junio de 2003.

Los crecientes conflictos de movilidad en los entornos urbanos

Durante los últimos años venimos asistiendo a la proliferación de toda una serie de documentos y directrices más o menos vinculantes que apuestan por la necesidad de diversificar y potenciar los modos de transporte más sostenibles en las ciudades: el transporte colectivo, los desplazamientos a pie y la bicicleta. Esta necesidad surge del desproporcionado papel que está adquiriendo el vehículo privado en gran parte de los entornos urbanos de los países desarrollados. Esta situación es causa de graves costes tanto ambientales como económicos y también distorsiones sociales y culturales que afectan a la sociedad urbana.

El coche privado consume mucho espacio urbano, tanto en circulación como aparcado, en relación con el número de ocupantes que habitualmente suele transportar, en gran parte de las ocasiones limitado al propio conductor. También es responsable de buena parte de la contaminación atmosférica y sonora que se produce en las ciudades y de la modificación comportamental de los ciudadanos de *a pie*, ya que aumenta la percepción de peligrosidad de las calles y disminuye la comodidad, obstaculizando el libre paseo. En definitiva, el apogeo de la movilidad motorizada privada en las ciudades produce una merma para todos los demás medios de transporte, lo que a su vez conlleva la elección del medio de transporte percibido como menos vulnerable: el coche, realimentando de esta forma el proceso de la motorización.

Ante esta tendencia general que está desencadenando graves problemas de congestión del tráfico en la mayor parte de las grandes ciudades y amenaza con extenderse en breve plazo de tiempo por el resto, las diversas autoridades y gobiernos desde la escala comunitaria a las locales han empezado a tomar conciencia del problema. Se ha comenzado a adoptar ciertas medidas encaminadas a poner límites a la libre circulación de los automóviles en los centros urbanos, aunque en su mayoría tímidamente, pues muchas veces no pasan de la esfera teórica por las graves repercusiones sociales que el rechazo a estas medidas suelen suscitar. No hay más que ver las encontradas reacciones que ha provocado la recientemente establecida *Tasa de Congestión* de Londres que pretende restringir el acceso de coches al centro de la ciudad y cuya efectividad real es difícilmente evaluable por ahora.

El *Libro Blanco de Transporte* de la Comisión Europea asume que los problemas de tráfico no pueden subsanarse únicamente a través de la construcción de nuevas infraestructuras. Ha quedado de sobra demostrado que este camino que busca cubrir la demanda solvente es incapaz de aportar soluciones duraderas al problema. La construcción de nuevas infraestructuras motorizadas con el fin de devolver la fluidez al tráfico congestionado, estimula aún más el proceso de la motorización por lo que tras un plazo de tiempo se retorna a la situación de congestión inicial. Por ello es preciso gestionar la demanda y racionalizar el uso del coche particular potenciando y adoptando soluciones alternativas para cubrir los desplazamientos urbanos: paseos peatonales continuados, red de transporte colectivo eficaz, cómodo y funcional, carriles de bicicleta capaces de responder a las necesidades urbanas, etc.

La bicicleta ¿una alternativa al problema?

Los planificadores y urbanistas que trabajan en temas de movilidad urbana están de acuerdo en establecer el radio de acción teórico de la bicicleta en 7,5 kilómetros, umbral bajo el cual se sitúa su capacidad de captar viajes urbanos. En muchas ciudades con índices de congestión significativos la bicicleta ha demostrado ser uno de los medios de locomoción más rápidos y eficaces para los desplazamientos puerta a puerta. En todo caso se muestra mucho más rápida que el coche, que demuestra ser el medio de transporte más ineficaz (aunque, paradójicamente, sea el más utilizado) para los desplazamientos intraurbanos. La bicicleta tiene mayor maniobrabilidad, menor ocupación espacial y un bajo requerimiento de tiempo para su aparcamiento. Sin embargo, pese a sus múltiples ventajas espaciales, ambientales, económicas y

¹El contenido de este artículo forma parte del informe *La bicicleta en la movilidad urbana de Vitoria–Gasteiz. Diagnóstico*, fruto de un convenio entre el Departamento de Geografía, Prehistoria y Arqueología y el Centro de Estudios Ambientales del Ayuntamiento de Vitoria–Gasteiz. Este informe fue dirigido por las profesoras María José Ainz Ibarrondo y María José González Amuchastegui y elaborado por Roberto Torres Elizburu.

sociales, su participación en el sistema de transportes de las ciudades de nuestro entorno es, en la mayoría de los casos, anecdótica.

