


ESTUDIO DE VIABILIDAD Y TRAZA DE LA RED EUROVELO EN ESPAÑA



OBSERVATORIO DE
CAMINOS
NATURALES
E ITINERARIOS NO
MOTORIZADOS



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. LA ORGANIZACIÓN EUROVELO A NIVEL EUROPEO Y DE ESPAÑA	9
3. CARACTERÍSTICAS DE LA RED EUROVELO	11
4. SITUACIÓN ACTUAL DE LOS TRAZADOS DE EUROVELO EN ESPAÑA	12
4.1. Rutas en curso y revisión de trazados propuestos	12
4.2. Estudio de viabilidad de rutas alternativas utilizando itinerarios no motorizados existentes.....	18
4.3. Principales iniciativas españolas.....	21
5. IDENTIFICACIÓN DE LAS PRINCIPALES BARRERAS PARA LLEVAR A CABO ÉSTAS INICIATIVAS Y PROPUESTA DE MEDIDAS PARA SU SUPERACIÓN	24
6. ANÁLISIS DE LA POSIBILIDAD DE IMPLANTACIÓN DE NUEVOS CARRILES.....	31
7. FUENTES DE INFORMACIÓN	34



1. INTRODUCCIÓN

EuroVelo, red europea de carriles bici, es un proyecto de la Federación de Ciclistas Europeos (ECF) que tiene como objetivo el desarrollo de una red de rutas de larga distancia para cicloturistas que permita atravesar Europa.

Esta red, con un total de 66.000 km de los que más de 45.000 ya están en funcionamiento, se proyecta a partir de rutas ya existentes o bien con diseños de nueva construcción favoreciendo siempre que sea posible, la interconexión de las diferentes rutas.



Mapa de la red EuroVelo (rutas en servicio y en proyecto)

Fuente: www.ecf.com

La red EuroVelo es similar, en concepto y longitud, a diferentes proyectos, como el estadounidense East Coast Greenway o el canadiense Trans-Canada Trail. En EEUU los programa de greenways se financian merced a la ley Intermodal Surface



Transportation Efficiency Act, aprobada en 1991 por el Congreso y que obliga a destinar a dichos proyectos un porcentaje del presupuesto dirigido a la construcción de autopistas, priorizándose los proyectos que promocionan el uso de la bicicleta como medio de transporte.

EuroVelo tiene su origen en el proyecto presentado por la Federación de Ciclistas Europeos en noviembre de 1997 en la ciudad riojana de Logroño. Su objetivo era crear, en el plazo de 15 años, una Red Europea de Rutas para Bicicletas. Doce grandes rutas atravesarían el continente de uno a otro extremo, pasando por las principales ciudades y zonas turísticas.



RUTAS EUROVELO (cruces con otras rutas EV entre paréntesis)

Número de ruta	Nombre de la ruta	Ciudades/puntos por los que pasa	Países que cruza	Longitud (km)
EV1	Ruta de la Costa Atlántica	Cabo Norte (EV7, EV11) - Costa Noruega - Trondheim (EV3) - <u>Bergen</u> (EV12) - <u>Aberdeen</u> (EV12) - <u>Inverness</u> (EV12) - <u>Glasgow</u> - <u>Stranraer</u> - <u>Belfast</u> - Galway (EV2) - <u>Cork</u> - <u>Rosslare</u> - <u>Fishguard</u> - <u>Bristol</u> (EV2) - <u>Plymouth</u> - Roscoff (EV4) - Nantes (EV6) - <u>La Rochelle</u> - <u>Burgos</u> (EV3) - <u>Salamanca</u> - <u>Sagres</u>	<u>Noruega</u> , <u>Reino Unido</u> , <u>Irlanda</u> , <u>Francia</u> , <u>España</u> , <u>Portugal</u>	8.186
EV2	Ruta de las capitales	Galway (EV1) - <u>Dublín</u> - <u>Holyhead</u> - Bristol (EV1) - Londres (EV5) - <u>Harwich</u> - <u>Rotterdam</u> - <u>La Haya</u> - <u>Münster</u> (EV3) - <u>Berlín</u> (EV7) - <u>Poznań</u> (EV9) - <u>Varsovia</u> (EV11) - <u>Minsk</u> - <u>Moscú</u>	Irlanda, Reino Unido, <u>Países Bajos</u> , <u>Alemania</u> , <u>Polonia</u> , <u>Bielorrusia</u> , <u>Rusia</u>	5.500
EV3	Ruta de los Peregrinos o Camino de Santiago	<u>Santiago de Compostela</u> - <u>León</u> - <u>Burgos</u> (EV1) - <u>Burdeos</u> - <u>Tours</u> (EV6) - <u>Orleans</u> (EV6) - <u>París</u> - <u>Namur</u> (EV5) - <u>Aquisgrán</u> (EV4) - <u>Münster</u> (EV2) - <u>Hamburgo</u> (EV12) - <u>Odense</u> (EV10) - <u>Viborg</u> - <u>Frederikshavn</u> (EV12) - <u>Gotemburgo</u> (EV12) - <u>Oslo</u> - Roros - Trondheim (EV1)	<u>España</u> , Francia, Bélgica, <u>Alemania</u> , <u>Dinamarca</u> , <u>Suecia</u> , Noruega	5.122
EV4	Roscoff-Kiev	Roscoff (EV1) - the French Atlantic coast - <u>Le Havre</u> - <u>Calais</u> (EV5) - <u>Middelburg</u> - <u>Aquisgrán</u> (EV3) - <u>Bonn</u> - <u>Fráncfort del Meno</u> - <u>Praga</u> (EV7) - <u>Brno</u> (EV9) - <u>Cracovia</u> (EV11) - <u>L'viv</u> - <u>Kiev</u>	Francia, <u>Bélgica</u> , <u>Alemania</u> , <u>República Checa</u> , <u>Polonia</u> , <u>Ucrania</u>	4.000
EV5	Ruta Romea Francígena (sobre la vía Francígena)	Londres (EV2) - <u>Canterbury</u> - Calais (EV4) - <u>Bruselas</u> - Namur (EV3) - <u>Luxemburgo</u> - <u>Estrasburgo</u> (EV15) - <u>Basilea</u> (EV6) - <u>Lucerna</u> - <u>Milán</u> - <u>Piacenza</u> (EV8) - <u>Parma</u> - <u>Florenia</u> (EV7) - <u>Siena</u> - Rome (EV7) - <u>Brindisi</u>	Reino Unido, Francia, Bélgica, <u>Luxemburgo</u> , <u>Suiza</u> , <u>Italia</u>	3.900



