

“Bicicleta e cidade”

Integración da bicicleta na mobilidade urbana

Julián Blanco Ramírez. Coordinador da Plataforma Carril-Bici de Córdoba

Falar de bicicleta e cidade sitúanos rapidamente na idea da bici como medio de transporte urbano; aspecto este que froito do predominio do automóbil tense visto totalmente ignorado polas Administracións Públicas que, tanto nos seus Plans Urbanísticos como de Seguridade Vial e Tráfico, consideran ou tenden a considerar á bicicleta como un elemento de recreo, ocio ou estrictamente deportivo. Polo tanto, é imposible abordar o tema sen tratar outros aspectos da mobilidade na cidade.

Nas páxinas seguintes tentaremos analizar determinados aspectos como: a situación actual do automóbil na cidade, as vantaxes da bici, os factores e condicionantes que disuaden o seu emprego, así como a integración da bicicleta nas políticas xerais de tráfico.

O coche: Situación actual

Actualmente, o predominio do automóbil como medio de transporte privado nos nosos pobos e cidades é indiscutible. Entre os factores que teñen contribuído de xeito decisivo á expansión automobilística podemos sinalar os seguintes:

- As vantaxes obxectivas do automóbil privado: liberdade de horario, ideal para o desprazamento familiar, permite o transporte de certo volume de obxectos e paquetes,...
- A bonanza económica experimentada no país nas últimas décadas e a súa repercusión na renda familiar.
- A mellora de infraestructuras (vías máis rápidas, mais anchas e mellor asfaltadas, incremento das prazas de aparcamento) e a mellora na xestión e circulación do tráfico.
- A *contaminación ideolóxica* derivada das grandes inversións en campañas publicitarias que ao longo do tempo teñen calado na conciencia colectiva; introducindo ideas amplamente aceptadas pola sociedade, que relacionan o automóbil co status económico e social, e con valores persoais e máis profundos como a amizade, a confianza, o dereito, a liberdade, o pracer, a sexualidade, a felicidade, etc..

Sen embargo, é doado observar que cada vez faise un emprego máis abusivo e desmesurado do coche: para desprazamentos progresivamente máis curtos, niveis de ocupación dunha persoa/coche; chegando a condicionar a moitas persoas a maneira na que contan co vehículo para calquera actividade.

Non semella moi racional que un vehículo deseñado para percorrer longas distancias con cinco adultos e cen kilos de equipaxe, desprace unha soa persoa tódolos días nunha cidade cuxa trama urbanística non permite velocidades superiores aos 25 km/h e en desprazamentos inferiores aos 4/5 km.

Esta xeralización do mal emprego do coche, esta a provocar non só prexuízos persoais: Sedentarismo e con elo obesidade, enfermidades cardiovasculares, problemas óseos e outras doenzas. Estres. Traumatismos e afectacións graves (incluso mortes) como consecuencia dos accidentes. Etcétera. Tamén está causando prexuízos sociais: de saúde pública (bronquite, asma,

alergias e outras enfermidades respiratorias derivadas directamente dos fumes que desprenden os coches). Contaminación acústica e atmosférica. Atascos. Invasión de espazos públicos (rúas, beirarrúas, prazas,..) Ameaza o patrimonio histórico. Consume grandes cantidades de enerxía non renovable e é a principal fonte de contaminación atmosférica. Grandes inversións en infraestruturas e gastos derivados dos problemas de saúde e sinestralidade antes mencionados.

Podemos dicir, sen medo a errar, que o tráfico actual tense convertido nun problema para as cidades. Estes problemas teñen a súa expresión no medio ambiente: consúmense grandes cantidades de enerxía non renovable, é a principal fonte de contaminación atmosférica (por exemplo: é o responsable directo do 83% do monóxido de carbono, o 43 % dos óxidos de nitróxeno e o 78% dos compostos orgánicos que se emiten en Córdoba). É o responsable directo do 75 % da contaminación acústica. Unha terceira consecuencia é a ocupación de espazo urbano (o 40 % das nosas cidades fica dedicado a infraestructura para automóbil) e a el tense supeditado o urbanismo. Dende o punto de vista sanitario o tráfico é a principal causa de morte entre menores de 30 anos.