No ocurre lo mismo en países del norte europeo donde la participación de la bicicleta en la movilidad es realmente importante, superando en muchos casos al transporte motorizado privado. Las cifras en este sentido son más que elocuentes: en 1995, frente a los veinticuatro kilómetros en bici que realizó de media un ciudadano del Estado Español, en los Países Bajos se efectuaron 1.019 kilómetros y en Dinamarca 958. O a través de otro indicador: en España son ciclistas habituales el 4,4 por ciento de la población, mientras que en los Países Bajos esta cifra se eleva hasta el 65,8 por ciento y en Dinamarca al 50,1.

A pesar de que son innumerables los factores que influyen en el uso de la bicicleta, tanto los de carácter físico (pendientes, distancias, clima...), como urbano (configuración urbana, sistema de transportes...), uno de los principales obstáculos para el uso urbano de la bicicleta parece encontrarse, cuanto menos en nuestro país, en las estructuras culturales. El rápido proceso de motorización desencadenado en los años sesenta relegó a la bicicleta, que hasta el momento constituía un medio de transporte habitual para el acceso a numerosos lugares como a los centros de trabajo, a una situación marginal. Actualmente, su uso se vincula más a un recurso de ocio y deportivo, olvidando frecuentemente su papel como medio de transporte, que de considerarse, se ve con cierto desprestigio. Frecuentemente se le asocia con ciertos estereotipos, como los que la consideran un medio de transporte retrasado, exclusivo de personas sin recursos económicos o ecologistas. Parece ser que el excesivo papel que ha adquirido el coche en la escala social de valores tiene buena parte de responsabilidad a la hora de la elección del medio de transporte, que no se restringe a un mero cálculo material objetivo, sino que se encuentra muy determinada por factores ideológicos y culturales. Sobre éstos será preciso actuar a la hora de potenciar cualquier otro medio de locomoción alternativo como es el caso de la bicicleta.

Un laboratorio para el estudio de la bicicleta: la ciudad de Vitoria–Gasteiz

Para analizar con mayor detalle la situación y las circunstancias que inciden en el uso urbano de la bicicleta analizaremos el caso de Vitoria–Gasteiz, ciudad aparentemente idónea para la circulación en bicicleta y en la que su ayuntamiento ha realizado grandes inversiones para la construcción de una infraestructura ciclista, que sin embargo, se caracteriza por su infrautilización.

Vitoria–Gasteiz, capital de Álava y de la Comunidad Autónoma del País Vasco cuenta con cerca de 220.000 habitantes. Se encuentra localizada en el centro de una gran llanada a 560 metros de altitud, por lo que las pendientes son insignificantes, salvo en el reducido espacio ocupado por el casco medieval, localizado sobre un cerro y en torno al cual de forma concéntrica ha ido desarrollándose la urbanización. Como resultado de este proceso de crecimiento presenta una forma urbana compacta y continua dentro de la cual raramente se superan los cinco o seis kilómetros de distancia, excepto en los pequeños núcleos rurales y en las nuevas zonas industriales, comerciales y de ocio surgidas en las inmediaciones, fuera del casco urbano.

Puede decirse que Vitoria–Gasteiz es una ciudad de tamaño medio que pese a su continua expansión mantiene buena parte de los servicios dentro del radio de acción peatonal, aunque el cada vez mayor influjo del coche se hace patente. Según los Indicadores Europeos de Sostenibilidad, en Vitoria–Gasteiz en el año 2001 casi el setenta por ciento de los desplazamientos urbanos se realizaban a pie, el veintiuno por ciento en automóvil, el siete por ciento en autobús urbano y únicamente el 1,4 en bicicleta.

A la luz de estos datos, la movilidad urbana de Vitoria–Gasteiz se caracteriza por la importante participación de los desplazamientos a pie. Esta movilidad peatonal se encuentra fomentada por la existencia de numerosas calles peatonalizadas en el ensanche de la ciudad, zona que ejerce una elevada atracción ciudadana por ser la localización de establecimientos comerciales, de ocio y administrativos. Por otro lado, a pesar del aparentemente bajo uso del coche que muestran las cifras (el cual se utiliza mayoritariamente para el acceso a los centros de trabajo), los problemas de congestión, si bien todavía no adquieren una dimensión alarmante, se están haciendo cada vez más evidentes en la ciudad. Con un índice de 540 vehículos por mil habitantes, la ciudad ha conocido durante los últimos cinco años un incremento del veinticinco por ciento en su parque automovilístico. En el mismo periodo de tiempo, la circulación de coches por las principales calles del centro ha aumentado un diecisiete por ciento.

Por otro lado, el transporte público está caracterizado por su falta de atractivo y su imposibilidad de competir con el transporte privado. La escasez de frecuencias y la insuficiente cobertura de los autobuses repercute en un bajo uso del mismo. En los próximos años se va a instalar un sistema de tranvía en la ciudad que pretende fomentar el transporte público entre la ciudadanía, modo de locomoción que en la actualidad se encuentra estancado en lo que respecta al número de usuarios.