Número de ruta	Nombre de la ruta	Ciudades/puntos por los que pasa	Países que cruza	Longitud (km)
EV6	del Océano Atlántico al Mar Negro (Ruta de los ríos)	Nantes (EV1) - Tours (EV3) - Orleans (EV3) - <u>Nevers</u> - <u>Chalon-sur-Saône</u> - Basel (EV5) - <u>Passau</u> - Ybbs (EV7) - <u>Linz</u> - <u>Viena</u> (EV9) - <u>Bratislava</u> - <u>Budapest</u> - <u>Belgrado</u> (EV11) - <u>Bucarest</u> - <u>Constanza</u>	Francia, Suiza, Alemania, Austria, Eslovaquia, Hungría, Serbia, Rumania	3.653
EV7	Ruta Centroeuropea	North Cape (EV1, EV11) - <u>Haparanda</u> (EV10) - <u>Sundsvall</u> (EV10) - central Suecia - <u>Copenhage</u> (EV10) - Gedser - <u>Rostock</u> (EV10) - <u>Berlín</u> (EV2) - Praga (EV4) - <u>Ybbs</u> (EV6) - <u>Salzburgo</u> - <u>Mantua</u> (EV8) - <u>Bolonia</u> - Florencia (EV5) - Rome (EV5) - <u>Nápoles</u> - <u>Siracusa</u> - Malta	Noruega, Suecia, Dinamarca, Alemania, República Checa, Austria, Italia, Malta	6.000
EV8	Ruta Mediterránea	Cadiz - <u>Málaga</u> - Almeria - <u>Valencia</u> - <u>Barcelona</u> - <u>Mónaco</u> - Piacenza (EV5) - Mantua (EV7) - <u>Ferrara</u> - <u>Venecia</u> - <u>Trieste</u> (EV9) - <u>Rijeka</u> - <u>Split</u> - <u>Dubrovnik</u> - <u>Tirana</u> - <u>Patras</u> - <u>Atenas</u> (EV11)	España, Francia, Mónaco, Italia, Eslovenia, Croacia, Montenegro, Albania, Grecia	5.388
EV9	del Báltico al Adriático (Ruta del Ámbar)	<u>Gdańsk</u> (EV10) - <u>Poznań</u> (EV2) - <u>Olomouc</u> - <u>Brno</u> (EV4) - Reinthal - Viena (EV6) - <u>Maribor</u> - <u>Liubliana</u> - Trieste (EV8) - Pula	Polonia, República Checa, Austria, Eslovenia, Italia, Croacia	1.930
EV10	Ruta del Báltico (circuito Hansa)	<u>San Petersburgo</u> - <u>Helsinki</u> (EV11) - <u>Vaasa</u> - <u>Oulu</u> - Haparanda (EV7) - Sundsvall (EV7) - <u>Estocolmo</u> - <u>Ystad</u> - <u>Malmö</u> - Copenhage (EV7) - Odense (EV3) - Rostock (EV7) - <u>Gdańsk</u> (EV9) - <u>Kaliningrado</u> - <u>Klaipėda</u> - <u>Riga</u> - <u>Tallin</u> (EV11) - San Petersburgo	Rusia, Finlandia, Suecia, Dinamarca, Alemania, Polonia, Lituania, Letonia, Estonia	7.930
EV11	Ruta de Europa del Este	North Cape (EV1, EV7) - the Finnish Lakes - Helsinki (EV10) - Tallin (EV10) - <u>Tartu</u> - <u>Vilnius</u> - <u>Varsovia</u> (EV2) - <u>Cracovia</u> (EV4) - <u>Košice</u> - Belgrado (EV6) - <u>Skopie</u> - <u>Salónica</u> - Atenas (EV8)	Noruega, Finlandia, Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, Eslovaquia, Hungría, Serbia, Macedonia, Grecia	5.964



Número de ruta	Nombre de la ruta	Ciudades/puntos por los que pasa	Países que cruza	Longitud (km)
EV12	Ruta del Mar del Norte	Bergen (EV1) - <u>Stavanger</u> - <u>Kristiansand</u> - Gotemburgo (EV3) - <u>Varberg</u> - <u>Grenaa</u> - Frederikshaven (EV3) - <u>Hirtshals</u> - <u>Esbjerg</u> - Hamburg (EV3) - La Haya (EV2) - <u>Rotterdam</u> - Harwich (EV2) - <u>Kingston upon Hull</u> - <u>Newcastle</u> - <u>Edimburgo</u> - Aberdeen (EV1) - Inverness (EV1) - <u>Thurso</u> - Islas <u>Orcadas</u> - Islas <u>Shetlands</u> - Bergen (EV1)	Noruega, Suecia, Dinamarca, Alemania, Países Bajos, Reino Unido	5.932
EV15	Ruta del Rin	Andermatt - Chur - Schaffhausen - <u>Basilea</u> (EV6) - Huningue - Neuf-Brisach - <u>Estrasburgo</u> (EV5) - Lauterbourg - Karlsruhe - Ludwigshafen - Mannheim - Mainz (Mayence) - Wiesbaden - Bingen - Koblenz (Coblence) - Bonn - Köln - Düsseldorf - Duisburg - Xanten - Arnhem - Utrecht - <u>Rotterdam</u>	<u>Suiza</u> , <u>Francia</u> , <u>Alemania</u> , <u>Países Bajos</u>	1.320

Puede decirse, en líneas generales, que las rutas pares se desarrollan en dirección Este-oeste, y las impares en dirección Norte-Sur.



EuroVelo tiene dos objetivos principales: estimular el uso de la bicicleta como medio de transporte, y promover el turismo más sostenible y respetuoso con el medio ambiente: el turismo en bicicleta o cicloturismo. Una red ciclista de larga distancia promoverá un tipo de turismo menos perjudicial para el medio ambiente que el turismo predominante basado en el coche, que está causando tantos problemas en la Europa de hoy.

EuroVelo traerá consigo todas las ventajas que habitualmente conlleva promover el uso de la bicicleta: menos contaminación, menos congestión, .. además, estimulará el desarrollo económico local y regional, la creación de empleo y ayudará de igual forma a la cohesión social europea y al intercambio cultural.

Aunque muchos usuarios podrán, gracias a las rutas EuroVelo, realizar fantásticos viajes cicloturistas por los más bellos parajes de Europa, una gran parte de los recorridos en las rutas de este proyecto serán en el ámbito local: para ir al colegio, al trabajo, de compras o para el tiempo libre en general.

La red pretende conectar, siempre que sea posible, redes estatales para bicicletas ya existentes, creando así un valor añadido a estas rutas. Por supuesto, serán necesarias inversiones específicas cuando dichas redes nacionales no existan o sean incompletas. No obstante la creación de la red no implicará, en general, mucha construcción de nueva infraestructura para bicicletas, habida cuenta de que muchas rutas ya existían, al tratarse de antiguas infraestructuras en desuso que se aprovechan para estos fines.



2. LA ORGANIZACIÓN EUROVELO A NIVEL EUROPEO Y DE ESPAÑA

La Federación de Ciclistas Europeos (ECF) es una entidad que agrupa a 52 asociaciones de toda Europa y representa a más de 400.000 ciclistas.

El equipo que desarrolla EuroVelo es tripartito: lo forman, además de la ECF, Sustrans (Reino Unido) y De Frie Fugle (Dinamarca), dos organizaciones especializadas en la promoción de las rutas ciclistas de largo recorrido.

EuroVelo cuenta con el apoyo de la Unión Europea y, en España, de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FEE) y de los grupos miembros de ConBici (Coordinadora en Defensa de la Bicicleta).

EuroVelo se organiza a través de una Oficina Central, situada en Bruselas, que coordina el desarrollo de la red. Un Comité Director, formado por representantes de las instituciones y entidades europeas que participan en el proyecto, define las líneas maestras y supervisa el trabajo de la Oficina Central. Un grupo técnico – Grupo de Referencia – integrado por representantes de grupos ciclistas de la EFC, asesora a ambos y garantiza la implicación de los grupos en el proyecto.

Para cada ruta, se crea un Consorcio de Ruta. Su estructura, composición y ámbito geográfico no están fijados, y se adaptan a las necesidades de cada ruta. Integran a las administraciones locales, regionales y/o estatales implicadas en la puesta en marcha de la ruta, junto con los grupos ciclistas y las asociaciones, entidades y empresas interesadas en colaborar. Los Consorcios de Ruta son los responsables de perfilar el trazado final, dirigir su proyecto y ejecución, y de editar y distribuir los mapas, guías e informaciones sobre la ruta.

La financiación de la fase preliminar ha sido aportada en un 50% por la Unión europea, y el 50% restante por diversas administraciones y entidades de todo el continente. En el caso del trazado español son las diferentes administraciones públicas (central, autonómicas y locales) las que han financiado los estudios previos.

Tras su lanzamiento oficial, el proyecto entró en fase preliminar. Con el apoyo de la Comisión de las Comunidades Europeas: Direcciones Generales de Transportes (DGVIII), Cultura (DGX), Energía (DGXVII), Medio Ambiente (DGXVIII), y Turismo (DGXXIII), la EFC emprendió un estudio de viabilidad, un estudio de mercado y estableció una estructura organizativa para la puesta en práctica real de las rutas.



Esta etapa preliminar se terminó y la primera ruta ciclista europea se abrió en el año 2000. Del año 2001 en adelante, EuroVelo planeó abrir una ruta nueva cada año hasta el año 2011 y una vez abierta, continuarían siendo mejoradas.

La fase actual puede definirse brevemente como de *construir la participación* ya que EuroVelo sólo puede convertirse en el éxito que se pretende si muchos agentes están implicados en el proyecto. Una de las grandezas del proyecto es que todos los sectores: usuarios, políticos, empresas operadoras del transporte público, profesionales y cualquier persona con un interés en transporte, turismo y medio ambiente pueden desempeñar un papel en él.

Francia y Alemania han sido, por este orden, los destinos más solicitados por los cicloturistas en los últimos años. En Suiza, en 1996 el Gobierno, en colaboración con grupos ciclistas y entidades y empresas del sector ciclista, puso en marcha el proyecto “Veloland Schweiz”, proponiendo la creación de 9 grandes rutas para ciclistas que, a lo largo de 3.200 km, atravesaran todo el país, y así, los primeros 2.500 km. se inauguraron en junio de 1999.