Ao tratar de solucionar,ponse de manifesto a transformación do tecido urbano para conceder prioridade ao coche (sistema empregado até o de agora) é insuficiente. Polo que faise preciso, por un lado evitar (disuasión) o mal emprego que se fai do coche e por outro potenciar modos de transporte alternativos e máis saudables: autobús, desprazamentos a pe ou en bicicleta. É dese último modo de transporte do que nos ocuparemos a continuación.

A bicicleta: Virtudes e dificultades da bici na cidade

Vantaxes da circulación de bicicletas:

É importante sinalar que o emprego da bicicleta como medio de transporte aporta beneficios non só individuais (ao ciclista) senón tamén aporta beneficios a colectividade:

SAUDE:

O ciclismo non deportivo, é unha actividade apta para tódalas idades e non esixe nunca o emprego un máximo esforzo ao corazón. Fronte aos medios de transporte motorizados os costumes sedentarios actuais, os estudos clínicos e epidemiolóxicos sinalan que este exercicio é claramente beneficioso e proporciona unha gran protección non só perante as enfermidades cardiovasculares senón tamén perante as enfermidades do aparato respiratorio e outras asociadas a obesidade.

O exercicio moderado xera tamén moitos beneficios físicos e mentais:

- Mellora a regulación do azucre no sangue e prevén as altas presións sanguíneas.
- Compensa a absorción do colesterol prexudicial.
- Reforza o sistema inmunolóxico.
- Fortalece o corazón, os músculos, os ósos e os tendóns.
- Reduce o risco de padecer diabete, fragilidade ósea, enfermidades cardiovasculares e cancro.
- Reduce o estres, as tensións, a ansiedade e as formas benignas de depresión.

Dende o punto de vista social, ao mellorar a saúde dos particulares, mellora a saúde pública.

MEDIO AMBIENTE:

A bicicleta non produce contaminación atmosférica nin acústica, non xera residuos como aceites e ácidos corrosivos.

ECONOMÍA:

A bicicleta é un medio de transporte moi económico, tanto polo que se refire a súa adquisición como ao seu mantemento. É accesible para tódalas persoas e non precisa combustible.

Dende o punto de vista social, o seu uso por amplos sectores da poboación faría diminuír os gastos sanitarios. Por outra banda, as súas consecuencias sociais e medioambientais non son monetarizables.

En canto ao gasto comparativo preciso para ofrecer unha boa infraestrutura, existe un enorme diferenza entre a bicicleta e os vehículos motorizados.

TRÁFICO E SEGURIDADE VIAL:

Unha diminución do número de automóviles que circulan pola cidade e un aumento no emprego da bici melloraría, sen dúbida, a fluidez do tráfico e poderíanse solucionar moitos problemas de atascos.

A bicicleta non é un medio de transporte perigoso, aínda que as circunstancias actuais do tráfico motorizado, unido a falla de infraestruturas específicas que permitan o emprego seguro da bicicleta na cidade (carril-bici, pista-bici, etc..) poderán facer e seu emprego arriscado. Como veremos máis adiante, este risco é un dos factores que obstaculizan o seu desenrolo.

AUTONOMÍA E RAPIDEZ:

A bicicleta é doada de manexar en case todas as idades e condicións físicas (estímase nun 10 % o sector da poboación que non e quen de pedalear en condicións de seguridade aceptables).

A condición física e mental requirida para desprazarse en bicicleta consérvase ate idades moi avanzadas: estatísticas en países cunha forte presenza ciclista amosan que persoas maiores de 65 anos percorren diariamente case 3 km en bicicleta.

En canto a rapidez, o ciclista precisa pouco tempo de acceso a súa bicicleta e vese menos afectado pola conxestión do tráfico. Tense comprobado que para distancias de ate 4-5 km a bici é o xeito máis rápido para desprazamentos "porta a porta".

OCUPACIÓN DO ESPAZO:

A bicicleta precisa menos espacio que o coche, tanto para o seu desprazamento como na superficie para estacionarse.

Calcúlase que mentres a bicicleta en movemento precisa 8 m², o automóbil precisa de 8 a 10 veces máis. Claro está que as condicións nas que se producen os movementos, especialmente a velocidade, fan moi difícil chegar a unha comparación entre situacións homoxéneas e deducir cifras definitivas.

En canto ao aparcamento, a discusión é moita máis doada; no espacio dunha praza de aparcamento collerían ate 20 bicicletas, pero situándoas cunha certa folgura e comodidade collerían 12 unidades.

Factores que disuaden do emprego da bicicleta:

Os factores que inflúen nas opcións individuais respecto ao emprego da bicicleta poden ser moitos e moi variados, aínda que se ten constatado que a meirande parte deses factores son

sobrevalorados polos que non empregan a bicicleta. Aínda as, o análise da súa magnitude é un requisito imprescindible para calquera política de promoción do ciclismo urbano que queira incidir nos conflitos principais.

Os que se sinalan a continuación pódense incluír en dous grandes grupos: Os relacionados co esforzo físico ou a incomodidade que poden supoñer os desprazamentos (distancia, pendentes, clima, capacidade de carga, contaminación e ruído), e relacionados coa seguridade (risco de accidente ou roubo).

DISTANCIA:

Para distancias de ate 4-5 km. A bicicleta é o medio de transporte idóneo. A opción de escoller ou non a bicicleta para desprazamentos superiores dependerá máis da condición física da persoa e doutros factores que veremos de seguido.

PENDENTE:

Posiblemente sexa o aspecto máis disuasorio, xa que esixe un incremento no esforzo de pedaleo. No obstante, hai que ter en conta outros elementos que interveñen no esforzo: o estado do firme (a miúdo máis importante que a propia pendente) e o maior ou menor aproveitamento da tecnoloxía da bicicleta en particular no emprego do desenrolo que permite axustar o pedaleo ao gradiente de subida.

CLIMA:

Resulta evidente que as condicións climáticas extremas reducen o atractivo da bici. En calquera caso, este obstáculo soe ser sobrevalorado por quenes non empregan este medio de transporte. Sen embargo, noutros lugares (Finlandia, Holanda, Dinamarca, ..) a bici emprégase en condicións climáticas que aquí consideraríanse insuperables.

Existen solucións individuais (roupa axeitada) ou colectivas (protección fronte ao sol ou vento mediante arborado) que axudan a superar este obstáculo.

CAPACIDADE DE CARGA:

Sendo moi inferior a dos vehículos motorizados, non hai que desprezala. Poñendo cestos, alforxas ou accesorios similares, para traxectos curtos, unha carga de 10 kg de alimentos pódese transportar con facilidade. De calquera xeito, as tendencias de consumo actuais que se traducen en compras nas grandes superficies das aforas e máis concentradas no tempo, soen descargar a viabilidade da bicicleta para o transporte de subministrados.

CONTAMINACIÓN E RUIDO:

Mentres a bici vai mesturada co tráfico urbano, os ciclistas afrontan a contaminación atmosférica e o ruído con bastante proximidade as fontes emisoras. Caso de circular por vías propias segregadas dos vehículos a motor, a contaminación e o ruído poderían chegar a ser vantaxes comparativas en troques de efectos disuasorios.

RISCO DE ROUBO:

A facilidade de roubo da bicicleta é superior a de outros vehículos. A adquisición de cadeados máis seguros, o emprego dunha bici vella para deixala na rúa e dunha mellor cando se ten ubicación segura no lugar de destino soen ser solución practicadas a cotío. A promoción de aparcadoiros en lugares vixiados, non só na vía pública senón tamén en lugares de traballo ou estudio poden axudar a limitar a magnitude do problema. Non obstante, a solución só pode vir da man de transformacións sociais e culturais en profundidade.

RISCO DE ACCIDENTE:

Segundo as enquisas, moitas persoas que estarían dispostas a empregar a bicicleta como modo de transporte, seguirán sen facelo mentres non se dean unhas condicións que permitan un emprego máis seguro da mesma.