La bicicleta cubre apenas un 1,4 por ciento de los desplazamientos diarios generados en la ciudad, cifra realmente baja si consideramos que existe una incipiente red urbana de carriles bici (llamados en la ciudad *bidegorri* o camino rojo por el color del asfaltado que los caracteriza). Los diversos tramos de vías ciclistas que se extienden por la ciudad suman un total de treinta kilómetros de longitud. Sin embargo, a día de hoy en Vitoria-Gasteiz se realiza un viaje en bicicleta por cada quince viajes en coche o por cada 51 desplazamientos a pie, y casi la mitad de estos desplazamientos responden a una finalidad recreativa y deportiva.

A pesar de que las características físicas y urbanísticas de Vitoria-Gasteiz (ausencia de grandes distancias, inexistencia de pendientes, características climáticas aptas...) y la existencia de una infraestructura ciclista la convierten en una ciudad aparentemente muy proclive al uso de la bicicleta, este medio de locomoción no ha cuajado como se esperaba en un principio. No obstante, en los últimos tiempos es perceptible un ligero aumento del número de ciclistas en las calles y también una incipiente concienciación y activismo. Ejemplo de esto es la existencia de un colectivo ciudadano organizado que trabaja en la difusión de la bicicleta como medio de locomoción entre la ciudadanía y las instituciones.

El papel institucional en la construcción de carriles bici

Vitoria-Gasteiz ha sido tradicionalmente conocida como la ciudad con mayor longitud de infraestructuras ciclistas segregadas de las vías de tráfico convencionales. Esto es debido a que ya a principios de los años ochenta el ayuntamiento tomó la novedosa y arriesgada iniciativa de potenciar el modo de transporte ciclista en la ciudad, para lo cual diseñó una trama de itinerarios ciclistas continuados e interconectados que sumaban ochenta kilómetros de longitud. Esta red se estructuraba en dos anillos concéntricos y en varios tramos radiales que los intercomunicaban y los intercortaban con el fin de hacer accesibles a la bicicleta los principales puntos de interés urbano.

En los años posteriores fueron construyéndose los diferentes tramos de esta red teórica, proceso que se ralentizó hasta casi paralizarse a mediados de los años noventa. La causa principal de esta paralización hay que buscarla en que los carriles solo han llegado a construirse en aquellas calles que contaban con suficiente espacio para redistribuir el sistema viario y crear la nueva infraestructura. Es decir, los carriles bici se han creado en los espacios de fácil integración, mientras que en aquellas otras vías en las que por insuficiencia de la sección o por la previsible aparición de importantes conflictos con el resto de usuarios, no han llegado a construirse. Como resultado, en la actualidad existen diferentes tramos de carriles bici dispersos por la ciudad que conforman una infraestructura ciclista caracterizada por su fragmentación y falta de interconectividad, puesto que no sirve para efectuar recorridos urbanos de largo recorrido. Por ello, los usuarios de la bicicleta, ante la falta de funcionalidad que presentan los carriles bici se ven obligados a infiltrarse por todos aquellos espacios percibidos como más seguros y de menor peligrosidad: espacios peatonales, calles de tráfico más calmado, etc., dando lugar a potenciales roces y conflictos con los demás usuarios de la vía pública.

Aunque los primeros carriles bici que se construyeron en los barrios consolidados se hacían sobre espacios sustraídos a otros usuarios, en la actualidad se planifican previamente a la urbanización de los nuevos barrios. Las nuevas expansiones urbanas de Vitoria-Gasteiz prevén la creación de vías ciclistas, que sin embargo pueden carecer de funcionalidad si no se contempla también su interconexión efectiva con los carriles ya existentes en el centro de la ciudad.

Características de las vías ciclistas de Vitoria-Gasteiz. Sus potencialidades y debilidades

Esta interconexión efectiva entre los itinerarios ciclistas es fundamental para que sean funcionales. De hecho, la característica definitoria de los *bidegorris* de Vitoria-Gasteiz es su disfuncionalidad para efectuar recorridos urbanos, dada la discontinuidad de los itinerarios ciclistas construidos. Resulta paradójico por ejemplo, que no exista ningún carril que conecte los tramos ciclistas del norte de la ciudad, donde se localizan los barrios más habitados, con los tramos del sur de la ciudad, donde se localizan puntos de interés urbano muy relevantes como el ensanche comercial o el campus universitario.