También en otros países existen, desde hace tiempo, redes viarias interurbanas para ciclistas, apoyadas o no en antiguas infraestructuras abandonadas, como los 35.000 km de que dispone Alemania, 18.000 km de Holanda, 10.000 km de Finlandia, 6.300 km de Suecia, o 3.500 de Dinamarca, que dan cuenta de la importancia que se concede a dichas infraestructuras para el fomento de los desplazamientos en bicicleta.

Las actuaciones relacionadas con EuroVelo en España, se pueden presentar en la siguiente síntesis:

- 1997
 - La Fundación de los Ferrocarriles Españoles hace el Estudio de Identificación de la Ruta de los Peregrinos /Ruta del Atlántico.
 - Conferencia EuroVelo en Logroño.
- 1998
 - Realización del informe de la sección española de la Ruta del Mediterráneo (ruta 2) por parte de GEA, con aportación de ConBici.
 - Creación de la comisión Eurovelo de ConBici.
- 1999
 - Informe de la Comisión EuroVelo de ConBici para la participación de los grupos en el proyecto.
- 2011
 - Aprobación de una proposición no de ley en el Parlamento Catalán sobre la creación de la ruta EuroVelo a su paso por Cataluña.



3. CARACTERÍSTICAS DE LA RED EUROVELO

El proyecto EuroVelo tiene fijados unos criterios técnicos para el diseño de sus rutas así como unos requisitos mínimos de funcionamiento.

En líneas generales, para que una ruta para ciclistas pueda ser incorporada a esta Red debe tener:

- ✓ Una pendiente inferior al 6% (salvo tramos cortos).
- ✓ Disponer de una anchura suficiente para permitir el paso de al menos dos bicicletas. La mayoría de los caminos libre de tráfico tienen al menos 2 m de anchura en las áreas rurales y 3 m en las urbanas, para adaptarse al probable uso del camino.
- ✓ Tráfico motorizado medio inferior a 1.000 vehículos/día o inexistente.
- ✓ Estar pavimentada al menos en el 80% de su longitud.
- ✓ La ruta debe permanecer abierta todo el año.
- ✓ Debe ofrecer avituallamiento cada 30 km, alojamiento cada 50 km y transporte público que acepte bicicletas, cada 150 km.
- ✓ Las grandes rutas EuroVelo deben conectar ciudades de todos los países europeos y pasar por sus centros urbanos.
- ✓ La señalización es común, aunque puede coexistir con la existente en cada país.
- ✓ Se debe contar con Guías de Ruta y mapas específicos, fiables y puestos al día.

A modo de ejemplo se presentan algunas secciones transversales de rutas de EuroVelo tipo.



4. SITUACIÓN ACTUAL DE LOS TRAZADOS DE EUROVELO EN ESPAÑA

4.1. RUTAS EN CURSO Y REVISIÓN DE TRAZADOS PROPUESTOS

En estos momentos en España hay dificultades de financiación de estas rutas que son cofinanciadas mitad a mitad entre la Comisión Europea y las entidades estatales y locales. Por esta razón la ruta Eurovelo en España está solo *en papel* en muchos casos.

Los Consorcios de cada ruta, se van constituyendo en el momento del inicio de la misma y forman parte del Consorcio aquellas instituciones y entidades implicadas en la puesta en marcha de la ruta.

Las rutas que está previsto discurren por territorio español, cuya ejecución está en diferente estado, son las siguientes:

Tramo español de la ruta Atlántica (EV1). Ha sido estudiado con detalle por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), aunque el trazado propuesto no es el definitivo. Según la propuesta de la FFE, la ruta entraría en España por Irún, y, enlazando con el Camino de Santiago, pasaría por Pamplona, Puente la Reina, Estella, Logroño, Burgos y Frómista. Dejaría aquí al Camino para seguir el Canal de Castilla hasta Medina de Rioseco. En Benavente alcanzaría la Vía de la Plata, con la que llegaría a Zamora, Salamanca, Hervás, Plasencia, Cáceres y Mérida. Luego vienen Zafra y, ya en Andalucía, Cala, Nerva, Río Tinto y Ayamonte, en la frontera con Portugal.

El trazado propuesto intenta aprovechar al máximo antiguas líneas ferroviarias, vías pecuarias, canales e itinerarios culturales.

Han surgido ya alternativas a algún tramo del trazado, como la propuesta de Kalapie (Donostia) de variar el recorrido por el País Vasco y Navarra, la de La Coruña en Bici, de recorrer toda la costa cantábrica y atlántica hasta Sagres (Portugal), o la de la Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta, en el mismo sentido.

El Consorcio Turístico de Bertiz, junto al Conseil Général des Pyrénées Atlantiques y Bidasoa Activa y los ayuntamientos de Ghétary, San Juan de Luz, Hendaya, Hondarribia e Irún trabaja en el proyecto de acondicionar la Eurovelo nº 1, desde Guéthary hasta Doneztebe.



En diciembre de 2010, el Ayuntamiento de Irún presentó el proyecto conocido como “Circuldouce”, cuyo objetivo es crear un *circuito dulce*, no motorizado, que en su fase inicial, contará con 60 km que unirán la localidad francesa de Guéthary y la Navarra de Santesteban, y que a su vez forma parte del recorrido entre Bayona y Pamplona. El acondicionamiento de los 25 primeros km, supone una inversión de alrededor de 8 millones de euros, financiados en un 65% por fondos europeos del programa Interreg IV y el 35% por el Gobierno de Navarra.

Las actuaciones que se van a realizar entre los años 2011 y 2013, son las siguientes:

- Obras de acondicionamiento de la vía a lo largo de todo el recorrido.
 - o En Ghétary, señalización y medidas de seguridad en carretera no transitada.
 - o En San Juan de Luz, carril bici que pasa por los campings, el centro urbano histórico, cerca del puerto, sobre el espacio público existente.
 - o Ciboure: el Consejo General va a reformar la avenida con la inserción de un carril bici a lo largo de la bahía.
 - o En Hendaya el Consejo General va a actuar sobre la carretera departamental en dirección a los campings y al Chateau d’Abbadia, y el ayuntamiento va a recalificar el Boulevard de la Mer para integrar el carril bici. Unión con Irún por el puente de Santiago.
 - o En Hondarribia se va a completar el camino de la bahía.
 - o En la parte Navarra (vía verde del Bidasoa), la principal actuación es la construcción de un paso subterráneo bajo la carretera para el cruce de la N121-A a la altura del túnel de Zalaín (Lesaka) y el acondicionamiento de los túneles. Además habrá señalización y paneles en los cruces con las localidades que atraviesa. El proyecto ha sido entregado en julio de 2011.
- Rehabilitación del antiguo edificio de aduanas para convertirlo en un centro de interpretación del proyecto EuroVelo en Irún. El centro será un gran espacio de exposición donde se encontrará todo tipo de información de este itinerario transfronterizo y de las comarcas por las que discurre, y tiene previsto su apertura en el año 2012.

