

Análisis del uso de la bicicleta en CABA

MARZO 2026

- 01.** La red ciclista.
.....
- 02.** Viajes diarios en la Ciudad.
.....
- 03.** Tramos ciclistas más usados.
.....
- 04.** Características generales de los usuarios
.....
- 05.** Metodología y obtención de datos
.....

01. La red ciclista

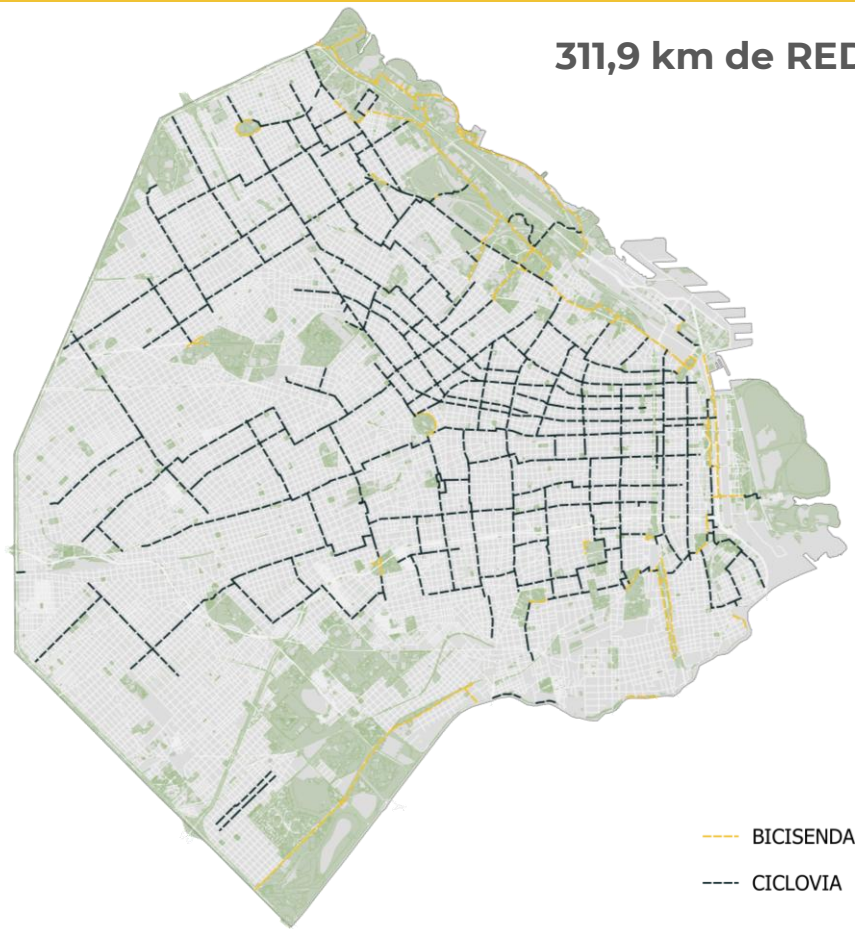
LA RED CICLISTA 2025

La **Red de Ciclovías Protegidas** forma parte de una estrategia integral de movilidad sustentable impulsada por la Ciudad, cuyo objetivo es fomentar el uso de medios de transporte no contaminantes y garantizar una infraestructura que facilite la circulación segura de ciclistas.

Las **ciclovías** se definen como un sector de la calzada señalado especialmente, con una separación que permita la circulación exclusiva de ciclorodados y dispositivos de movilidad personal.

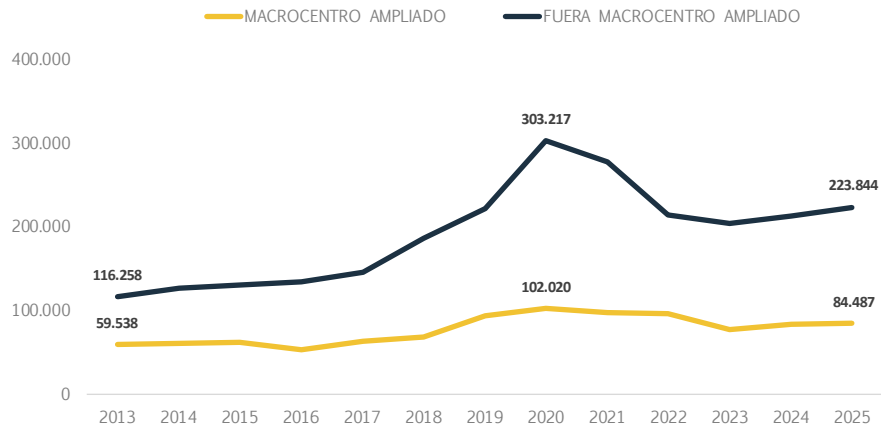
Las **bicisendas**, por su parte, son sectores señalizados y especialmente acondicionados en aceras y espacios verdes para la circulación de ciclorodados y dispositivos de movilidad personal.