En lo referente a sus características morfológico-funcionales, los *bidegorris* construidos en la ciudad se pueden dividir en dos grandes grupos: por un lado los carriles o vías ciclistas que se integran a la trama urbana de la ciudad consolidada y por otro, las vías ciclistas que discurren por la periferia, generalmente vinculados a espacios verdes.

Los primeros de ellos discurren por el espacio urbano consolidado y adoptan en su mayor parte la tipología de aceras-bici ya que su sección se encuentra integrada sobre la plataforma de la acera. Al

haber sido creados a expensas del espacio peatonal su segregación respecto a esta sección es muy débil, básicamente la diferencia marcada por el color del firme, por lo que son frecuentemente invadidos por viandantes que los cruzan indiscriminadamente o circulan sobre ellos. Su continuidad física se ve constantemente interrumpida por el elevado número de intersecciones con las vías motorizadas. Sin embargo estos cruces se encuentran en su mayoría vinculados a los pasos de cebra peatonales (paralelos o superpuestos a ellos) por lo que fomentan alianzas ciclista-peatón que los refuerzan frente a los coches.

En otras ocasiones, las menos, estos carriles bici que transcurren por el interior de la ciudad consolidada adoptan la tipología de carril bici insertado en el margen de una carretera, creado a expensas de un carril de circulación o de una franja de aparcamientos de vehículos. En tal caso el grado de segregación respecto al espacio destinado a otros usuarios es mayor, ya que se encuentran delimitados por el bordillo de la acera y por un resalte de hormigón ligeramente elevado o una hilera de bolardos que lo separa de la sección de circulación motorizada. En este caso la invasión de la infraestructura ciclista por parte de otros usuarios es menor aunque la sensación psicológica de inseguridad puede verse incrementada por la relativa cercanía de la trayectoria de los vehículos, que además provoca una mayor exposición de los ciclistas a ruidos, contaminantes o eventuales salpicaduras. En todos los casos de este tipo de carriles, ambos sentidos de circulación ciclista se sitúan aledaños en uno solo de los extremos de la calle, no existiendo en la ciudad ningún caso de carril a contrasentido o similar.

Tanto estas aceras-bici como los carriles que discurren por espacios urbanos consolidados donde se localizan los principales puntos de demanda urbana (lugares de residencia, centros de estudios, trabajo, servicios, etc.) constituyen itinerarios con capacidad de ajustarse en gran medida a los flujos de desplazamiento cotidianos. Por ello responden a las necesidades de quienes buscan en la bicicleta un medio de transporte habitual, si bien su funcionalidad potencial se ve considerablemente mermada por la ya referida falta de continuidad y por otra serie de deficiencias de diseño y obstáculos que posteriormente abordaremos.

El segundo gran tipo de carriles bici existentes en Vitoria-Gasteiz son los que discurren por espacios periféricos o semi periféricos de la ciudad. Se localizan en zonas urbanas donde la presión sobre el espacio es menor y por tanto la redistribución del viario para la inserción de una sección ciclable mucho menos problemática. Por esta causa, la mayor parte de los carriles que se están construyendo durante los últimos años en la ciudad corresponden con este tipo. Aquí se pueden encontrar tipologías variables: sendas-bici que discurren por el interior de parques, jardines y zonas de recreo, carriles que se localizan adosados a carreteras y resguardados de éstas mediante isletas con elementos vegetales o los que se insertan en la mediana que separa las dos calzadas de circulación motorizada en calles de reciente urbanización. Cabe decir que en estos polígonos de nueva urbanización, en los que la infraestructura ciclable se ha contemplado desde el planeamiento previo y se realiza a la par que la construcción de los demás sistemas generales, los *bidegorris* se están insertando en la mediana ajardinada (de cuatro a cinco metros de anchura) que separa los carriles de los dos sentidos de circulación en los viales principales de dichos barrios.

Debido fundamentalmente a una mayor disponibilidad espacial, la sección de estos carriles de la periferia urbana suele ser mayor y su inserción y segregación del entorno más cuidada. Se suele potencia su diferenciación mediante franjas de césped o hileras de arbolado o arbustos. La continuidad de los tramos también es mayor ya que existen menos intersecciones que interfieren en la trayectoria, pero cuando las hay suelen tener un efecto barrera muy notable, ya que suelen ser viales con elevado volumen de tráfico y donde generalmente no existe un paso peatonal paralelo que refuerce el cruce frente a los automovilistas. La funcionalidad de estos carriles periféricos se encuentra reducida casi en exclusiva a la práctica recreativa del ciclismo, pues su localización desajustada respecto a los principales flujos de demanda no los hacen idóneos para cubrir las necesidades de desplazamientos urbanos habituales. Además otra causa que inhibe su uso es la difícil accesibilidad que a menudo presentan, puesto que estos carriles de la periferia raramente se encuentran bien interconectados con los del centro.