O risco de accidente configúrase como o gran desafío para a recuperación do ciclismo urbano. Nese sentido, a construción de vieiros específicos para bicicletas e a redución do límite de velocidade permitida en amplas zoas do casco urbano (as chamadas zoas 30), poden axudar á superación deste problema.

CONDICIONANTES DA CIRCULACIÓN CICLISTA

Ademais dos obstáculos descritos anteriormente, a bicicleta atópase na cidade cun conxunto de condicionantes que non dependen tanto das características do vehículo nin dos seus límites, senón que son froito de opcións e políticas particulares tomadas nas cidades ao longo da súa evolución.

DERIVADOS DO MODELO URBANO:

A variable principal é a distancia a percorrer ou a facilidade de acceso en bicicleta aos distintos lugares e actividades urbanas.

Nese senso, é de todo punto evidente que nas cidades medianas o emprego da bicicleta semella máis favorable, xa que o seu radio de acción abrangue a maioría das actividades, servicios e equipamentos; mentres que nas cidades pequenas, o radio de acción da marcha a pé pode ser suficiente. Pola contra, nas grandes urbes, onde os desprazamentos adoitan superar os 6-7 km., pode resultar un condicionante decisivo para a implantación da bicicleta como medio de transporte mentres a súa combinación con outros medios colectivos (metro, bus, tranvía) non sexa permitida.

DERIVADOS DO ODELO DE TRANSPORTE:

Como consecuencia do predominio do automóbil privado como modo de transporte nos nosos pobos e cidades e o papel marxinal que se lle ten ofrecido á bicicleta, xeráronse unha serie de factores condicionantes da circulación ciclista:

- A aparición de barreiras urbanas artificiais derivadas da construción de infraestructuras para o coche, fan que a permeabilidade de ditas estruturas supoñan o primeiro condicionante.
- Un segundo condicionante é a seguridade vial na súa dobre faciana: a perigosidade xerada polos vehículos motorizados e o conseguinte risco que supón circular en bicicleta ao seren, xunto cos peóns, os elementos máis vulnerables ao tráfico.
- A contaminación atmosférica, o ruído e o que poderíamos chamar a contaminación térmica (o exceso de calor existente en torno aos vehículos motorizados), poden resultar determinantes para a práctica ciclista.

DERIVADOS DO DESEÑO VIARIO:

A concepción do sistema de transporte e as prioridades establecidas no emprego do espacio público urbano tradúcense en determinada morfoloxía e características do viario que afectan ao tráfico ciclista; o grao de integración/segregación dos vehículos motorizados con respecto ás bicicletas, a sección adicada á bicicleta no caso de que existan vías exclusivas para ela, a tipoloxía das interseccións, a calidade paisaxística, a protección climática mediante o arborado, a pavimentación, o microdeseño de resaltes e rexistros en calzada, o mobiliario urbano, etc..

DERIVADOS DA XESTIÓN DO TRÁFICO:

Das políticas de tráfico, unhas atenden ao movemento de vehículos e viandantes e outras preocúpanse do aparcamento. Dado que o espacio urbano para o transporte é limitado, os

vehículos, incluídas as bicicletas, e os peóns compiten por ese ben escaso, sendo a enxeñería a que determina o reparto físico final do mesmo.

As políticas de moderación do tráfico, é dicir, a redución do número e velocidade dos vehículos motorizados, potencian os desprazamentos en bicicleta, mentres que as políticas de estímulo de tráfico, que facilitan a circulación e o aparcamento de máis vehículos na cidade, disuaden o tráfico ciclista.

Nese senso, a enxeñería tradicional do tráfico, preocupada principalmente por ampliar a capacidade das vías para acoller máis vehículos e a maiores velocidades, crean círculos viciosos cada vez máis complicados de quebrar: mellora de infraestruturas → fomento do emprego do coche → colapso desas infraestruturas → nova mellora → maior fomento → novo colapso.

CULTURAIS:

Por último, aínda que non por elo menos importante, como condicionante da práctica ciclista hai que citar os aspectos ideolóxicos que inflúen decisivamente na elección do modo de transporte, ou que se podería denominar como o factor da mentalidade coa que se enfrontan os desprazamentos urbanos.

A elección do medio de locomoción non está efectivamente restrinxida a un mero cálculo material baseado en criterios como a rapidez, o custo, a comodidade ou a seguridade, senón que ademais fica influenciada polas formas culturais e as escalas de valores propias de cada individuo e da sociedade na que vive.

De feito, en grandes sectores a bicicleta seguen tendo o estigma de medio de transporte de baixa categoría o, en todo caso, propio de xoves deportivos ou "ecoloxistas".

A ruptura dese estigma é un obxectivo imprescindible para calquera política de promoción da bicicleta con pretensións realmente transformadoras.

INTEGRACIÓN DA BICICLETA NAS POLÍTICAS DE TRÁFICO

Promoción do emprego da bici/disuasión do emprego do coche

Un dos erros máis frecuentes nas políticas de promoción do emprego da bicicleta, é a idea que a soa creación de infraestruturas ciclistas (carril-bici, etc.) abonda para acadar un incremento significativo de usuarios deste medio de transporte.

Outro erro frecuente é que o fomento da bicicleta sexa a expensas de outros xeitos de locomoción "benignos" social e ambientalmente como o desprazamento a pé de curta distancia ou o transporte público.

Experiencias previas demostran que aquelas políticas que pretenden favorecer outros medios de transporte alternativos ao automóbil, deben acompañarse de medidas que dalgún xeito disuadan do emprego do automóbil. Polo tanto a promoción da bicicleta como medio de transporte na cidade debe acompañarse da disuasión no emprego do coche.

A disuasión non supón só medidas restrictivas ou represivas, é preciso que paralelamente se busquen medidas positivas:

- A experiencia posta en práctica no Concello de Granada, favorecendo o compromiso de non empregar o coche determinados días á semana, ofrecendo certas vantaxes as persoas subscritoras do compromiso.
- Facilitar o pago de multas por infraccións de tráfico como bonos de transporte público.
- Fomentar o emprego compartido do coche para ir ao traballo ou ao centro de estudos.

Facetas que debe abranguer unha política favorable á bicicleta:

Aínda que as políticas de promoción da bicicleta asóciense a súa faciana máis enxeñeiril, en particular cos seus resultados relativos á construción de infraestruturas especializadas para este medio de transporte, o certo é que existe outro conxunto de facetas imprescindibles para obter unha profunda recuperación do papel da bicicleta na cidade.

A política de promoción do ciclismo urbano debe partir, pois, da elaboración dun plan para, a partir de el, atacar non so os aspectos enxeñeiriles (sen sobrevaloralos nin deixalos de lado) senón tamén os educativos culturais e os normativos que condicionan a circulación da bici.

Calquera plan debe incluír, por outro lado, unha análise financeira e orzamentaria e unha estratexia de participación cidadán. O contraste entre as expectativas do plan e os resultados obtidos permitirá avaliar a súa adecuación e a conveniencia de mantelo ou reformalo.

PLANIFICACIÓN:

É imprescindible partir dun plan global para o desenrolo da bici como medio de transporte, xa que as iniciativas non integradas nela conducen a un illamento das actuacións. Por exemplo, na cidade de Córdoba existe o "Plan director de bicicletas", aprobado pola Xerencia de Urbanismo, que se ben foi elaborado tras actuacións "desganduxadas", agárdase que sirva como marco de traballo para o futuro.

ENXEÑERÍA:

A creación de viario específico para bicicletas dependerá da visión global do funcionamento do tráfico na cidade. Nas avenidas e rúas onde o tráfico motorizado e denso e/ou rápido farase precisa a creación deste viario específico (carril-bici). En rúas de tráfico reducido e baixa velocidade, bici e coche poden convivir empregando a mesma estrada sen necesidade de enxeñería específica. En beirarrúas ou zoas restrinxidas ao automóbil evitarase que peón e ciclista podan entrar en conflito, tomando as medidas precisas en cada caso.

