



Plan Director de Bicicletas de Málaga
CAPÍTULO 1



Ayuntamiento de Málaga
Gerencia Municipal de Espacio Público, Obras e Infraestructuras



EL MODELO DE RED DE CARRILES PARA BICICLETAS



Tradicionalmente las vías urbanas se han desarrollado con el propósito y la finalidad de absorber y dar respuesta al crecimiento de los flujos de vehículos y de sus velocidades, concepción de la ingeniería clásica.

Un nuevo planteamiento se está imponiendo, partiendo de una definición social y política de las dimensiones y características aceptables del tráfico que establece un nuevo equilibrio entre habitabilidad y vialidad, reasignando a la bicicleta su utilidad como medio de transporte.

El tráfico de automóviles, que en Málaga como en casi todas las ciudades españolas, necesita una "adaptación" de funcionamiento a la ciudad, a sus calles, a sus espacios y a sus habitantes, que cumpla el objetivo de conseguir tanto la reducción del número de vehículos circulantes como la moderación de la velocidad, de forma que sea posible el uso compatible y conjunto del espacio viario por todos los tránsitos peatones, ciclistas, transporte público, automóviles, y la conquista de mayor espacio para las actividades ciudadanas, estancia, ocio, consumo,...

El modelo asumido en la ciudad de Málaga para la implantación de una red de carriles bicis se construye desde la concepción de un sistema de movilidad homogéneo y equilibrado en el territorio urbano.

La implantación de una red de carriles para bicicletas tiene sentido desde una nueva aproximación a la movilidad urbana bajo principios de sostenibilidad y equidad elaborados desde la demanda de los usuarios.

En este nuevo principio que debe regir la planificación de la movilidad en una ciudad como Málaga, caracterizada por pautas de modernidad e historia, de costa y de montaña, de ciudad y de barrios en equilibrada simultaneidad, es obligado acercarse a las nuevas estrategias desde dos planos simultáneos, a un lado el reconocimiento de una demanda real que expresa un porcentaje de usuarios muy elevado a favor de los modos de transporte no motorizados, que deben andar en armonía con los modos públicos de transporte.

La movilidad no motorizada en su proyección de usuarios universales presenta un solo hándicap sobre el modelo urbano actual que es la incapacidad de resolver grandes distancias en tiempos razonables, pero se está convirtiendo en la gran alternativa para la recuperación de las políticas de proximidad propias de la ciudad compacta que puede ser expresada socialmente en unidades vecinales.

La coherencia de estas políticas parte del reconocimiento de redes continuas para cada modo de transporte que posibiliten un intercambio eficaz en función de las necesidades y los deseos de los viajeros. Así, en los movimientos interurbanos hay que comenzar a interpretar las cadenas de movimientos como partes que deben ser analizadas en su totalidad y diseñadas como tales. En los desplazamientos a distancia intermedias, ámbito por excelencia de la bicicleta, cabe un doble análisis, la independencia de la bicicleta como un modo autóctono y sus inmensas posibilidades como modo combinado con sistemas motorizados.

Así el modelo que se ha diseñado para Málaga ha sido elaborado sobre esta doble perspectiva, la implantación de una red continua, coherente cómoda y eficaz, junto a la introducción de los mecanismos de intercambio que multipliquen las posibilidades de los modos de largas y medias distancias de carácter motorizado, públicos o privados.

Es interesante la particularización contextual de Málaga en sus demandas de una infraestructura estable para la bicicleta, una ciudad donde los contrastes de una topografía, aparentemente compleja, se asocian a un contexto climático favorable y a una población heterogénea sensible a este tipo de planteamientos en sus demandas políticas.

Curiosa es también la percepción de la posible demanda real y potencial para la utilización de estas infraestructuras, pues si bien es cierto que existe una población real de usuarios convencidos y militantes de la bicicleta, no se puede diseñar una infraestructura de esta complejidad orientada a la demanda actual. El escaso 1 % de ciclistas, nunca justificarían la implantación de un sistema independiente de tal entidad, si es ampliando el ámbito de usuarios en el cálculo de la red a las inmensas potencias de una ciudad como Málaga, matiz que ha sido ampliamente justificado en el documento de Estrategias para la implantación de una red de ciclovías en Málaga.

Otro aspecto determinante en la producción del modelo ha sido inevitablemente el territorio, un territorio que, aunque es cierto presenta unas complejidades topográficas de cierta entidad que podrían disuadir en algunos planteamientos del uso de la bicicleta como modo de transporte, también es cierto que genera unos corredores naturales que provocan el abandono de los modos motorizados para asumir los modos autónomos de transporte, peatón y bicicleta, tanto las cuencas de los ríos, como los trazados del litoral mas que ofrecer recorridos, provocan e incitan a recorridos de carácter natural que combinados con la natural trama urbana que se asienta en sus cauces y orillas definen inevitablemente una gran parte de los componentes básicos de la red.

El trazado del modelo que se ha desarrollado en este estudio, responde básicamente a estos componentes físicos y funcionales, en una proyección sobre diferentes escenarios, que ineludiblemente deben recoger, asumir y transformar si es posible, el actual modelo de transporte urbano, pleno de desaciertos, pero pleno de infraestructuras y hábitos ciudadanos, que requieren de un proceso repartido en diferentes horizontes temporales si se pretende completar con éxito la transformación funcional de Málaga hacia una ciudad moderna, sostenible y, sobre todo, habitable y accesible.