De todo ello puede decirse que las actuaciones llevadas a cabo durante los últimos años en la ciudad en materia de construcción de carriles bici, en gran medida no están teniendo en cuenta los principios de interconexión y conectividad que deberían regir la creación de nuevos tramos de carriles. Esta cuestión resulta primordial para que los carriles resulten funcionales para efectuar recorridos urbanos. Si los carriles no son capaces de responder a las necesidades de movilidad, no se utilizan y caen en la desertificación, perdiendo las inversiones económicas efectuadas, tal como, por desgracia, viene ocurriendo en Vitoria-Gasteiz.

El diseño de los carriles bici: otro factor esencial para la seguridad y la comodidad

Aparte de estos problemas generales relacionados con la falta de conectividad, muchos de los tramos tampoco cuentan con las mejores condiciones de seguridad y comodidad que toda vía ciclista debe tener para resultar atractiva y no ser rechazada por los propios usuarios.

En este sentido, las intersecciones constituyen elementos cruciales del diseño, ya que son los puntos en los que se concentran la mayor parte de incidentes y conflictos y en los que se ponen en juego toda una serie de comportamientos vinculados a la cultura de la movilidad y al uso de la calle imperantes en la ciudad. En Vitoria-Gasteiz, la continuidad física del itinerario ciclista desaparece sobre la mayoría de las intersecciones, ya que salvo en los casos en los que el cruce se superpone a un paso de peatones, no suele haber marcas viales en el asfalto que indiquen a los automovilistas la existencia de una sección ciclable. En otros casos la compleja configuración del cruce obliga al ciclista a buscar enlaces alternativos que le aporten la seguridad y comodidad que no percibe en ellos. Esto se produce en cruces con viales de doble sentido y varios carriles en cada sentido sin plataforma de espera intermedia, en carriles que discurren por el centro de la mediana atraviesan una rotonda por el centro dando lugar a dos cruces complejos, etc. En estos casos, bastante frecuentes en los carriles recreativos de la periferia, el flujo ciclista se desvía hacia lugares percibidos como más seguros (generalmente pasos peatonales) incrementando la conflictividad.

Por otro lado, la señalización asociada a los itinerarios ciclistas, cuya función radica en la percepción de la infraestructura y la regulación del paso, se caracteriza en la ciudad por su arbitrariedad y falta de criterio a la hora de su localización. La señalización se limita básicamente a dos tipos de señales establecidas por el Código de Circulación: la R-407 (camino para ciclos) y la P-25 (circulación en los dos sentidos), que con mucha frecuencia no son percibidas ni tampoco respetadas por los diferentes usuarios. De esta forma, se convierten en un ruido informativo sin demasiada funcionalidad real y no contribuyen a la seguridad de estos puntos.

El estado de conservación y el adecuado mantenimiento del firme así como el de los demás elementos complementarios (puntos de amarre, señales, etc.) constituye otro factor importante para un cómodo uso de la bicicleta. La aparición de baches y desprendimientos de gravilla en tramos relativamente frecuentados de la ciudad y una falta de limpieza periódica de la infraestructura, sobre todo en la época otoñal cuando se produce la acumulación de hojas secas, pueden suponer un obstáculo añadido a la práctica del ciclismo. Por ello, tan importante como las inversiones en la construcción de nuevos tramos es el correcto mantenimiento de los ya existentes.

El modo de inserción del carril ciclable en la sección de la calle también es determinante para evitar en la medida de lo posible la aparición de conflictos. Una adecuada franja de resguardo de la sección ciclista respecto a las aceras evitará que los vehículos en circulación perturben al ciclista, que los peatones invadan la sección indiscriminadamente o que la apertura súbita de la puerta de un vehículo aparcado interfiera la marcha de un ciclista. Otras muchas veces, la colocación inadecuada de mobiliario urbano (postes indicativos de paradas de bus, contenedores de reciclaje, señales, etc.) se convierten en obstáculos realmente inauditos que pueden considerarse un síntoma de la poca consideración de la que pueden llegar a ser objeto los carriles de bicicleta.

