

Los caminos de la ciclabilidad traspasando las vías ciclistas¹

EDORTA BERGUA²

Donostia-San Sebastián (España), junio de 2002.

A fin de abordar desde una perspectiva comparativa el momento en el que se encuentra en la actualidad el País Vasco en materia de vías específicas para los desplazamientos en bicicleta, resulta pertinente contextualizar éste, teniendo para ello presente un esquema general de la evolución seguida por las políticas europeas de promoción de la movilidad ciclista³. Dicho esquema evolutivo estaría compuesto por cuatro etapas:

1

La primera estaría caracterizada por ofrecer una situación en la que son escasas las actuaciones públicas en favor de la bicicleta que se llevan a cabo. Éstas suelen consistir en la creación de viario ciclista, en cualquiera de sus tipologías (carril-bici, pista-bici, acera-bici, senda-bici, etc.), compuesto por tramos de reducida longitud; escasamente coincidentes con los itinerarios de interés ciclista; raramente ubicados en zona urbana; habitualmente mal mantenidos y carentes de un mínimo mallado que les aporte cierta funcionalidad. A veces estas actuaciones van a acompañadas de la creación de infraestructuras de estacionamiento para bicicletas.

Se trata de un estadio muy elemental que contempla a la bicicleta de manera anecdótica y solamente en su dimensión recreativa o deportiva. Estas actuaciones, lejos de promover la utilización de la bicicleta en los desplazamientos urbanos e interurbanos, 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.

2

La segunda etapa partiría del reconocimiento por parte de la administración pública, al menos en el plano teórico, del papel que puede desempeñar la bicicleta en el sistema de transporte. Esto suele conllevar la elaboración de una planificación para la promoción de la bicicleta, que, por lo general, tan sólo incluye iniciativas infraestructurales y/o de ingeniería de tráfico, intentando establecer un mallado básico de vías ciclistas, y contemplar una dotación mínima de aparcamientos para bicicletas. En la medida en que las actuaciones que se ponen en servicio mantienen una cierta coherencia, se traducen en un aumento significativo del número de ciclistas.

3

En la tercera etapa, las políticas de movilidad ciclista pasan a formar parte integral de las políticas generales de movilidad. Las actuaciones que se emprenden superan los enfoques meramente infraestructurales, abarcando todo el conjunto de factores que condicionan la movilidad ciclista. En este estadio el porcentaje de ciclistas representa ya un porcentaje muy significativo del reparto modal.

4

La fase superior sería aquella en la que las políticas de movilidad ciclista y general se asumen como tareas en constante desarrollo, y además se toman en consideración por parte de otras políticas sectoriales. Las actuaciones son de alta calidad y se basan en análisis e investigaciones que prueban su efectividad real.

²Edorta Bergua es sociólogo, técnico urbanista y miembro de KALAPIE, Asociación de Ciclistas Urbanos/as de Donostia

¹Este artículo, con alguna ligera modificación, apareció publicado en la revista electrónica *Euskonews & Media* 173, de junio de 2002, editada por *Eusko Ikaskuntza*, Sociedad de Estudios Vascos

³Este esquema se ha esbozado partiendo del conocimiento de la experiencia europea acumulada en esta materia. Además hemos tenido en cuenta, de manera contextualizada, las aportaciones que a este respecto ofrece el proyecto europeo BYPAD, de gestión de calidad de las políticas ciclistas locales.

La situación de las políticas de movilidad ciclista en el País Vasco

La situación de las políticas de promoción de la movilidad ciclista en el País Vasco se caracteriza por su gran heterogeneidad, dado que conviven simultáneamente realidades que presentan distintos grados de desarrollo.

En cualquier caso, cabe afirmar que hasta el año 2000 la atención de las administraciones públicas del País Vasco y de Navarra ha venido principalmente de la mano de los ayuntamientos, en tanto que el interés tangible mostrado por las diputaciones forales y los gobiernos vasco y navarro ha sido nulo.

Si comparamos nuestra situación con otras referencias territoriales podemos concluir que, en términos generales, nos encontramos en un nivel de desarrollo avanzado con respecto al paupérrimo panorama existente en el Estado Español, pero que resulta claramente atrasado en el contexto de la Unión Europea. Veamos con mayor detalle esta situación:

1

La inmensa mayoría de los municipios vascos, y en especial aquellos de menores dimensiones, se encuentran en una fase previa al esquema que hemos expuesto. Es decir, no han realizado, ni tienen previsto realizar, ningún tipo de actuación directa de promoción del uso de la bicicleta.

2

Por otra parte, un número creciente de municipios vascos llevan tiempo creando pequeñas infraestructuras ciclistas que responden a las características apuntadas para el primer estadio evolutivo. Este interés a favor de los desplazamientos urbanos en bicicleta aparece a principios de la década de los 80⁴, de la mano de ayuntamientos como el de Vitoria-Gasteiz o el de Donostia, que tímidamente dan el paso de poner en práctica vías específicas para bicicletas que ya se habían experimentado con éxito en otros países europeos.

En el periodo 1988-1997 el ritmo de creación del viario ciclista experimenta un notable incremento, multiplicándose por ocho el número de kilómetros de vías ciclistas existentes en el conjunto del Estado español, logrando así pasar de 70 a 566 kilómetros (BERGUA Y BENAITO, 1998).

3

El reconocimiento del papel que puede desempeñar la bicicleta en el sistema de transporte y la consiguiente planificación de su promoción representa un segundo estadio en el que sólo podemos ubicar, y de forma muy matizada, a contadas localidades vascas, como Donostia, Vitoria-Gasteiz, Bilbao o Irún.

En estos dos últimos casos, los planes elaborados sólo prevén la creación de redes de vías para bicicletas, obviando el resto de factores que condicionan la movilidad ciclista.⁵

En el caso de Donostia, el *Plan de Potenciación de la Bicicleta en la Movilidad Urbana*, aprobado en junio de 2001, si bien realiza un abordaje integral de la movilidad ciclista, y es desde un punto de vista técnico un excelente trabajo, sólo ha sido parcialmente ejecutado en su dimensión infraestructural, incumpliendo la programación y presupuestación prevista.⁶

En todos los casos las inversiones previstas son sumamente modestas. Tomando como ejemplo el caso de Donostia que sin duda es el municipio vasco que más recursos destina a esta materia, la cuantía prevista para el ejercicio presupuestario 2002 representa una inversión por ciudadano (3,8%) dos veces inferior a la cantidad anual (7,7%) que en Francia se estima que un municipio debe destinar como mínimo a fin de promover una verdadera política a favor de la bicicleta (FUBICY, 2000).

Desde otro nivel territorial hay que reseñar la inminente entrega de los trabajos de redacción de los planes provinciales de vías ciclistas que están elaborando las Diputaciones Forales de Gipuzkoa y Bizkaia, territorios en los que las actuaciones forales a este respecto han sido prácticamente inexistentes.

Tampoco hay que olvidar el notable trabajo que lleva realizando la Diputación Foral de Álava de reconversión de la antigua vía del ferrocarril vasco-navarro y de caminos pecuarios, a vías para su uso peatonal

⁴En realidad la primera actuación viaria ciclista en el Estado Español se realizó en los años 50 en Vitoria-Gasteiz, en donde el ayuntamiento creó una pista-bici para que los obreros de una fábrica pudieran acceder a la misma en bicicleta.

⁵Hay que advertir que se trata de planes escasamente desarrollados. Así, el plan de Bilbao que prevé la creación de una red de treinta kilómetros de vías para bicicletas, en la actualidad cuenta con ocho kilómetros de vías ciclistas en servicio; y el de Irún, que programa una red de 26 kilómetros, dispone al día de hoy de tan sólo dos kilómetros.

⁶Cabe pensar que ello se debe a que los responsables políticos municipales están a la espera de confirmar si la próxima puesta en servicio del *bidegorri* que transcurrirá por el Paseo de La Concha cumple las previsiones técnicas que vaticinan que originará una fuerte demanda ciclista. De confirmarse tal hipótesis, el Ayuntamiento de Donostia pasaría a cumplir de forma menos cicatera la programación prevista en el citado plan ciclista.

y ciclista,⁷ aún cuando, dada la peculiar estructura territorial alavesa, su orientación es eminentemente turístico-recreativa.

Se trata de iniciativas de gran interés que, aunque sólo aborden los aspectos de infraestructura viaria, sin duda en los próximos años podrán resultar de gran relevancia en la promoción ciclista, siempre y cuando se lleguen a aprobar y consigan amarrar unos compromisos presupuestarios acordes al reto que se plantean.

Poco cabe decir sobre la actitud del Gobierno de Navarra en esta materia, salvo su prácticamente nulo interés por acometer actuación alguna de promoción de la movilidad ciclista. Las únicas actuaciones que se han llevado a cabo en territorio navarro responden a las llamadas *vías verdes* que están promoviendo los consorcios turísticos de Bertiz, Plazaola y del Tarazonica, para el acondicionamiento para uso ciclista y peatonal de antiguos trazados de ferrocarril.

Lo mismo cabe afirmar sobre el Gobierno Vasco, que salvo el proyecto de *Red Bidegorriak* de 1983, y del *Plan General de Vías para bicicletas en la CAV* redactado en 1988, y que nunca se llegaron a aprobar, hasta la fecha no ha mostrado el menor interés por promover la movilidad ciclista. De dicho modo, el Gobierno Vasco ha ignorado el papel coordinador que, entendemos, le correspondería asumir en aras a impulsar una estrategia global de promoción ciclista, y en el terreno de las infraestructuras viarias impulsar un esquema general a una escala territorial supraprovincial, que establezca unos requisitos técnicos mínimos comunes de trazado, diseño, señalización y promoción, y que concrete y dinamice las debidas conexiones interterritoriales.

De las vías ciclistas a las estrategias integrales ciclistas

La valoración de la atención de la administración pública por la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte, ocio y turismo, se ha venido midiendo con demasiada frecuencia en función, tan sólo, del número y la longitud de las vías especialmente acondicionadas para el tránsito de bicicletas que hayan sido creadas. De dicho modo se ha tendido a dejar de lado otra serie de aspectos que igualmente inciden sustancialmente en las condiciones de seguridad y uso de la bicicleta, así como en el desarrollo del potencial ciclista existente en nuestra sociedad.

Las razones de este enfoque excesivamente reduccionista es consecuencia de diversos factores, entre los que cabría destacar tres: la doble vertiente de intervención simbólica y tangible que poseen las vías creadas; la indudable seguridad y comodidad que dichas infraestructuras suelen proporcionar a los ciclistas, y la consiguiente captación de nuevos usuarios; y, sin olvidar también, el énfasis que los grupos ciclistas hemos hecho en reivindicar este tipo de vías, relegando a un segundo plano otras actuaciones que también deberían formar parte de un abordaje integral de la promoción de la movilidad ciclista.

Si bien, como hemos comprobado, la situación en el País Vasco en materia de infraestructuras ciclistas se encuentra en un estadio aún incipiente e invertebrado, queremos llamar la atención sobre las limitaciones que supone apostar únicamente por la creación de estas infraestructuras.

Como es obvio, la existencia de las vías ciclistas constituye un elemento imprescindible a fin de configurar entornos amplios para un uso seguro, funcional y cómodo de la bicicleta. En efecto, las redes de vías ciclistas debidamente diseñadas, ejecutadas y mantenidas, proporcionan al ciclista un alto grado de seguridad, pudiendo llegar a reducir en un 60 % los accidentes que sufren los ciclistas BELLO-MORALES Y FONSECA, 1985, y logran convertirse en elementos clave para captar a usuarios previamente no ciclistas. Prueba de ello es que, en opinión del 60 % de los europeos, el principal factor para estimular un uso más frecuente de la bicicleta es la existencia de infraestructuras ciclistas DEKOSTER Y SCHOLLAERT, 2000.

Sin embargo, esta exigencia infraestructural básica en cualquier política de promoción ciclista no es suficiente para desarrollar el potencial ciclista existente en nuestra sociedad, y así convertir la bicicleta en un vehículo cómodo, seguro y eficiente que sea utilizado por amplios sectores de la población.

La razón de ello estriba en que las redes de vías ciclistas sólo pueden llegar a obtener éxito en la medida en que vayan debidamente ligadas a una estrategia global que incida de manera integral y coherente en el conjunto de factores relacionados con la seguridad vial, la percepción social y las condiciones de uso de la bicicleta. Para ello, es requisito imprescindible que dicha estrategia este íntimamente ligada a una nueva lógica de actuación en el ámbito de las políticas urbanísticas y de movilidad general, que cuestione a través de intervenciones tangibles la hegemonía del automóvil en la ciudad.

En consecuencia, los grupos de ciclistas urbanos y cicloturistas consideramos imprescindible que se preste una mayor atención y ayuda para la bicicleta por parte de las administraciones públicas del País Vasco y Navarra, a fin de que, al igual que en otros muchos países europeos, comencemos a poner las bases

⁷Hasta la fecha se han recuperado aproximadamente 155 kilómetros de antiguas vías de ferrocarril y pecuarias, de los 300 kilómetros previstos.

necesarias para avanzar hacia una movilidad sostenible en la que, como no puede ser de otra manera, la bicicleta desempeñe un papel de primer orden.

Es preciso que esta apuesta a favor de la movilidad sostenible venga acompañada del diseño y la ejecución de una estrategia integral para la promoción del uso de la bicicleta a escala del País Vasco y Navarra, que contemple aspectos tales como la creación de redes urbanas e interurbanas de itinerarios ciclistas, facilitar la combinación de la bicicleta con el transporte público, crear plazas de aparcamiento para bicicletas en edificaciones y destinos, medidas de seguridad vial y reducción de la velocidad de los vehículos motorizados en vías compartidas, realización de programas de información y promoción de la movilidad ciclista dirigidos a distintos sectores sociales, etc.

Referencias Bibliográficas

BERGUA, E.; BENAITO, J.

1998 «Las vías ciclistas en el Estado Español»

Ecología Política, 15; Barcelona. Edición electrónica en

<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n6/aeber.html>

FUBICY

2000 «Palmarés 2000 des villes cyclables»

Velocité, 58, septiembre/octubre

BELLO-MORALES; FONSECA, J.M.

1985 *Manual para el planeamiento, proyecto y ejecución de pistas ciclistas*

Asociación Española Permanente de los Congresos de Carreteras; Madrid

DEKOSTER, J.; SCHOLLAERT, U.

2000 *En bici, hacia ciudades sin malos humos*

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas; Luxemburgo.

http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling_es.pdf.