

LOS MITOS DEL CARRIL BICI URBANO

La bicicleta es un ejemplo perfecto de lo que el ingenio humano es capaz de hacer para mejorar la vida: ha ideado un vehículo eficiente, no contaminante, manso y seguro. Es verdaderamente una injusticia que las personas que quieren utilizarla no puedan por miedo a los coches y a las motos.

La bicicleta es el vehículo ágil y flexible por excelencia. No le hacen falta raíles como a un tranvía, y puede pasar por el mismo espacio prácticamente que ocupa un peatón.

Pensemos en algún pueblo o ciudad agradables. Seguro que no hay mucho tráfico, ni siquiera de transporte público. Los autobuses también ocupan espacio y son peligrosos, en los sitios en donde se vive mejor es donde hay menos transporte, de cualquier tipo. ¿Hacen falta carriles bici allí?

Una ciudad donde no se puede circular en bicicleta con tranquilidad es una ciudad inhumana. El impedimento de ir en bici no es un problema concreto a resolver, es el síntoma de otro problema mucho más sangrante: que hemos perdido nuestras calles como espacio de convivencia, que sacrificamos diariamente nuestra seguridad y el aire que respiramos en aras de la movilidad.

El mito de la seguridad del carril bici urbano:

Desde el punto de vista técnico, ¿el carril bici urbano es seguro? La respuesta es NO. Los argumentos que aportamos a continuación han sido mayormente extraídos del capítulo *La falsa seguridad del carril bici urbano* incluido en el documento *Invitación a los colectivos ciclistas: reflexión acerca de sus reivindicaciones* <http://www.onubenses.org/masacritica/grverde/c.pdf>, Granada Vía Verde, Granada marzo 2008. Recomendamos su lectura, pues, además de ser mucho más completo, en él se pueden encontrar ejemplos e ilustraciones. He aquí el lugar de descarga:

<http://www.onubenses.org/masacritica/grverde/comomeponeelcarrilbici.pdf>

El CARRIL BICI URBANO y la ACERA BICI son VÍAS SEGREGADAS del tráfico. Es decir, son vías para la circulación (obligatoria o no) de ciclistas al margen del resto del tráfico (con separación física o no). En ciertos momentos el ciclista que circule por ellas tendrá que interactuar con el resto del tráfico (intersecciones, incorporaciones, giros, etc). En cada cruce, tal segregación no permite al ciclista interactuar con el resto de vehículos que circulan por los carriles “normales” según las normas básicas de tráfico.

El CARRIL BICI URBANO se sitúa en el carril más a la derecha de la calzada. En el lugar de la calle en el que existe una incorporación o salida por la derecha (otra calle o aparcamiento, etc.), los vehículos que circulan (en el mismo sentido que la bici) por el carril a la izquierda del carril bici que quieran girar a la derecha, así como los vehículos que quieran incorporarse desde la derecha a la dirección y sentido que lleva la bici, tendrían que ocupar el carril más a la derecha de la calzada (según las normas básicas de tráfico), es decir, tendrían que ocupar el carril específico de la bici. Sin embargo, se pretende (bajo supuestos criterios de seguridad) que dicho carril no sea compartido con el resto del tráfico. Por lo tanto, se impide que los vehículos motorizados lo puedan ocupar para poder salir (o incorporarse) de la calle según las normas básicas del tráfico, lo que ocasiona numerosas situaciones de peligro para los ciclistas que se ven encerrados o atropellados por los automóviles que giran a la derecha. Curiosamente, con los carriles bici se sigue produciendo una de las situaciones más frecuentes de atropello a ciclistas.

Si se exige y permite girar a la derecha desde el carril situado a la izquierda del carril bici, esto significa que el carril de más a la derecha debería tener la obligación de girar a la derecha, cosa que no ocurre,

sino todo lo contrario, el carril bici continúa recto. Es más, aunque el carril bici girara a la derecha también, el ciclista que quiera seguir recto se encontrará con el mismo problema. Por todo ello, se habla de segregación del tráfico, ya que es el propio carril bici urbano el que no permite a los ciclistas que circulan por él interactuar con el resto de vehículos en condiciones óptimas según las normas básicas del tráfico establecidas. Característica por la cual no es recomendable su utilización y menos aún para niños o ciclistas inexpertos.