Tampoco se puede olvidar la importancia de los elementos complementarios, entre los que destacan los puntos de amarre. Estos lugares destinados a dejar la bicicleta cuando no está en uso deberían ser lugares accesibles, seguros y protegidos frente al robo y las inclemencias meteorológicas. Además, que estos puntos se localicen adecuadamente en los principales puntos de origen y destino de los desplazamientos es fundamental para su uso. En este sentido, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz viene colocando puntos de amarre descubiertos previa demanda de usuarios e instituciones; recientemente también ha instalado junto a uno de los principales complejos deportivos de la ciudad un *biciberg* o guardabicis subterráneo automatizado. Sin embargo el problema principal sigue siendo la falta de un lugar adecuado para guardar la bicicleta en los lugares de residencia por la dificultad que conlleva en la mayoría de los casos subir las bicicletas hasta el domicilio. Deberían estudiarse medidas como la habilitación de lonjas municipales vacías como guardabicis o la reserva de espacio con tal fin en los aparcamientos subterráneos que durante los últimos años se están construyendo en la ciudad, por ejemplo. En este sentido, el PGOU de Vitoria-Gasteiz ya establece la obligatoriedad de dotar a todas las viviendas de nueva construcción con una dependencia para guardería de bicicletas y coches de niños comunicada con el portal.

Todos estos elementos de diseño de la infraestructura ciclista son una variable fundamental a tener en cuenta para normalizar su uso, ya que un diseño inadecuado y la aparición de excesivos obstáculos condicionan el uso del carril bici pudiéndose desviar los flujos ciclistas hacia otros espacios. Con cierta frecuencia se da la situación que el coste de incorporación a un carril de bicicletas no compensa los beneficios en términos de seguridad y comodidad que cabría esperar de circular por él. Esta circunstancia

da como resultado la paradoja de ver ciclistas circulando por aceras y calzadas en aquellas calles que cuentan con un carril específico de bicicletas.

El usuario–tipo y sus necesidades: un factor clave para responder a la demanda

El conocimiento de las características, necesidades y demandas tanto del usuario actual como del potencial constituye un factor clave para conocer las diversas circunstancias del uso urbano de la bicicleta y para que las actuaciones se realicen con legitimidad. Con mucha frecuencia las iniciativas de políticos y técnicos en cuestiones relativas a la bicicleta se han venido llevando a cabo sin un conocimiento previo de esta compleja realidad psico–social.

En primer lugar se hace necesario el seguimiento de la movilidad ciclista de cualquier ciudad para conocer la magnitud real, las fluctuaciones diarias y estacionales y los itinerarios más frecuentados. Paralelamente es necesario consultar a los usuarios para conocer sus características, preocupaciones y demandas. En el contexto de Vitoria–Gasteiz no se ha realizado ningún seguimiento ni consulta sistemática, por lo que las conclusiones que se van a referir a continuación son el resultado de un reducido número de observaciones de campo y de una encuesta repartida entre 130 usuarios habituales de la bicicleta. Éstas se han realizadas al amparo de un estudio encargado al Departamento de Geografía de la Universidad del País Vasco por el Ayuntamiento de Vitoria–Gasteiz con objeto de obtener un diagnóstico del uso de la bicicleta en la movilidad urbana de la ciudad. De esta consulta se han desprendido conclusiones significativas sobre las circunstancias que rodean al uso urbano de la bicicleta en la ciudad, las cuales ayudan a entender las causas de su bajo uso como medio de transporte.

El perfil del usuario urbano de la bicicleta de Vitoria–Gasteiz corresponde con un hombre de entre veinte y cuarenta años, siendo menor la participación de la mujer (apenas un tercio del total de ciclistas) que además desciende considerablemente a medida que aumenta la media de edad. El uso de la bicicleta como medio de transporte urbano entre mayores de cuarenta años muestra un claro descenso, achacable tanto al influjo del coche como a un mayor peso de los estereotipos sociales todavía imperantes que vinculan el uso de la bici a un perfil muy restringido: persona joven, estudiante, deportista, etc.

A pesar de la demostrada falta de funcionalidad real de los carriles bici de la ciudad, se demuestra que éstos son muy valorados por el usuario, puesto que la práctica totalidad de los mismos los considera necesarios para la movilidad ciclista. Además, para dos tercios de ellos constituye el lugar preferente de circulación, si bien con demasiada frecuencia deben utilizar el resto del viario debido a su inexistencia. En tales casos el ciclista prefiere circular por espacios peatonales y aceras, ya que los percibe como espacios más seguros, pese a los roces con los peatones que esta convivencia genera. Por contra, el ciclista se muestra mucho más reacio a circular por la carretera, sobre todo si es un usuario poco habituado y sin mucha experiencia. Y es que el problema de mayor magnitud para el uso de la bicicleta en Vitoria–Gasteiz radica en la enorme inseguridad vial percibida por el ciclista, debido a la abundancia de vehículos motorizados en las calles de la ciudad. Dada la vulnerabilidad propia de la bicicleta frente a los coches, los ciclistas la perciben como un medio de locomoción peligroso y arriesgado. Si bien esta percepción depende en gran medida de la experiencia, la habilidad y la capacidad de anticipación de cada ciclista, lo cierto es que cuando se ven obligados a coexistir con el coche deben disparar sus mecanismos de alerta y previsión para evitar unos conflictos de los que la mayor parte de las ocasiones saldrían mal parados. Esto inhibe a muchos ciclistas y hace que muchos usuarios potenciales no se atrevan a adoptar la bicicleta como medio de locomoción.