311,9 km de RED

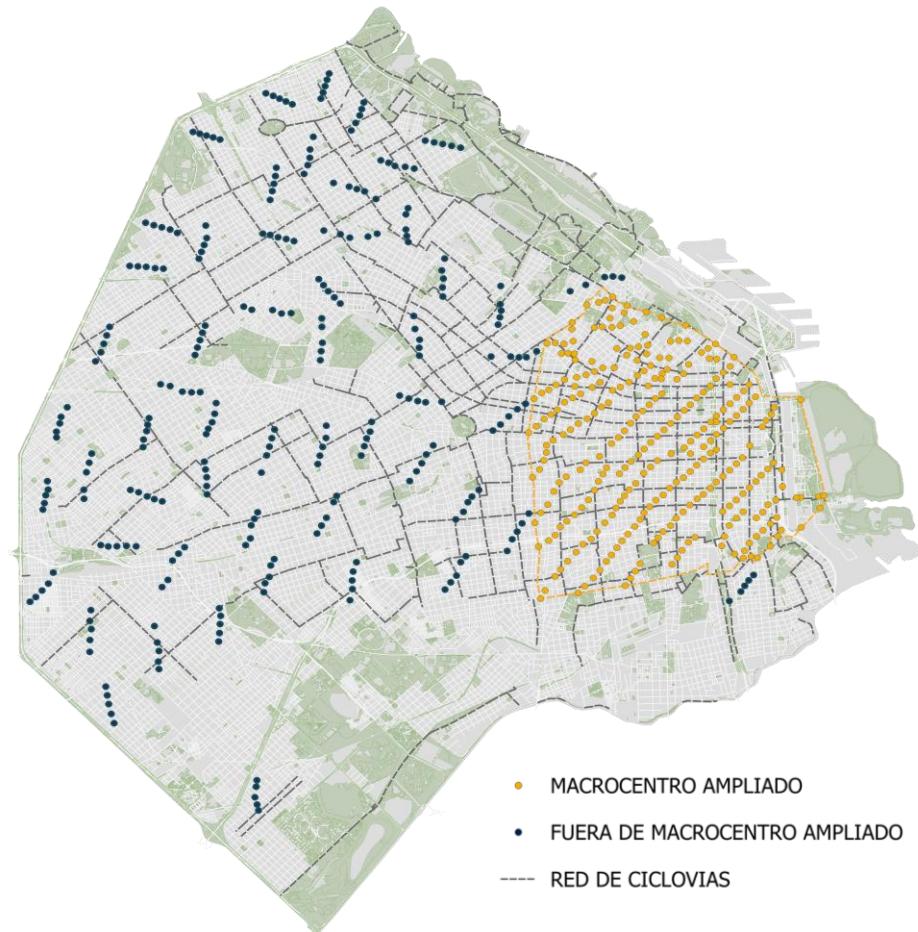


02. Viajes diarios en la Ciudad

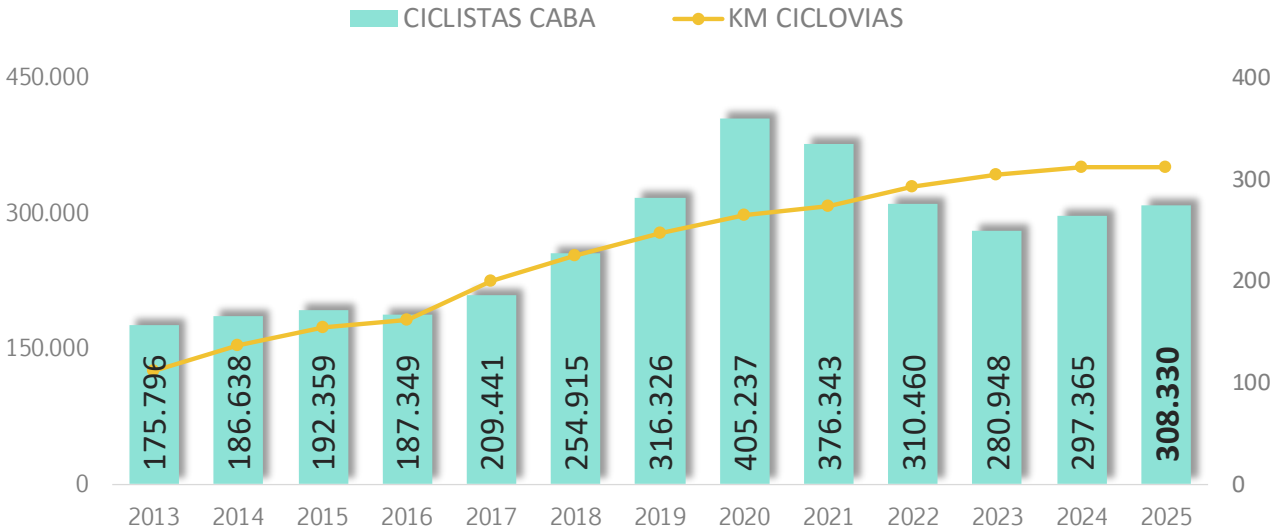
VIAJES POR ÁREA DE ESTUDIO



El gráfico representa el volumen de viajes realizados en las dos áreas de estudio principalmente en los meses de abril y noviembre. La integración de ambos resultados permite determinar la demanda total a nivel ciudad.



EVOLUCIÓN DE VIAJES CICLISTAS EN LA CIUDAD

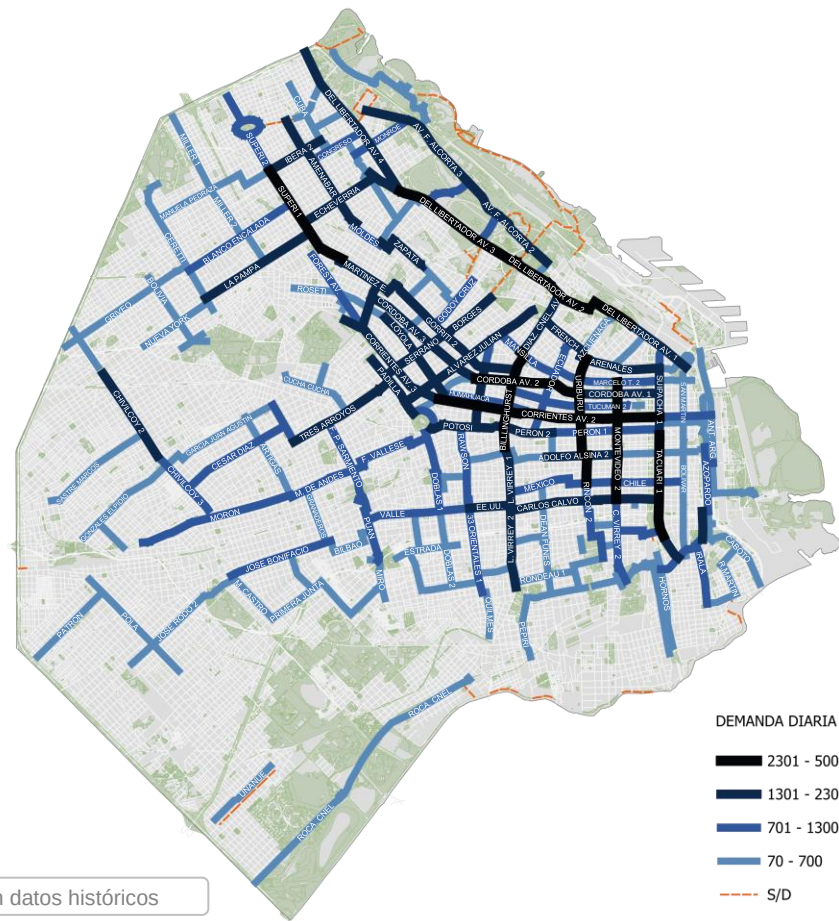


	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ciclistas CABA	175.796	186.638	192.359	187.349	209.441	254.915	316.326	405.237	376.343	310.460	280.948	297.365	308.330
Variación anual		6%	3%	-3%	12%	22%	24%	28%	-7%	-18%	-9%	6%	3,7%

*Los cantidad de viajes realizados, son la estimación de un día típico normal.

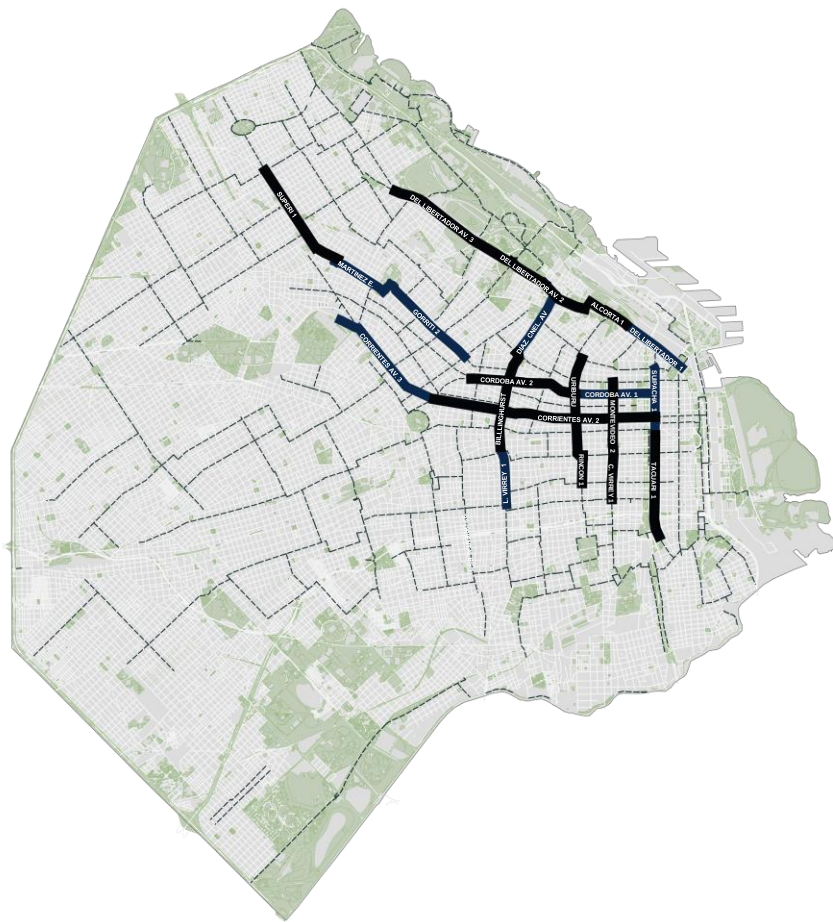
03. Tramos ciclistas más usados.