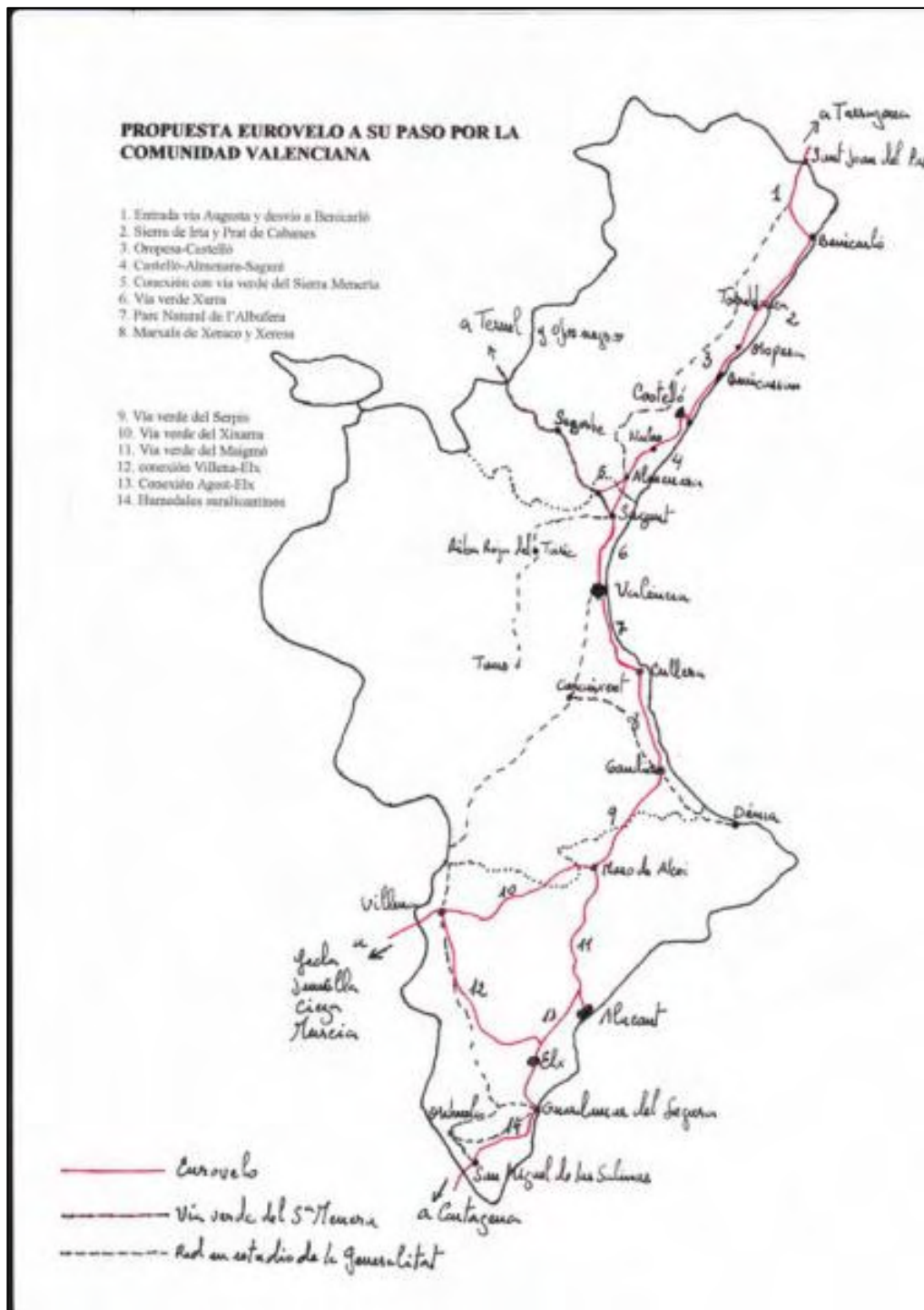


- Actuaciones de dinamización.
- Puesta en valor turístico de la infraestructura y los recursos de alrededor.

Tramo español de la ruta mediterránea (EV8). Ha sido estudiado en colaboración entre los grupos de ConBici, Amics de la Bici (Barcelona), Valencia en Bici y A Contramano (Sevilla), concluyendo que su trazado sería el siguiente: Entrando en el Estado por el puerto de Banyuls (357 m), atravesaría en Cataluña el Ampurdán y el Maresme, pasaría por Barcelona, Vilanova, Reus, Mora de Ebro y Tortosa, seguiría en el país valenciano la antigua Vía Augusta romana hasta Castellón, Sagunto, Valencia y Gandía. Aquí tomaría la Vía Verde del Serpis por Alcoi hasta Agost, y pasando por Elche se dirigiría a la costa murciana, donde recorrería vías de servicio de los canales de riego. El recorrido por Andalucía utilizaría carreteras con poco tráfico, y pasaría por el Cabo de Gata, Almería, Guadix, Granada, Alhama, Vélez, Málaga, Ronda, Gimena, Algeciras, Tarifa y Cádiz.

También aquí existen propuestas de cambios, como por ejemplo la de conectar con la ruta Atlántica en Sagres (Portugal).

Desde Valencia en Bici, se está preparando una cartografía a escala 1:50.000 que a medida que se va elaborando se va colgando en la web en sucesivos archivos PDF (<http://www.valenciaenbici.org>) y que de norte a sur pueden servir para atravesar la Comunidad Valenciana y la Región de Murcia desde los límites con la provincia de Tarragona en las inmediaciones de la catalana población de Ulldecona al norte (dispone de parada de trenes regionales) hasta los límites con la provincia de Almería al sur, cerca de la población murciana de Águilas (dispone de parada de trenes de cercanías).



Propuesta Eurovelo a su paso por la Comunidad Valenciana

Fuente: Valencia en Bici (www.valenciaenbici.org)

La ruta que se propone es única desde Ulldecona hasta Alcoi. A partir de esta población alicantina, se bifurca en:



1- Un ramal interior que por Villena, el altiplano murciano y el valle medio del Segura llega hasta Murcia y después a Totana y entronca con la ruta costera entre los términos de Mazarrón y Lorca.

2- Un ramal costero que retomará de nuevo la costa en la ciudad de Alicante y por Elche y Cartagena llegará al Puerto de Mazarrón desde donde seguirá por un tramo de 40 km de costa sin urbanizar hasta Águilas.

El tronco común de Castelló y València:

La parte común de la ruta entra desde Ulldecona siguiendo el itinerario marcado como Vía Augusta hasta la población de Sant Jordi. Aquí, se desvía en busca de la costa siguiendo el camí vell de Sant Jordi a Benicarló, pasando bajo el yacimiento ibérico del Puig de Benicarló.

Después seguirá un itinerario eminentemente costero hasta el grao de Castelló pasando por Peñíscola, el Parque Natural de la Serra d'Irta, Alcossebre, el Parque Natural del Prat de Cabanes-Torreblanca, Oropesa y Benicassim. Desde Castelló y saliendo por el antiguo camí Caminás seguirá un itinerario a pocos kilómetros de la costa pasando por Burriana, Nules, Moncofa, Xilxes, la Llosa y en Almenara retomará de nuevo la vía Augusta que tras atravesar Sagunto llegará hasta Valencia.

Desde Valencia y por el Parque Natural de l'Albufera (El Saler, El Palmar, Sueca y Cullera) continuará a pocos kilómetros de la costa, siguiendo el camino de El Brosquil y las marjales de Xeraco y Xeresa hasta Gandía.

Ya en Gandía buscará de nuevo las tierras de interior, siguiendo el antiguo itinerario del conocido como el *Tren de los Ingleses*, que llevó en su tiempo mercancías y pasajeros desde Alcoi hasta el grao de Gandía.

La ruta del interior alicantino-murciano:

Un poco antes de llegar a Alcoi, en la población de Muro de Alcoi, el *Tren de los Ingleses* o *Vía verde del Serpis* entronca con otro antiguo ferrocarril, la vía verde denominada del Xixarra y que llega hasta Cieza. Siguiendo aproximadamente el itinerario de ese antiguo ferrocarril, la ruta Eurovelo pasa bordeando por el norte y oeste el Parque Natural de la Sierra Mariola, por las proximidades de Agres, Alfafara, Bocarent, Banyeres de Mariola, Beneixama, Biar y Villena. Desde Villena y por la ermita de las Virtudes se accede a la Región de Murcia en el término municipal de Yecla y después a Jumilla, hasta que llega a Cieza. Desde Cieza sigue el hermoso valle de Ricote (Blanca, Ojós) siguiendo el todavía caudaloso y poco contaminado río Segura hasta Archena. Seguirá por la margen del Segura hasta



Molina de Segura, la Nora y Murcia capital. Desde Murcia y siguiendo el valle del Guadalentín pasará por Librilla, Alhama de Murcia y Totana. Desde aquí buscará la costa de nuevo, entroncando con la ruta costera en el tramo de costa virgen del Parque Natural del Cabo Cope y Puntas del Calnegre, entre el Puerto de Mazarrón y Águilas.