Al no existir una red de itinerarios ciclistas que garantice la continuidad de los trayectos y aporte seguridad al usuario, la forzada convivencia con el coche durante gran parte del recorrido es inevitable si uno quiere moverse en bicicleta por la ciudad. Por ello, la creación de calles peatonales en el centro de la ciudad ha servido para absorber buena parte del flujo ciclista que se genera en este entorno, ya que el usuario encuentra aquí un lugar seguro y cómodo para su expansión. De hecho, a día de hoy puede afirmarse que la bicicleta se infiltra por todos aquellos lugares por los que el coche se lo permite, mientras que existen otros espacios donde su incursión es muy difícil, como los polígonos industriales que tienen viales de tráfico intenso y pesado, estrechas aceras y horas puntas muy acentuadas.

Y es que los carriles bici de Vitoria–Gasteiz, pese a ser muy valorados por el usuario, son objeto de muchas críticas por éstos. De una forma aplastante consideran lo que ya es obvio a simple vista: carecen de conectividad que los haga funcionales para los desplazamientos entre el centro de la ciudad, los barrios residenciales periféricos, los polígonos industriales y los itinerarios ciclistas recreativos del extrarradio. Sin embargo, no parece considerarse imprescindible la construcción de nuevos tramos de carril a modo de interconexión de los actuales, actuaciones que acarrearían los consabidos problemas derivados de la

redistribución del viario y grandes inversiones económicas. Por el contrario, medidas *blandas* como el acondicionamiento de áreas de tráfico calmado que hicieran posible la convivencia coche-bicicleta en condiciones aceptables de seguridad y comodidad, constituiría una medida válida para poner en valor los tramos de carril bici dispersos por toda la ciudad. No cabe duda de que esta iniciativa necesitaría de un estudio detenido de las diferentes opciones y posibilidades así como de un salto cultural y comportamental por parte de los conductores que, en su mayoría, ven en la bicicleta un obstáculo a su libre circulación por las calles de la ciudad.

Los caminos para salvar los obstáculos de la bicicleta

Cabe decir que el uso de la bicicleta en los entornos urbanos se ve, a día de hoy, condicionado por la hegemonía del automóvil que continúa siendo el medio imperante en las ciudades europeas. La bicicleta está superpuesta artificialmente a un sistema urbano en el que todavía se prima al vehículo privado. Por muchas infraestructuras ciclistas que se construyan su uso urbano se ve abocado al fracaso ante el incesante aumento del tráfico motorizado. Vitoria-Gasteiz es un claro ejemplo de esta situación; pese a existir treinta kilómetros de vías ciclistas urbanas, una red bastante estructurada de puntos de aparcamientos y una demanda incipiente, la bicicleta no termina de calar entre la sociedad como medio de transporte urbano. Las causas que han obstaculizado el despegue de la bicicleta en la ciudad son complejas y difíciles de ponderar, pero a grandes rasgos puede resumirse en dos: el excesivo influjo del automóvil y a la escasa valoración social de la bicicleta como vehículo urbano.

Para avanzar en favor de la promoción de la bicicleta cabría actuar en dos direcciones; por un lado sería necesaria una redistribución de los medios de transporte hacia modo más equilibrados y un replanteamiento de los patrones de movilidad y accesibilidad urbanos. Solo de esta forma podrá dársele a la bicicleta un marco adecuado en el que pueda desempeñar un papel dentro del sistema de transportes. Para ello sería necesario actuar a través de políticas de estimulación y disuasión mediante estrategias coherentes que contemplen tanto medidas que favorezcan los medios alternativos al coche (paseo, bicicleta, transporte colectivo) como medidas que disuadan y restrinjan paulatinamente el uso inmoderado del vehículo privado en el entorno urbano (a través de la restricción del aparcamiento fundamentalmente). Solo de esta manera se lograrán las condiciones en la que la bicicleta podrá integrarse de forma coherente y con garantías de éxito en el sistema de transporte urbano.

No hay que olvidar por otro lado que la bicicleta ha perdido su consideración y su imagen como medio de transporte. Por ello las actuaciones infraestructurales solo tendrán éxito cuando vayan debidamente ligadas e integradas a políticas y estrategias que incidan de manera coordinada, integral y coherente en todo el conjunto de factores relacionados con la seguridad vial y la percepción psico-social del ciclismo urbano. Para que se produzca esta transformación socio-cultural de la percepción de la movilidad es imprescindible el impulso institucional; las actuaciones locales a favor de la bicicleta deben partir de la iniciativa municipal que tiene que empezar a pensar en ésta como una alternativa real de medio de transporte urbano cotidiano.