EDUCACIÓN E CULTURA:

Nun senso amplo, o obxectivo do proceso educativo sería establecer un novo marco de valoración social da bicicleta. Trataríase de garantir o coñecemento das vantaxes individuais e colectivas asociadas ao emprego da bicicleta como medio de transporte urbano, enfrontándoas cos prexuízos tamén individuais e colectivos que supoñen o emprego abusivo do automóbil. Así mesmo trataríase de desvanecer a idea de que a bici é un vehículo apropiado exclusivamente para o transporte e o ocio, para os nenos e as persoas de baixo nivel económico.

No referente á educación vial para a bicicleta, unha primeira premisa é que non estará dirixida exclusivamente aos ciclistas, senón a toda a poboación, aínda que en cada grupo (automobilistas, nenos, peóns, usuarios do transporte colectivo, ciclistas, etc.) débese incidir en diferentes aspectos.

Por exemplo, as ensinanzas dirixidas aos automobilistas procurarán especialmente a interiorización do perigo que carrega a mera conducción dun vehículo de preto dunha tonelada de peso, coa posibilidade de desenrolar altas velocidades máis aló da capacidade de resposta ante situacións imprevistas e que a súa evolución recente failles contar con prestacións de velocidade aceleración cada vez máis lonxanas dos ciclistas.

No caso dos ciclistas, a educación fará fincapé nos comportamentos reductores de risco.

PROMOCIÓN:

É importante que as campañas de promoción non sexan "en baleiro", é dicir, irán acompañadas de medidas concretas que ofrezan verosimilitude. Por exemplo, facelas coincidir CIA posta en servicio de tramos de vía ciclista, aprobación de normas municipais ao respecto, etc..

FINANCIACIÓN:

O enorme diferencial de custo entre a infraestrutura para bicicletas e a propia de vehículos a motor non debe chamar a engano sobre a necesidade de artellar con rigor o capítulo orzamentario dun plan de fomento da bicicleta. A infraestrutura para o ciclismo urbano é, en termos relativos, barata, pero non é gratuíta; e a dedicación de esforzos ao proxecto, por moito que sexa realizado por funcionarios públicos, ten que ser entendida como un capítulo máis da cotián laboura da Administración.

Por exemplo, en Londres en 1981, a administración metropolitana comprometeuse a empregar o 1% do orzamento do departamento de transporta á bicicleta, así como a formación dun equipo de planificadores e enxeñeiros adicados en exclusiva a creación dunha rede de itinerarios ciclistas.

PARTICIPACIÓN:

En xeral, a participación cidadán no proceso de planificación e construción urbanas é unha esixencia democrática, no apartado de promoción da bicicleta é, ademais, unha garantía de coherencia entre as necesidades percibidas polos usuarios e os proxectos.

A falla de experiencia ciclista que caracteriza a boa parte dos técnicos adicados ao tráfico pode paliarse coa colaboración de quen viven os problemas da circulación sentados no seu asento de bicicleta.

Este factor explica en boa medida o éxito dalgunha experiencias de planificación compartida entre concellos e grupos de defensa da bicicleta. Por exemplo, na cidade de Barcelona, tense creado unha Comisión Cívica da Bicicleta que integran os distintos grupos de defensa da bicicleta e o concello.

NORMATIVA:

Na proxección a medio e longo prazo dunha cidade, é importante que a política de promoción da bicicleta non que a expensas da vontade esporádica de determinados políticos, senón que debe quedar contemplada en normativas municipais concretas. Por exemplo, Plans Xerais de Ordenación, Ordenanzas Municipais de Tráfico, etc..

AVALIACIÓN E SEGUIMIENTO:

Calquera avaliación e seguimento dunha proposta soportan un custo engadido, económico e de esforzos de todo tipo. Sen embargo, naqueles proxectos considerados seriamente e que procuran favorecer en profundidade á bicicleta como medio de transporte urbano, é preciso coñecer ben os resultados das actuacións co fin de modificalas ou continualas.