La ruta de la costa alicantino-murciana:

Desde Alcoi el itinerario sigue el trazado de un ferrocarril que a diferencia de los otros de esta comarca fue concebido en vía ancha con idea de enlazar el actual ferrocarril entre Xátiva y Alcoi con la ciudad de Alicante. Nunca se llegaron a tender las vías y en dos tramos del mismo se han hecho dos vías verdes, una a la salida de Alcoi que atraviesa por diversos túneles la Sierra del Menechador y otra entre el puerto de montaña del Maigmó y el apeadero de Agost. Desde Agost el itinerario Eurovelo se dirige a Sant Vicent del Raspeig y la ciudad de Alicante. Luego entronca con Elche y por sus palmerales y por el humedal del Parque Natural del Fondó d'Elx llega a Guardamar del Segura, atraviesa las lagunas de la Mata y Torrevieja y entronca con la vía de servicio del Canal de Cartagena a la altura de San Miguel de las Salinas. Después abandona el canal y recalca de nuevo en la costa, en las salinas de San Pedro del Pinatar. Sigue el Mar Menor hasta Los Nietos y se dirige a Cartagena. De Cartagena sigue hasta el Puerto de Mazarrón y por la zona protegida y casi virgen de las Sierra de las Moreras – Calnegre - Cabo Cope llega hasta Águilas.

Tramo español de la ruta de los Peregrinos (EV3). Ha sido estudiada por De Frie Fugle (Dinamarca). Su tramo español discurriría por el camino de Santiago histórico (Camino Francés: Puente la Reina, Logroño, León, Santiago) coincidiendo en parte de su trayecto con la ruta Atlántica. El grupo Tronchacadenas (Gijón) propone como alternativa el Camino de Santiago en Asturias, por la cornisa cantábrica, ya que así se recuperaría un trazado de gran belleza paisajística y alto interés turístico. La Coruña en Bici propone prolongar la ruta desde Santiago hasta el cabo Finisterre.



Desde la Comisión EuroVelo de ConBici se propone, además, **una nueva ruta EuroVelo**. La ruta podría empezar en Calais (Francia, enlace con las rutas V5 y V6) y pasar por París, Macizo Central francés o valle del Ródano, entrar en España por el Valle de Arán, y seguir por Alhama de Aragón (Monasterio de Piedra) Medinaceli, Sigüenza, Jadraque, Alcalá de Henares, Madrid, Aranjuez, Lagunas de Ruidera y Granada. Esta ruta tiene, entre otras, la ventaja de incorporar tres nuevas Comunidades Autónomas al proyecto EuroVelo: Aragón, Castilla-La Mancha y Madrid.

4.2. ESTUDIO DE VIABILIDAD DE RUTAS ALTERNATIVAS UTILIZANDO ITINERARIOS NO MOTORIZADOS EXISTENTES

La necesidad de enlazar las rutas dispersas e inconexas que actualmente ya existen, dando un sentido de continuidad a las infraestructuras ciclistas, para que dejen de ser meramente testimoniales y de utilidad limitada, ligadas exclusivamente al uso recreativo, y se conviertan en una infraestructura territorial alternativa a las vías motorizadas, conduce a tener en cuenta rutas ciclistas de larga distancia que se deben entender como vertebradoras y cohesionadoras de la infraestructura ciclista a escala municipal, autonómica y nacional.

En muchos casos se pueden basar en infraestructuras ya existentes, uniendo caminos locales y regionales dentro de unos criterios comunes de ejecución y acondicionamiento. Seguramente serían necesarias nuevas inversiones, pero el proyecto a escala nacional podría contar con el apoyo de entes locales y



autonómicos que verían con buenos ojos el paso de estas rutas por sus territorios como un elemento de promoción de lo que se entiende como turismo verde o turismo sostenible. Su ejecución podría realizarse al amparo de fondos europeos como pueden ser los programas Interreg u otros vinculados al ámbito del desarrollo regional, la cooperación transfronteriza, la movilidad sostenible o las mejoras en la calidad ambiental.

Para el estudio de la viabilidad de rutas alternativas y su inclusión en EuroVelo, se deben tener en cuenta, entre otros, los siguientes aspectos:

- ✓ Cada Comunidad Autónoma debe tener al menos un itinerario que la cruce, y cada itinerario deberá atravesar el mayor número de provincias posible.
- ✓ Las rutas se deberán crear aprovechando, en la medida en que sea posible y conveniente, los trazados abandonados de vías férreas u otras infraestructuras lineales en desuso, como antigua vías pecuarias y caminos forestales, entre otros, para su reconversión a este tipo de vías ciclistas.
- ✓ Los itinerarios deberán facilitar los desplazamientos entre las localidades por las que discurran. Serán por tanto, trazados funcionales, directos y seguros para potenciar la comunicación ciclista interurbana.
- ✓ Deberían unir paisajes atractivos y lugares ricos en patrimonio cultural.
- ✓ En algunos casos sería interesante plantear itinerarios con una idea temática o ámbito geográfico común, como son el Camino de Santiago, la Vía de la Plata, las Rutas de los Castillos que hay en toda la geografía española, la Ruta del Cid y la Ruta de los Conquistadores....



- ✓ Los itinerarios deben procurar estimular el ejercicio físico, el conocimiento medioambiental y el contacto entre las diferentes culturas y peculiaridades del país.
- ✓ La información relativa a los itinerarios debe estar puesta al día y ser fiable. Debe estar dirigida también a los visitantes extranjeros, incluyendo información sobre normas y costumbres locales.
- ✓ Los trazados resultantes deberán procurar ofrecer infraestructuras que no exijan la utilización del automóvil para acceder a ellas, debiendo ser directamente accesibles en bicicleta desde las localidades por las que transcurre y estar conectados a los transportes colectivos.

Es necesario realizar un inventario y descripción de todas las vías ciclistas interurbanas y de enlace con núcleos urbanos, tanto las existentes como las que se hayan en proyecto de ejecución, contando para ello con la colaboración de las administraciones autonómicas y locales.



Paralelamente se debe realizar un estudio de la demanda y de los usos potenciales de las vías (recreativo, deportivo, transporte,...).

Hay que hacer una puesta en común de los resultados de los puntos anteriores, y estudio de la viabilidad técnica y económica de los trayectos resultantes así como informar a las entidades y administraciones afectadas, y puesta al día consensuada de los proyectos.

4.3. PRINCIPALES INICIATIVAS ESPAÑOLAS

Las actuaciones para promocionar el uso de la bicicleta como medio de desplazamiento en España se caracterizan por ser bastante escasas, parciales, desigualmente repartidas, basadas fundamentalmente en la creación de infraestructuras y actos lúdicos aislados, y ser, en general, iniciativa de la administración local. La inmensa mayoría de los municipios no han realizado ningún tipo de intervención directa de promoción del uso de la bicicleta.

Por otra parte, en la mayoría de las todavía contadas localidades en donde se han llevado a cabo algún tipo de actuación en favor de la bicicleta, éstas suelen consistir en la creación de un circuito ciclista compuesto por tramos de reducida longitud; escasamente coincidente con los itinerarios de interés ciclista; raramente ubicado en zona urbana; habitualmente mal mantenido y carente de un mínimo mallado que le aporte cierta funcionalidad. Se trata de actuaciones que contemplan a la bicicleta de manera anecdótica y no contribuyen, en absoluto, a promover su utilización. Tan sólo contadas localidades de España (Barcelona, Córdoba, Donostia - San Sebastián, Sevilla...) han dado pasos tangibles hacia el reconocimiento del papel que puede desempeñar la bicicleta en el sistema de transporte.

Este reconocimiento ha conllevado la elaboración de una planificación para la promoción del uso urbano de la bicicleta, incluyendo iniciativas infraestructurales y de ingeniería de tráfico, estableciendo un mallado básico de vías ciclistas, contemplando una dotación mínima de aparcamientos para bicicletas, así como diversas medidas para su promoción, y otras relativas a la educación vial, los aspectos normativos, instrumentos de gestión y evaluación, etc. Hay que señalar que gracias a este interés continuado en el tiempo, el uso de la bicicleta en dichas ciudades ha aumentado significativamente, si bien, como antes se ha indicado, el porcentaje de desplazamientos realizados en bicicleta no llega al 2% del reparto modal.



Desde las administraciones públicas de ámbito provincial y autonómico, cabría destacar las siguientes iniciativas:

- El “*Plan de la red de vías ciclistas de Gipuzkoa*”, de la Diputación Foral de Gipuzkoa, que contempla la creación de 310 km. de vías ciclistas.
- El “*Plan Director Ciclable de Bizkaia 2003-2016*”, de la Diputación Foral de Bizkaia, que contempla la creación de más de 200 km. de vías ciclistas.
- La Red de vías ciclistas de la Comunidad de Madrid, que consta en la actualidad de 127 km., y están previstos realizarse otros 130 km. en los próximos 2 años.
- La Red Ciclista Básica de Catalunya, promovida por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya tras la aprobación en el Parlament de una Resolución instando a su elaboración, que se encuentra en fase de redacción, y que contempla la creación de una red de vías ciclistas de más de 2.800 km. de longitud.
- La propuesta de Esquema Director para la creación de la Red Verde Europea del Mediterráneo Occidental (REVER Med), dentro de la iniciativa comunitaria Interreg IIIB Mediterráneo Occidental, en la que participan Región de Murcia, Comunidad Valenciana, Gobierno de Aragón y Generalitat de Cataluña. Dicha propuesta incluiría una suma total de itinerarios de 5.900 km.
- Las tres Propositiones No de Ley sobre sensibilización y potenciación del uso de la bicicleta, sobre el fomento de la seguridad de los usuarios de la bicicleta, y sobre la creación y mejora de las infraestructuras destinadas a la bicicleta, aprobadas por el Parlament de Catalunya en 1998.
- La Proposición No de Ley de adhesión a la Declaración de Amsterdam “El Derecho de usar la bicicleta”, aprobada por el Parlament de Catalunya en 2000.
- La Proposición No de Ley sobre la implantación en Cataluña de la red ciclista europea Eurovelo, aprobada por el Parlament de Catalunya en 2001.
- El Convenio de colaboración entre la Junta de Andalucía y distintas entidades ciudadanas, a fin de desarrollar acciones de sensibilización y educación ambiental para poner de manifiesto las ventajas del uso de la bicicleta como transporte urbano.



- El Plan Regional de Vías ciclistas y peatonales -Plan CIMA- de la Comunidad Autónoma de Madrid, consistente en un proyecto de catalogación, georeferenciación y adecuación de más de 14.000 kilómetros de rutas ciclistas urbanas, interurbanas y de ciclismo de montaña que, debido a la crisis económica existente ha debido aplazar su inicio definitivo, habiéndose realizado una pequeña parte del proyecto de adecuación de la traza en San Fernando de Henares (Madrid) que se encontraba adjudicada.

Se trata del proyecto de mayor calado e importancia, previsto en toda España y seguramente en toda Europa, acometido por una Administración local y con la diferenciación de los diferentes tipos y terrenos destinados a los usuarios. Se diferencia a los ciclistas urbanos de los que usen la red para trasladarse entre núcleos urbanos y de los ciclistas de montaña, cuya especial finalidad suele ser más el deporte y el turismo que el uso de la bicicleta como medio de transporte diario y usual.

El mallado de los recorridos ocupa absolutamente todo el territorio de la Comunidad Autónoma de Madrid y el éxito de esta iniciativa sería que las Comunidades Autónomas colindantes siguieran los trazados realizados para conseguir la extensión de las rutas ciclistas al mayor territorio posible.

Por parte del Gobierno español, cabe destacar las siguientes iniciativas:

- Desde el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente se desarrolla desde el año 1993 el Programa de Caminos Naturales con el que se quiere contribuir a la observación y conservación de nuestros espacios naturales recuperando infraestructuras lineales, actualmente en desuso, que permitan el disfrute del entorno natural que las alberga.
- Creación de un Observatorio de Caminos Naturales e Itinerarios no motorizados que, liderado por la Dirección General de Desarrollo Rural y Política Forestal, está concebido como una entidad plural y abierta en la que están representadas las Administraciones competentes en la materia: Administración General del Estado, Autonómica y Local, así como todos los colectivos implicados y sectores interesados: Federaciones (de ciclismo, de montaña..), Promotores (ayuntamientos, diputaciones, asociaciones, consorcios, consejos comarcales, mancomunidades...), Empresas de consultoría, Constructoras,... y por supuesto todos los agentes relacionados con EuroVelo.



5. IDENTIFICACIÓN DE LAS PRINCIPALES BARRERAS PARA LLEVAR A CABO ÉSTAS INICIATIVAS Y PROPUESTA DE MEDIDAS PARA SU SUPERACIÓN

A pesar del amplio reconocimiento de los beneficios ambientales y sociales de la bicicleta, del elevado número de bicicletas existente, de la reducida distancia de la mayoría de los desplazamientos cotidianos, de la alta proporción de la población que sabe andar en bicicleta, y de la buena imagen social de la que goza este vehículo, sin embargo, su uso en España es realmente muy bajo a diferencia de lo que ocurre en ciudades grandes y pequeñas de otros países europeos, pues en ninguna ciudad española, con condiciones geográficas en general tanto o más favorables a aquéllas, el porcentaje de desplazamientos realizados en bicicleta llega a superar el 2% del total.

Según datos de la Comisión Europea, el Estado Español es el que menos kilómetros recorre en bicicleta por habitante y año (24 km). Esto es, 40 veces menos que Holanda (1.019 km) o Dinamarca (958 km); 7 veces menos que Italia (168 km) ó 4 veces menos que Francia (87 km), por citar a algunos países más cercanos a nuestro entorno cultural y geográfico. Esta situación no es casual, sino producto de la acción de distintos factores a lo largo del último siglo, y en especial a partir de la extensión del uso del automóvil desde la década de los 60, y que resumimos de forma breve.

A diferencia de lo que en muchos países europeos ocurrió, hasta finales de los años 20 y principios de los 30 la bicicleta fue un vehículo que sólo estuvo al alcance de las clases más adineradas. Este hecho, sumado a la escasa y precaria red viaria existente explica su baja utilización durante este periodo inicial.

A partir de los años 20, la aparición de las primeras fábricas de bicicletas y las progresivas mejoras realizadas en la red viaria contribuyeron a extender este vehículo a amplias capas sociales. Sin embargo, esta incipiente expansión se vio truncada por la aparición de la guerra civil y la posguerra, que pusieron freno a su producción y su consumo, como consecuencia de la penuria económica reinante y que se extiende hasta finales de la década de los 50.

El desarrollo industrial y urbano de los años 60 introduce al automóvil de forma masiva a lo largo de la geografía peninsular. Desde entonces, la formidable extensión del volumen del parque automovilístico, las colosales inversiones realizadas en infraestructuras para facilitar los desplazamientos motorizados,



condenan paulatinamente a la bicicleta a ocupar un papel marginal en el sistema de transporte.

En efecto, la creciente inseguridad vial que genera el tráfico automovilístico a peatones y ciclistas; el nuevo diseño de vías concebidas pensando exclusivamente en los desplazamientos motorizados; el aumento de las necesidades de desplazamiento y de las longitudes medias de los mismos; el importante desarrollo de unos transportes colectivos que excluyen su combinación con la bicicleta; el progresivo valor que socialmente se le adjudica al automóvil como símbolo de status económico y del progreso personal; la creciente pérdida de prestigio social de la bicicleta, asociada a la idea de pobreza, juguete o utensilio deportivo; son todos ellos factores que van trazando un lamentable panorama para la bicicleta. Así, a partir de los años 60 la bicicleta en España, sin haber sido nunca un medio de transporte utilizado masivamente por la población, es progresivamente abandonada por la mayor parte de sus anteriores usuarios urbanos.

La bicicleta es insegura (en lo vial y por amenazas de robo), no es adecuada para lugares montañosos, ni para lugares fríos, ni cálidos, ni lluviosos... son algunas de las percepciones detectadas entre los españoles a los que se pregunta sobre el uso de este tipo de transporte.

Una estrategia estatal ciclista debería contemplar integralmente todos los elementos que condicionan e inciden en la utilización de la bicicleta, a fin de convertirla en un vehículo cómodo, seguro y eficiente, que sea utilizado por amplios sectores de la población, coordinando, asimismo, al conjunto de agentes concernidos en esta materia, y facilitando su activa participación en su definición, desarrollo y seguimiento.

Detectar las barreras y proponer las medidas necesarias para afrontar y responder a las mismas, harán posible que se fomente el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Barreras institucionales y políticas. Este tipo de barreras se refieren principalmente a la falta de voluntad política para generar infraestructura, normas y disponer de presupuesto para promover la bicicleta como medio de transporte.

Tal como se recoge en la *Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en la Sección 3ª Movilidad sostenible, Artículo 99*: en el ámbito de sus competencias, las Administraciones Públicas promoverán políticas de movilidad sostenible, que respeten, entre otros, el derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y



servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible.

En el *Artículo 101* se recoge que los Planes de Movilidad Sostenible tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito territorial autonómico, supramunicipal o municipal, *priorizando* la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y *de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento, cohesión social, seguridad vial y defensa de medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.*

Es de destacar que los objetivos principales de la red EuroVelo van en este sentido.

El *Primer Programa de Desarrollo Rural Sostenible* aprobado en el *Real Decreto 752/2010*, a través del *Eje 2. Infraestructuras y equipamientos básicos*, establece como objetivo para estas actuaciones: Facilitar a la población residente, transeúnte o turista una forma de recorridos de ocio en contacto con la naturaleza y el medio rural particularmente enriquecedora en aspectos culturales, naturalistas y saludables, por lo que su contribución para responder a este tipo de barrera, también es importante.

Barreras de seguridad y robo. Estas barreras, como muchas otras, podrían ser descritas dentro de las “psicológicas”, pues suelen ser percepciones erróneas individuales.

El peligro percibido en las condiciones de la red viaria es el mayor obstáculo para el aumento del uso de la bicicleta. Sin embargo, se sobrestima con frecuencia el peligro asociado con el ciclismo, lo que constituye en ocasiones un argumento para no promocionarlo. Si se atiende a las nuevas corrientes e interpretaciones de la seguridad vial, se puede concluir que una de las principales estrategias para mejorar la seguridad vial de los ciclistas consiste en aumentar el número de personas que utilizan este vehículo, recuperándolo como un modo normal de desplazamiento y admitiendo que circular en bicicleta es un derecho.

La mayor dificultad para la extensión del uso de la bicicleta como medio de transporte consiste en combinar la velocidad de circulación cuando vehículos de diferente tipología usan una misma vía. La solución que se propone parte del mismo hecho que lo motiva, es decir, con la aparición de los vehículos motorizados se procedió al pavimentado de los caminos tradicionales, haciéndolos desaparecer en



poco tiempo y sin trazar vías de servicio o de tráfico local o lento para su uso por los vehículos tradicionalmente utilizados, sobre todo en el mundo rural.

Se llegará a la paradoja de que en las grandes ciudades resulta imposible salir de ellas andando o en bicicleta, ya que está prohibido por las normas de tráfico, pero de tráfico motorizado, olvidando que el uso de esos caminos originarios era el que ahora se prohíbe. ¿El motivo?, la diferente velocidad de los vehículos que hace peligroso que los peatones, senderistas, caballistas o ciclistas circulen por las autovías necesarias para la evacuación diaria hacia ciudades dormitorio o la salida de los fines de semana o el inicio de los periodos vacacionales y sus respectivos retornos.

En Madrid, por ejemplo, se ha recuperado la Senda Real, en un intento de conseguir una salida de la capital por un sendero de pequeño recorrido.

Para ello deberían estudiarse actuaciones tales como:

- Modificar el registro y el análisis de datos de la accidentalidad y la movilidad, para lograr una mejor comprensión de los procesos que conducen a los accidentes.
- Evitar la introducción o perpetuación de medidas que, con la pretensión de mejorar la accidentalidad ciclista, penalizan y/o restan normalidad al uso de la bicicleta.
- Cambiar el diseño de los vehículos motorizados para adaptarlos a una mejor convivencia con los/as ciclistas, y seguir desarrollando las homologaciones y criterios para la fabricación de bicicletas seguras.
- Adaptar las normativas para favorecer en el medio y largo plazo conductas más adecuadas a los medios de transporte más vulnerables.
- Moderar el tráfico para facilitar el uso de la bicicleta en las ciudades y en las vías interurbanas de rango no principal e implantar como norma general en los núcleos urbanos la velocidad límite de 30 Km/h excepto en vías básicas.
- Crear redes para bicicletas integradas por vías exclusivas para bicicletas o itinerarios alternativos cómodos y seguros para las mismas.
- Establecer una nueva perspectiva de la educación vial que trascienda la circulación y reduzca el nivel de riesgo admitido socialmente.



En muchas localidades el robo de bicicletas constituye uno de los principales obstáculos con los que se encuentra el desarrollo de este vehículo como medio de desplazamiento habitual, dado que disuade a muchos ciclistas potenciales y lleva a otros, como medida de prevención, a utilizar bicicletas en malas condiciones. Por ello, desde la administración competente cabría estudiar la articulación de medidas eficaces en la lucha contra los robos, como sería marcar sistemáticamente los cuadros nuevos con un código individualizado que también aparecería en la factura de la bicicleta, y que relacionaría cada bicicleta con su propietario, tal y como se realiza en otros países europeos. Esta actuación debería ir complementada con la creación de un registro público de ámbito estatal, en el cual cada propietario de una bicicleta podría registrarla voluntariamente en cualquier momento, bien tras comprarla o tras haber sido robada.

Barreras de conectividad e intermodalidad. Sólo sistemas de transporte puerta a puerta pueden superar la excesiva dependencia del automóvil por parte de la sociedad. Por ello los componentes de la cadena de transporte deben estar conectados para asegurar la movilidad. Las necesidades de los clientes están cubiertas cuando el transporte público es intermodal y accesible. Esto significa facilitar el acceso interno y externo a las estaciones de transporte colectivo y a los trenes, mejorar las posibilidades de transportar la bicicleta en los transportes públicos, instalar en los mismos servicios de alquiler de bicicletas o de bicicletas públicas, poner en marcha campañas de fomento del uso combinado de la bicicleta y el transporte público, etc.

Es necesario enlazar las rutas dispersas e inconexas que actualmente ya existen y dar un sentido de continuidad a las infraestructuras ciclistas para que dejen de ser meramente testimoniales y de uso limitado y ligado al ámbito exclusivamente recreativo, y se conviertan de esta manera en una infraestructura territorial alternativa a las vías motorizadas. Se trataría de hacer realidad el acuerdo del Congreso de los Diputados, que insta al Gobierno español a participar, en coordinación con las iniciativas de las Comunidades Autónomas y las Corporaciones Locales, en la elaboración de un estudio orientado a la creación de una red de vías ciclistas de ámbito estatal que, entre otros aspectos, contemple el inventario y descripción de todas las vías ciclistas interurbanas, un análisis de la demanda, las posibles interconexiones a escala interestatal, los criterios técnicos de trazado y diseño de las vías que conformen la red, así como la necesaria intermodalidad y la conexión con las vías verdes y las rutas de la red ciclista europea Eurovelo.



Barreras de infraestructuras. La creación de infraestructuras específicas para bicicletas supone en muchas ocasiones una de las actuaciones necesarias a emprender a fin de garantizar unas condiciones seguras y cómodas para los desplazamientos ciclistas. Sin embargo, estas infraestructuras frecuentemente suponen unas fuertes cargas para las débiles economías municipales, lo cual representa un serio obstáculo para su materialización. Es por ello que el Gobierno de España debería proporcionar ayuda técnica y financiera a Ayuntamientos, Diputaciones y Gobiernos Autónomos, dirigida a la creación, acondicionamiento o mantenimiento de los viales para bicicletas (en especial, para habilitar vías de acceso a los centros urbanos, tramos de conexión interurbana, y estaciones de transporte colectivo).

Barreras culturales y de imagen. Las barreras culturales son aquellas que están relacionadas con las tradiciones y costumbres de una población, y se refieren a percepciones de carácter colectivo. Normalmente, estas barreras son difíciles de cambiar en el corto plazo, dado que esto implicaría un cambio social significativo.

Por otra parte, las ideas vinculadas al uso de la bicicleta se deben en buena medida al concepto de vehículo de deporte, lo que supone que una bicicleta sólo se puede utilizar con un esfuerzo permanente y con ropa deportiva, además de asumir que las bicicletas son siempre de tipo deportivo.

El desarrollo de una estrategia comprensiva de promoción de la bicicleta y su permanencia en el tiempo harán de la bicicleta un medio de transporte aceptado en la sociedad; después de un tiempo las barreras culturales comenzarán a ser derribadas y reemplazadas por percepciones colectivas más positivas. Es decir, las barreras culturales persistirán durante un tiempo significativo, pero la intervención en las demás barreras y el cambio real de uso de la bicicleta (particularmente por la población joven) mejorarán la percepción a largo plazo, conformándose así uno de los componentes básicos para mantener la "cultura de la bicicleta" después de varios años.

El cambio de las prácticas de los ciudadanos y ciudadanas pasa también por un cambio de mentalidad. Se trataría de comunicar a través de la prensa, radio y televisión, y en paralelo al resto de actuaciones antes mencionadas (y sin las cuales no tendría ningún sentido hacerlo), los beneficios personales y sociales de la bicicleta, combatiendo la imagen de vehículo "peligroso", y tratando de convencer que es la mejor alternativa para un número importante de problemas a los que se enfrentan muchas personas (contaminación, gestión del tiempo, economía, stress, falta de salud, agresividad,...).



Teniendo en cuenta que los hábitos de movilidad que adquieran en la actualidad los niños y niñas-y la gente joven- condicionarán la movilidad del futuro, es importante promover entre ellos y en su entorno familiar y escolar el uso de la bicicleta. Es sabido, además, que a esas edades la bicicleta es una herramienta inigualable para la autonomía personal. Convendría pues generalizar la implantación del "camino escolar" seguro en los entornos de los centros educativos mediante proyectos participativos en los que la comunidad educativa (y los jóvenes usuarios) tuvieran un marcado protagonismo.

Barreras climáticas. La lluvia, el frío, el calor y el viento son las barreras más frecuentemente argüidas como razones para no usar la bicicleta.

Existen formas básicas para eliminar esta barrera: la primera demostrar estadísticamente la verdadera magnitud de la lluvia en los tramos más singulares del camino (precipitación anual, cantidad de días de lluvia..) de temperatura en estos tramos (temperatura promedio, máxima, mínima, en los meses del año), del régimen de vientos y otros datos climáticos que son normalmente actualizados con gran precisión por el organismo pertinente. Esto permite eliminar la percepción de que las condiciones climáticas adversas existen de manera permanente, concluyendo que se restringen a una proporción minoritaria de días al año.

Es particularmente interesante constatar que los habitantes de países de clima frío o cálido opinan igualmente que la bicicleta no es un medio de transporte adecuado para su clima sino para el clima opuesto. De este modo, es evidente que estas situaciones se originan por las percepciones sobre la realidad climática y no por limitaciones inherentes a un clima u otro, tal como se ha demostrado en las experiencias de indagación con ciudadanos sobre las limitaciones de la bicicleta como medio de transporte.

Barreras topográficas. En el caso de las grandes rutas EuroVelo este tipo de barreras no existen ya que para que una ruta para ciclistas pueda ser incorporada a esta Red, debe tener una pendiente inferior al 6% (salvo tramos cortos), tal como se ha indicado anteriormente.



6. ANÁLISIS DE LA POSIBILIDAD DE IMPLANTACIÓN DE NUEVOS CARRILES

El proyecto EuroVelo es posible que alcance más de 65.000 km que básicamente están divididos en dos rutas, la ruta central del norte de Europa, y por otro lado la ruta que arranca del norte de Europa pasando por la zona cálida del Mediterráneo, también llamada “Ruta del Sol”, llegando la misma hasta Italia y transcurriendo por este país durante muchos kilómetros.

Desde la Comisión Eurovelo de ConBici se propone una **nueva ruta** Eurovelo, que podría empezar en Calais (Francia, enlace con las rutas 5 y 6) y pasar por París, Macizo Central francés o valle del Ródano, entrar en España por el Valle de Arán, y seguir por Alhama de Aragón (Monasterio de Piedra), Medinaceli, Sigüenza, Jadraque, Alcalá de Henares, Madrid, Aranjuez, Lagunas de Ruidera, Granada. Esta ruta tiene, entre otras, la ventaja de incorporar tres nuevas Comunidades Autónomas al proyecto Eurovelo: Aragón, Castilla-La Mancha y Madrid.

Se pueden proponer tres trazados nuevos y diferentes en España y que suponen la unión de varias rutas Eurovelo.

1º.- Tortosa- Logroño: Ruta que uniría la ruta mediterránea (EV8) con la ruta de los peregrinos (EV2) utilizando el Camino Natural del Ebro, realizado dentro del Programa de Caminos Naturales llevado a cabo por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, aprovechando la obra de infraestructura y adecuación que se ha realizado, dando la posibilidad a todos los habitantes de la costa mediterránea de acceder en bicicleta hasta Santiago de Compostela y la costa atlántica de España y acceso a Portugal y viceversa, así como servir de nexo de unión con la ruta de la Costa Atlántica (EV1).

La unión de tres rutas Eurovelo mediante el uso de un trazado ya realizado por la propia Administración española será un claro éxito en la unión entre las diferentes zonas de la geografía española, posibilitando el tránsito ciclista entre ellas.

2º.- Madrid-Burgos: Ruta que uniría la capital de España con el trazado de las rutas Eurovelo que discurren por el territorio español. No parece lógico que se rodee la capital española, poseedora de los mejores museos de arte del mundo y de una vida rica y diferente, por no tener establecido un recorrido propio.

Esta ruta necesitará de mayor trabajo de infraestructura, pero buena parte de la traza ya está establecida y consistiría en la utilización de la vía de tren Madrid-



Burgos en desuso desde que se utiliza la línea que va por Valladolid y que va paralela a la carretera N-I y atraviesa Somosierra por el Valle del Lozoya y llega hasta Burgos.

Este recorrido uniría la Comunidad Autónoma de Madrid con todas las rutas que se han propuesto en territorio español y daría un mayor contenido cultural y social a un proyecto como EuroVelo contribuyendo a aumentar el mallado de los recorridos ciclistas y cicloturistas.



3º.- Ruta Transpirenaica: Ruta consistente en la unión de San Sebastián con la costa mediterránea, es decir unir nuevamente las rutas EV1; EV8 y EV3 pero a otra altura y por un recorrido innovador y en desuso.

Se trata de una ruta eminentemente montañera, es decir para el uso exclusivo de bicicletas de montaña, siendo su mayor dificultad la existencia de rampas superiores al 6% inicialmente propuesto y la falta de pavimento.

Como ya hemos dicho anteriormente, la bicicleta de montaña, en todas sus variables, está siendo la más vendida por los distribuidores en Europa y fundamentalmente en España, por lo que considerar la inclusión de una ruta puramente de bicicleta de montaña enriquecería el propio proyecto EuroVelo, dando cabida a un sector de población que dispone de este tipo de vehículo y que no va a cambiarlo o a adquirir otro para realizar los recorridos propuestos.

Resulta evidente que la unión de los diferentes proyectos de rutas existentes en toda la geografía española será la encargada de generar la red que deberá existir en el futuro, pero actualmente es difícil proponer nuevos recorridos para el



cicloturismo fuera de la adecuación de los recorridos ferroviarios en desuso, propiedad de ADIF de acuerdo a la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario.

Un capítulo aparte necesitaría la utilización de uno de los mayores patrimonios públicos de los españoles, las Cañadas Reales.

Sus recorridos y la extensión de los mismos podrían ser utilizados para la conexión de las rutas Eurovelo, pero topamos con enormes dificultades, ya que muchas de ellas han sido invadidas por zonas de cultivo, polígonos industriales o construcción de viviendas en las zonas periféricas de las ciudades.

A ello debemos añadir la falta de pavimentación y la destrucción paulatina de los edificios de servicios que jalonaban los recorridos de las Cañadas Reales, lo que hace difícil su adecuación inicialmente a los requisitos establecidos en el programa EuroVelo. Sin embargo sería interesante proponer un estudio en profundidad sobre algunos recorridos que unirían perfectamente ciudades que actualmente se encuentran fuera del proyecto y cuya inclusión sería un modo de creación de puestos de trabajo y desarrollo para las zonas por las que se determine el paso.



7. FUENTES DE INFORMACIÓN

- Informe sobre la red europea de rutas ciclistas Eurovelo (2009).
- Planificación e implementación de campañas destinadas a promover el uso de la bicicleta en países de América latina. Guía para tomadores de decisiones. 2009. UNEP RISO CENTRE. SOLUTIA Consultores.
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.
- Primer Programa de Desarrollo Rural Sostenible 2010-2014 aprobado en el Real Decreto 752/2010, de 4 de junio, en aplicación de la Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural.
- www.conbici.org
- www.euskonews.com
- www.pirineo.com
- <http://elbiciblog.blogspot.com>
- <http://es.wikipedia.org/wiki/euroVelo>
- www.ecf.com
- www.consorciobertiz.org

OBSERVATORIO DE
CAMINOS
NATURALES
E ITINERARIOS NO
MOTORIZADOS