DEMANDA DE LA RED 2025

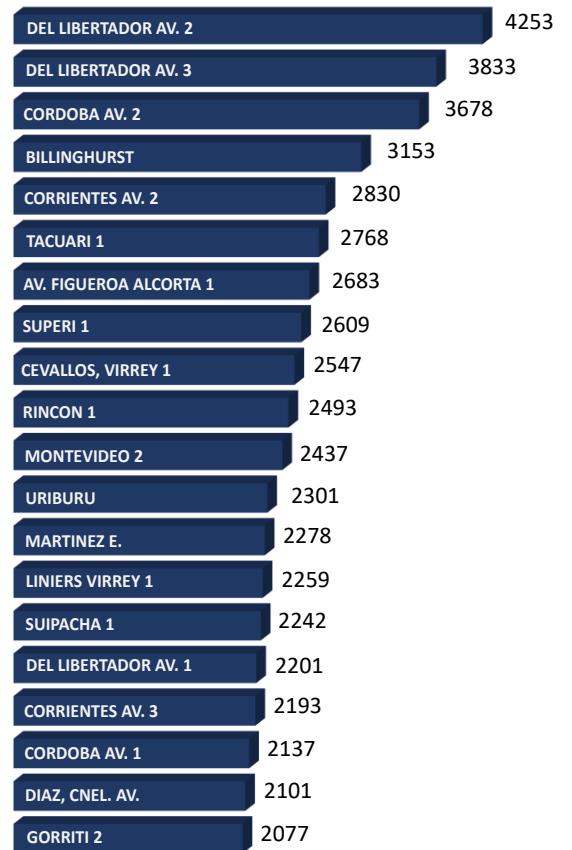


Fuente de datos 2025 complementado con datos históricos

20 – TRAMOS CON MAYOR DEMANDA 2025



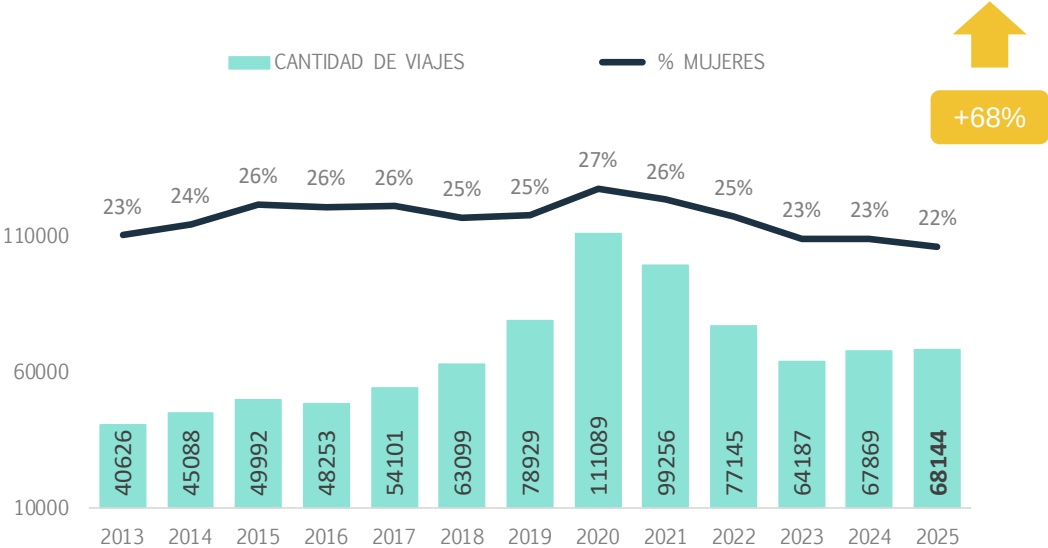
CICLISTAS DIARIOS



0 1000 2000 3000 4000 5000

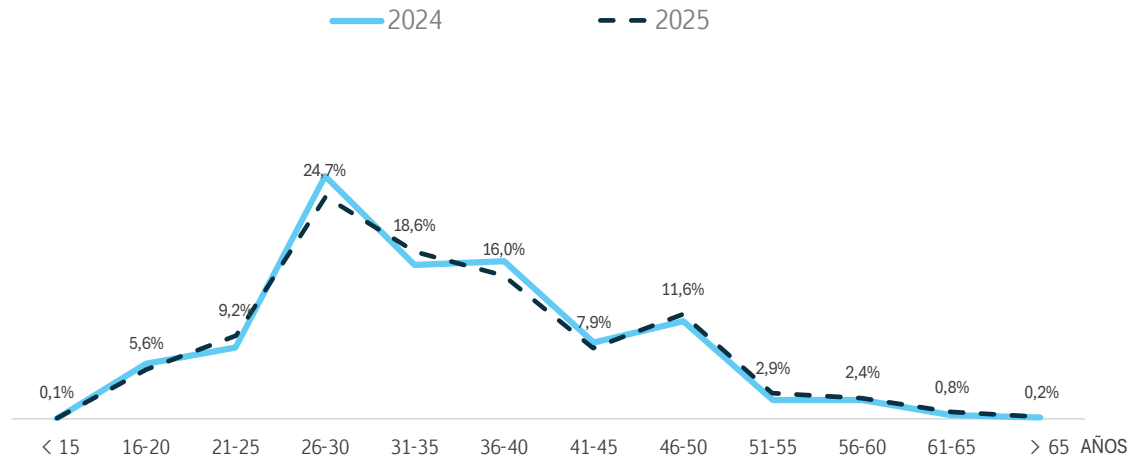
04. Características generales de los usuarios

VIAJES DIARIOS SEGÚN GÉNERO



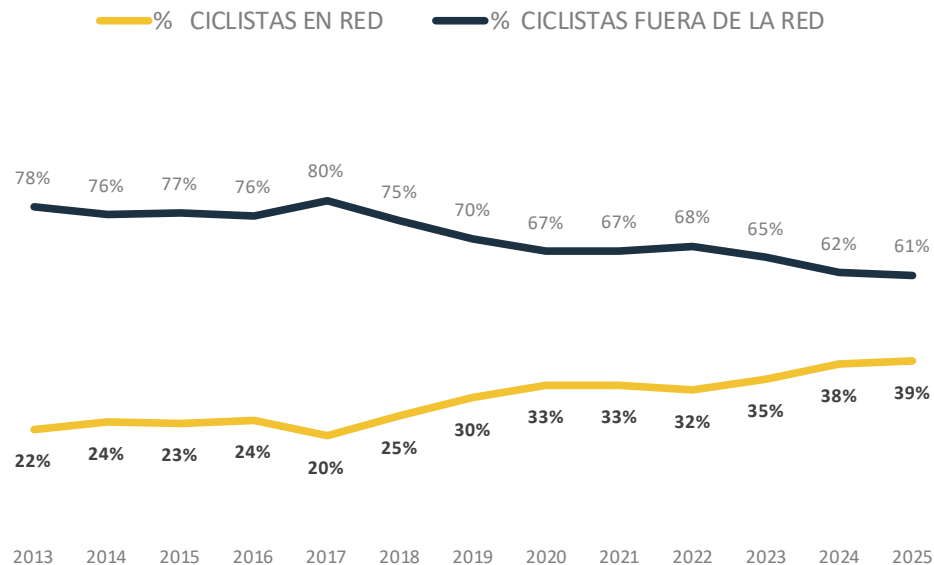
En términos porcentuales, los viajes de mujeres se mantienen aproximadamente en los mismos niveles de 2013; sin embargo, cuando contabilizamos la cantidad de viajes en valores absolutos, observamos un incremento del 68% desde ese mismo año.

VIAJES DIARIOS SEGÚN RANGO ETARIO



Los perfiles etarios, en relación con el año anterior, se mantienen constantes y sin cambios significativos; esto denota que la mayor concentración de viajes la realizan los ciclistas de 26 a 30 años.

VIAJES DENTRO Y FUERA DE LA RED

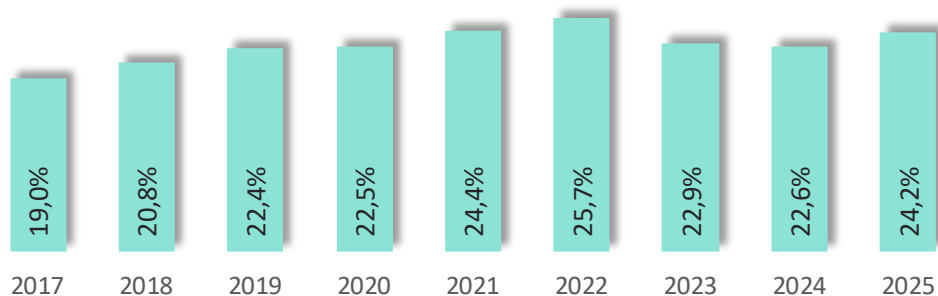


Los viajes realizados dentro de la red en la ciudad alcanzaron el 39% en 2025; por su parte, en el macrocentro ampliado, el 53% de dichos trayectos se realizan dentro de la infraestructura protegida.

USO DEL CASCO

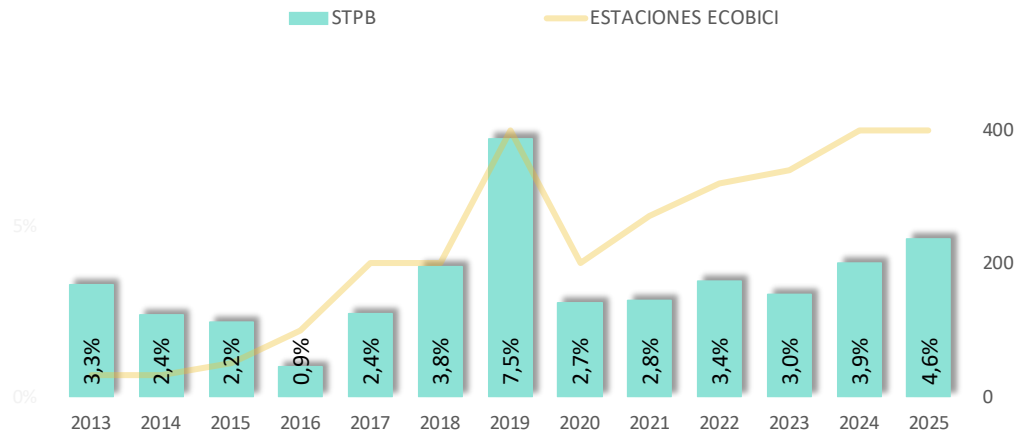
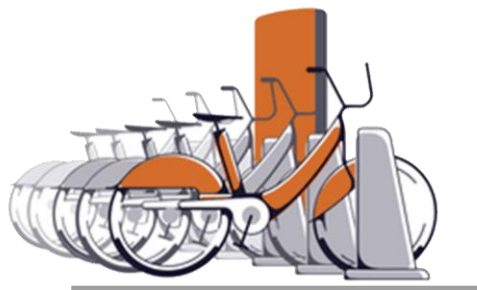


■ USO DEL CASCO



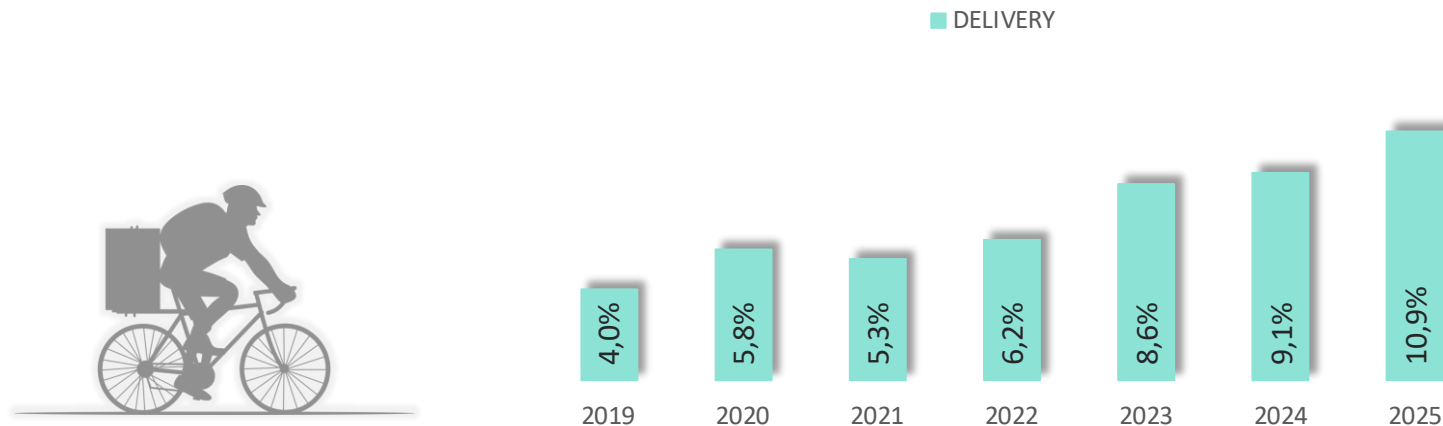
El uso del casco como elemento de protección aumentó respecto del primer dato recolectado en 2017, pasando de un 19% a un 24,2% en este 2025.

STPB (Sistema de Transporte Público de Bicicletas)



Representa el porcentaje de viajes en el STPB que ocurren en la ciudad, en relación con los puntos censados anualmente.

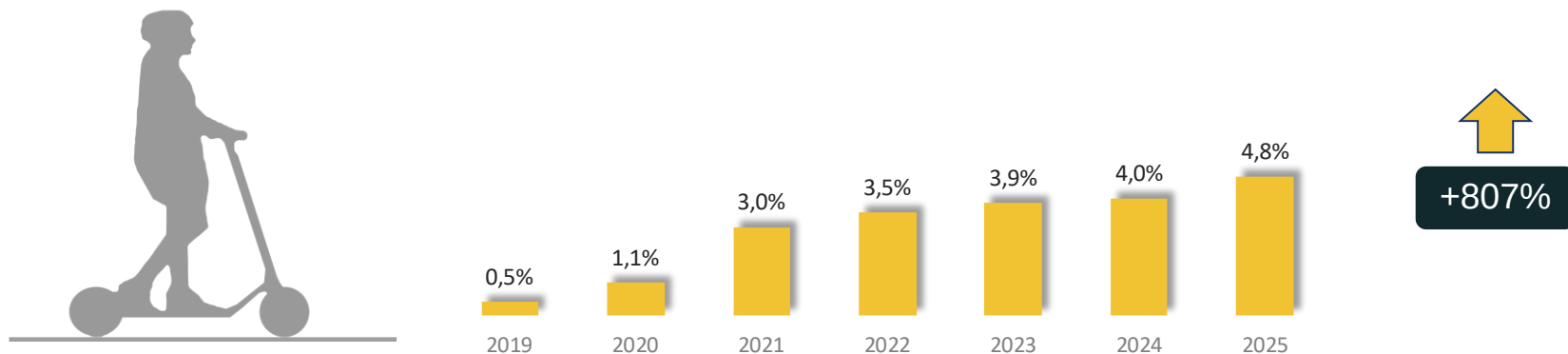
CICLISTAS DELIVERY



La cantidad de deliverys este año ya representa un 10,9% respecto del total de viajes censados. Sin embargo, debe considerarse que los trayectos en esta modalidad se realizan de manera más frecuente, lo que deriva en una mayor cantidad de viajes diarios asociados a este motivo.

NOTA: Los conteos se realizan de 8 a 13hs y de 15 a 20hs, quedando fuera los rangos horarios de mayor movimiento de deliverys. Se comenzó a recolectar este atributo en 2019.

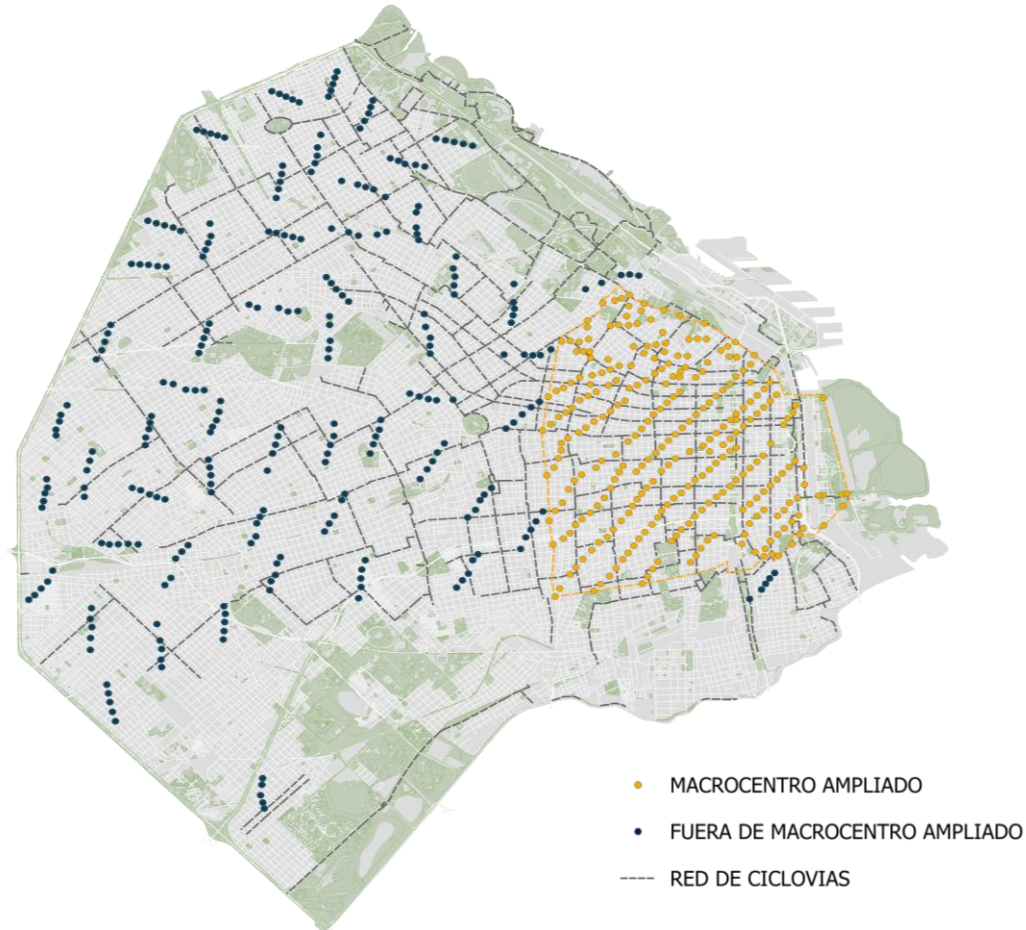
MONOPATINES



A partir de 2019 se comenzó a relevar a los usuarios de monopatines. El uso en CABA fue creciendo de forma constante, alcanzando este año un 4,8 % en comparación con el volumen de bicicletas. El salto es significativo: pasamos de registrar 235 usuarios en 2019 a 2131 en 2025, lo que marca un crecimiento acumulado del 807 % en este período.

05. Metodología y obtención de datos

CARACTERÍSTICAS DE LOS OPERATIVOS



CARACTERÍSTICAS DE LOS OPERATIVOS

Operativo	Macrocentro	Fuera del macrocentro
Frecuencia	Anual (Marzo - Abril)	Anual (Octubre-Noviembre)
Cuando	Días hábiles de lunes a viernes. Dé 8:00 a 13:00 hs y de 15:00 a 20:00 hs.	Días hábiles de lunes a viernes. Dé 8:00 a 13:00 hs y de 15:00 a 20:00 hs.
Donde	520 intersecciones distribuidos en el macrocentro de la Ciudad	275 intersecciones fuera del macrocentro de la Ciudad
Duración	Se realiza durante 45 min, en cada punto de conteo.	Se realiza durante 45 min, en cada punto de conteo.
Inicio del operativo	2009	2013
Variables registradas	Nº de viajes / Género del ciclista / Edad estimada / Bicicleta particular o pública / Uso del casco/ Delivery/Movimiento: pasantes, giro a la derecha y giro a la izquierda / especificando: lugar de la calzada que está utilizando para circular (izquierda, derecha, vereda, ciclovía) y condición climática.(Monopatín desde 2019)	Nº de viajes / Género del ciclista / Edad estimada / Bicicleta particular o pública / Uso del casco/ Delivery/Movimiento: pasantes, giro a la derecha y giro a la izquierda / especificando: lugar de la calzada que está utilizando para circular (izquierda, derecha, vereda, ciclovía) y condición climática.(Monopatín desde 2019)

ESTIMACIÓN DE LA CANTIDAD DE VIAJES DIARIOS

Metodología utilizada para obtener los resultados

Dado que los operativos de relevamiento en campo se realizan durante una hora del turno mañana (8hs a 13hs) y una hora del turno tarde (15hs a 20hs) es necesario calcular un valor diario según la siguiente fórmula:

$$Vd = (V_{hm} \cdot 6 + V_{ht} \cdot 6) \cdot 1,2$$

Vd: Volumen diario

V_{hm}: Volumen horario relevado durante el turno mañana

V_{ht}: Volumen horario relevado durante el turno tarde

Donde 1,2 surge de estimar el volumen nocturno no relevado (de 20 a 8hs) como un 20% del volumen diario.

Por otra parte, para evitar contabilizar un mismo ciclista múltiples veces, se multiplica la cantidad de ciclistas diarios en cada arco por la longitud de este, se hace la sumatoria de dicho resultado para todos los arcos relevados, lo que da como resultado un número global de ciclistas por kilómetro del área de estudio.

Finalmente, ese número se divide por la longitud del viaje promedio (3km) y se obtiene la cantidad de ciclistas totales.

ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA EN LOS TRAMOS CICLISTAS

Metodología utilizada para obtener los resultados

Con el mismo procedimiento detallado en el ítem anterior, se obtiene el volumen diario para cada punto de conteo.

Para la determinación de los volúmenes por tramos de ciclovías, se realizaron censos volumétricos adicionales con el fin de complementar los datos de los operativos anuales para secciones de la red no alcanzados por los datos históricos.

El mapa de flujo ciclista es una representación por tramos del volumen diario, obtenida a partir de los relevamientos realizados en diversos operativos durante el año.

Los tramos se determinan mediante el análisis de los ejes de ciclovías los cuales, según su demanda, se dividen en una o más secciones. Cada tramo puede contener uno o más puntos de conteo según los datos disponibles; en tales casos, el cálculo del valor medio define la demanda para cada uno de ellos

Aclaración: Debido a la extensión de la red ciclista y a los recursos disponibles, algunos tramos no cuentan con datos relevados, por lo cual se estima el valor más probable a partir de la distribución de los datos existentes.



Vamos por más