La necesidad de una visión integral para la promoción de la bicicleta

Como ha demostrado el estudio del caso de Vitoria-Gasteiz, una iniciativa que contemple solo las cuestiones infraestructurales y que no actúe sobre el resto de los elementos que condicionan el uso de la bicicleta, no cuenta con garantías de éxito. Si bien la existencia de vías ciclistas se considera un elemento imprescindible para el uso seguro, cómodo y eficaz de la bicicleta, pues proporcionan al ciclista un alto grado de seguridad y estimulan el uso, la mera construcción de carriles no es suficiente para desarrollar el potencial ciclista latente en la sociedad. Para esto es necesario el redescubrimiento de la bicicleta como medio de transporte plural y libre de los estereotipos actuales.

Toda medida infraestructural necesitará complementarse con programas divulgativos, educativos y promocionales y solo tendrá éxito cuando vaya ligada a la estrategia global de calmar el tráfico. Para ello es preciso adoptar nuevas lógicas de actuación en el ámbito de las políticas urbanísticas y de movilidad, que pueden materializarse a través de diferentes figuras: un plan general de ordenación urbana que contemple a la bicicleta en el mismo nivel que a los demás medios de transporte y desarrolle los criterios y normas que deben regir la construcción de infraestructuras así como los diversos programas para impulsar su uso. O, en su caso, un plan de promoción que establezca las pautas y las actuaciones para elevar la bicicleta a medio de locomoción cotidiano capaz de contribuir a la mejora de la sostenibilidad ambiental, social y económica de los entornos urbanos.

Referencias bibliográficas

AYUNTAMIENTO DE BILBAO

2001 *Ponencias del Congreso “La bicicleta en la ciudad, nuevos modos de movilidad en el siglo XXI”*
Ed. electrónica: http://web.bizkaia.net/herri_lanak/Bizikletak/Kongresua/ca_paises.html

BERGUA, EDORTA

2002 «Los caminos a la ciclabilidad traspasando los *bidegorris*»
Euskonews & Media, 173 (junio). Ed. electrónica:
<http://suse00.su.ehu.es/euskonews/0173zbnk/gaia17306es.html>

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

2001 *Libro Blanco: La política europea de transporte cara al 2010: la hora de la verdad*
Bruselas

COMISIÓN EUROPEA

2000 *En bici, hacia ciudades sin malos humos*
Oficina de publicaciones, Luxemburgo

CORRAL, C. (COORD.)

2000 *Plan de Potenciación de la Bicicleta en la Movilidad Urbana. Red de Bidegorris de la Ciudad de Donostia San Sebastián*
Delegación de Movilidad y vías públicas, Ayuntamiento de San Sebastián

DANISH COUNCIL OF ROAD SAFETY RESEARCH

1998 *Best Practice to Promote Cycling and Walking*
Programa ADONIS (Analysis and Development Of New Insight into Substitution of short car trips by cycling and walking). Web edition: <http://www.cordis.lu/transport/src/adonis.htm>

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA, PREHISTORIA Y ARQUEOLOGÍA, UPV/EHU

2003 *La Bicicleta en la movilidad urbana. Vitoria-Gasteiz. Diagnóstico*
Inédito

DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA

2002 *La bicicleta como medio de transporte. Directrices para su implantación*
Departamento de Obras Públicas y Transportes, Bilbao

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

2000 *Manual de recomendaciones de diseño, construcción, infraestructura, señalización, balizamiento, conservación y mantenimiento de carriles bici*
Dirección General de Tráfico, Madrid

GOBIERNO VASCO

2002 *Plan Director del Transporte Sostenible. La política común de transportes en Euskadi 2002-2012*
Departamento de Transportes y Obras Públicas, Vitoria-Gasteiz

POZUETA ECHAVARRI, JULIO

2000 *Movilidad, planeamiento y diseño urbano sostenibles: hacia una consideración inteligente de la movilidad y el transporte en el planeamiento y en el diseño urbano*
Universidad Politécnica de Madrid

ROAD DIRECTORATE

2000 *Collection of Cycle Concepts*
Copenague. Web edition: <http://www.vd.dk/wimpdocen.asp?page=document&objno=11542>

SANZ ALDUAN, ALFONSO

1996 *Calmar el tráfico*
Ministerio de Fomento, Madrid

SANZ ALDUAN, ALFONSO et al.

1996 *La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte*
Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid