

Vía ciclista a la sostenibilidad

Alfonso Sanz Alduán

Entre el 19 y el 22 de junio se reunieron en Amsterdam varios cientos de personas que no pretendían asistir a los partidos de fútbol de la Eurocopa. Tenían una cita con las bicicletas, pero no de competición sino de uso cotidiano. Se trataba de Vélo Mondial 2000, el congreso más importante de los últimos años dedicado a la bici como medio de transporte en las ciudades. Políticos, técnicos y usuarios celebraron casi un centenar de debates y conferencias con el objetivo común de intercambiar experiencias en la promoción del ciclismo urbano.

En un mundo dominado y alterado por más de 500 millones de automóviles, los 800 millones de personas que pedalean cada día suponen una bocanada de aire fresco, nunca mejor dicho, para los graves problemas ambientales y sociales de las ciudades. No se trata exclusivamente de un medio de locomoción propio de los países pobres, que no pueden permitirse el despilfarro de recursos que devoran los automóviles, sino que son también los países hipermotorizados, con Estados Unidos y la Unión Europea a la cabeza, los que están progresivamente introduciendo la bicicleta en sus políticas de movilidad.

A principios de los años noventa la nueva legislación de transporte estadounidense permitió reorientar parte de las inversiones antes dirigidas al automóvil privado hacia los medios alternativos. Gracias a ello el gobierno federal invirtió en el período 1991-1997 más de 1.000 millones de pesetas en infraestructuras para bicicletas y peatones, lo que significa un “pequeño” pero crucial apoyo a las ciudades que pretenden reducir la dependencia respecto al coche privado.

Por su parte, la Comisión Europea, en su apuesta por la movilidad sostenible, ha impulsado diversas iniciativas en favor del ciclismo urbano, la última de las cuales es la publicación de un manual titulado *En bici, hacia ciudades sin malos humos*, que, según Margot Wallström, comisaria europea de medio ambiente y prologuista de la obra, “se fundamenta en la convicción de que los peores enemigos de la bicicleta en el medio urbano no son los coches, sino los prejuicios en contra”.

Y es que, efectivamente, a pesar de que las ventajas ambientales y sociales de la bicicleta son ampliamente reconocidas, las medidas para darle paso en la ciudad y facilitar su uso a los ciudadanos suelen toparse con obstáculos enraizados sobre todo en el ámbito cultural, los cuales se sintetizan en el concepto de “cultura del automóvil”, es decir, en la concepción de la movilidad, del espacio y del tiempo a través del parabrisas del coche privado.

Esa dimensión cultural, junto con los procesos históricos y urbanísticos vividos en los diferentes países europeos, es lo que explica que la bicicleta sea un medio de transporte importante en

ciudades grandes y pequeñas de países montañosos como Suiza, fríos como Finlandia, húmedos como el Reino Unido, ventosos como Holanda o Dinamarca, o mediterráneos como Italia.

Así, por ejemplo, la ciudad italiana de Parma (176.000 habitantes) tiene casi la misma proporción de desplazamientos en bicicleta (19%) que Amsterdam (800.000 habitantes); en la ciudad suiza de Basilea (230.000 habitantes) el 23% de los desplazamientos también se hacen en bici, mientras que en la inglesa de Cambridge (100.000 habitantes) ese porcentaje asciende al 27% y en la sueca de Västeras (115.000 habitantes) al 33%.

Como referencia para esas cifras hay que decir que en ninguna ciudad española, con condiciones geográficas en general tanto o más favorables que en dichos países, el porcentaje de desplazamientos realizados en bicicleta supera el 2% del total y que, por consiguiente, de lo que se trata aquí no es sólo de proteger a los ciclistas actuales, sino de estimular la difusión de la bicicleta hasta encontrar para ella el papel que por sus virtudes merece.

La presencia de unos pocos representantes de las administraciones del País Vasco y del Ayuntamiento de Barcelona en el congreso Vélo Mondial 2000 señala el carácter a la vez lamentable y prometedor de la situación de la bicicleta en España. Lamentable porque las realizaciones son todavía escasas y no se han sentado las bases para un cambio cultural en favor de la bicicleta; pero prometedor también en la medida en que los proyectos apuntan en la dirección correcta.

De hecho, la ciudad de San Sebastián, representada en Amsterdam por el concejal de circulación y por un técnico de su departamento, muestra que la recuperación de la bicicleta puede también ser viable en este país, con varios miles de nuevos ciclistas que utilizan cotidianamente sus calles. Sólo falta que el Plan de Bicicletas que se está redactando para la ciudad sirva para ejecutar tanto las necesarias infraestructuras que ofrezcan comodidad y seguridad en el pedaleo, como el conjunto de medidas promocionales y normativas sin las cuales los esfuerzos quedarían cojos.

Por su parte, la Diputación de Vizcaya, representada también por un técnico del Departamento de Obras Públicas y Transportes, acaba de fallar el concurso para la ejecución de un ambicioso proyecto para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte, lo que significa un punto de partida riguroso para la creación de las infraestructuras imprescindibles para dicha promoción, así como para el fomento de una nueva cultura de la movilidad ciclista en el tejido social.

Porque, en efecto, sin acompañar las vías para bicicletas con una visión de la movilidad menos dependiente de los requerimientos del automóvil privado, las comparaciones con las ciudades europeas señaladas más arriba serán siempre dignas de sonrojo. La vía ciclista a la movilidad sostenible no es más que uno de los modestos caminos que hay que emprender para el reencuentro entre ciudad y tráfico, una vez que el vendaval de la hipermotorización haya pasado y sea posible encontrar un nuevo papel tanto para la bicicleta como para el automóvil: el vehículo que hoy nos aleja de la sostenibilidad.

Alfonso Sanz Alduán es urbanista, especialista en tráfico, y colaborador de Bakeaz.

© Alfonso Sanz Alduán, 2000; © Bakeaz, 2000.
Publicado en *El Correo*, 6 de septiembre de 2000.