Otro tipo de vías ciclistas son las VÍAS RESERVADAS. Se trata de vías para la circulación (obligatoria o no) de ciclistas independientemente del resto del tráfico. De forma que el ciclista nunca tenga que interactuar con el resto de vehículos y si tiene que hacerlo (en intersecciones, etc.) la propia vía se lo permite según las normas básicas de tráfico, como si se tratara de una calle o carretera independiente que se cruza con otra. Las vías ciclistas reservadas se suelen encontrar en las zonas interurbanas, un buen ejemplo de ello son las VÍAS VERDES.

En las zonas urbanas, debido a las propias características actuales de las calles y a las normas de tráfico que las ordenan, se hace imposible el diseño de las vías ciclistas sin segregación, salvo la posibilidad de que existiesen calles no motorizadas cuyas intersecciones se realicen como cualquier cruce de calles.

Un ejemplo de VÍA RESERVADA URBANA es el CARRIL BUS. Dicha vía, en los tramos en los que se produce la interacción con el resto del tráfico (incorporación o salida de la calle, etc.), está diseñada de forma que el tráfico sea compartido; pudiendo circular por ella todos los vehículos que vayan a realizar la maniobra correspondiente. Sin embargo, no todos los carriles buses son reservados. También existe el CARRIL BUS SEGREGADO, debido a la gran cantidad de incorporaciones que puede existir en la calle en la que se haya implantado; solo que debido al tamaño del autobús, éstos salen mejor parados que los ciclistas.

La ACERA BICI, de las que no hace falta decir lo innecesario de pintarlas para que por ellas “puedan” circular los ciclistas que ya lo hacían antes de ser pintadas. En la acera bici la bicicleta no es considerada un vehículo. Por lo tanto, el ciclista no sabe en qué momento es un vehículo, ni cuándo es un peatón, dónde tiene que comportarse según las normas del tráfico, ni en qué lugar según las del carril bici, y las normas que proveen seguridad al ciclista, desaparecen en estos carriles. El conductor de un coche y el peatón, por el contrario, saben perfectamente en qué tipo de vía se encuentran en cada momento, y cuáles son las normas que deben cumplir.

Además, la acera bici suele ser incómoda por la cantidad de obstáculos y cruces que presentan. No sólo son incómodas porque equivalen a circular por la acera (imagínense un trayecto de 3 kilómetros por las aceras... se llega antes caminando), sino que la alfombra roja atrae poderosamente a los peatones. Personas mayores, parejas con carros de bebé, gente corriendo,... cuántas veces no se han visto las aceras vacías y el carril bici lleno de gente. Pero tienen su derecho, al fin y al cabo están en la acera, en una parte que las bicicletas les intentan arrebatar.

El ensanchamiento de las aceras y/o la eliminación de algún carril de tráfico o aparcamiento, no debería hacerse por la necesidad de circular bicis, sino por la necesidad del esparcimiento en el espacio público o de los peatones, es decir, por la necesidad de todos. Siendo estratégicamente erróneo utilizar a la bici para estos menesteres, sobre todo, porque se entiende la problemática como exclusiva de la bici y aparece un rechazo social contra la bici por parte de los vecinos dependientes al transporte motorizado para las mercancías o para sus desplazamientos cada vez más alejados.

Cuando hablamos de normas básicas de circulación hablamos, por ejemplo, de que para girar a la derecha, hay que ponerse a la derecha; el carril bici siempre está en la parte derecha de la calzada

independientemente de que el ciclista quiera continuar recto o girar. Este hecho ha provocado ya numerosos accidentes, por colisionar con vehículos que giraban mientras la bicicleta seguía recta. Otro caso que escapa a las normas del tráfico: carril bici-bus que discurre entre el autobús y la parada, poniendo en peligro a los pasajeros que suben y bajan; carril que se bifurca pasando las bicicletas a circular en sentido contrario al que sería lógico; carriles bici que pasan de estar en la calzada a estar en la acera, debiendo cambiar el comportamiento en la conducción de la bici, pues cambian los elementos del entorno; carriles que atraviesan rotondas (con ceda el paso para los coches que circulan por la rotonda donde se supone que tienen prioridad), en lugar de discurrir por éstas, y si lo hacen, otra vez el mismo problema: ¿Dónde se pone el ciclista que quiere seguir recto, cuando su carril siempre está situado a la derecha?. Existe un sinfín de situaciones que obligan a circular de forma diferente e incluso contraria a como establecen las reglas más básicas de circulación, y que exponen a los ciclistas a un peligro importante en infinidad de ocasiones.

Otra historia es hablar de las aberraciones que existen en diferentes ciudades. Cuando en condiciones normales, los adelantamientos a ciclistas hay que realizarlos dejando una distancia de separación de metro y medio, o invadiendo el carril contrario (como es normal), ahora resulta que no, que la bici puede discurrir con la separación de una línea blanca con respecto al vehículo que le adelanta. O sea, que legalmente, los coches pueden pasar a escasos centímetros de un ciclista, porque el ciclista está dentro del carril bici y el coche fuera, y no digamos en los carriles bici-bus, donde el vehículo que te rebasa es un autobús. Carriles inverosímiles con árboles en mitad de los mismos; o que mueren en la pared de un edificio; carriles bici-aparcamientos de coche, etc. No obstante, hablar de si están o no bien hechos, es una desviación de la realidad. Lo que está mal, mejor que peor, está mal.

En cualquier caso, todo carril bici, antes o después desemboca en la calzada. La cruza constantemente. Venga, deje a su hijo de 6 años en el carril bici que, si llega vivo, al final del trayecto, le espera cruzar el río cual inocente ñu. Hay que reconocerlo taxativamente: la ciudad no es para los niños, ni para los ancianos, ni para gente con discapacidad, ni tampoco para personas despistadas, ni para animales en libertad, ni siquiera para las plantas. No es un lugar para vivir, sino para transitar, así que no nos empeñemos en crear lo que no puede ser, los niños no pueden ser.

La forzosa interacción con el carril de tráfico obliga a aprender a circular como un vehículo más. Así que la ensoñación de un camino sin peligro donde puedan ir felizmente niños, padres, todo el mundo de paseo rebosando felicidad, dentro de la ciudad, para un cuento de caperucita roja está bien, pero es inapropiado para personas con capacidad de distinguir la realidad de la ficción. No ocultemos que las calles de las ciudades han sido rediseñadas en sus centros y creadas a propósito en sus barrios periféricos para la circulación de coches. Por éste motivo, extender un parche rojo por donde buenamente quepa, lo único que hace es disimular u obviar la violencia que acogen nuestras ciudades en su seno.

Otro aspecto muy importante a destacar es el referido a la teoría de la compensación del riesgo: las personas adoptan un comportamiento u otro en función del riesgo que perciben, y éste hecho, aplicado al carril bici, hace perder la intuición en la anticipación del peligro debido a que oculta el funcionamiento real del tráfico con el que, sin embargo, toca convivir desde el mismo carril bici en diferentes momentos. Hacer sentir seguridad donde impera el peligro es tentar al accidente.

Por estas razones, insistimos en que lo más importante es conocer cómo circular en bici con seguridad y responsabilidad, independientemente incluso de que existan o no dichos carriles. Aprender también a respetar a todas las personas que se encuentran en una situación más vulnerable que el ciclista (sea en la acera, calzada, carril bici, parque, etc), pues los mismos ciclistas en muchas ocasiones constituimos un peligro para los peatones y, sobretodo, molestamos a personas mayores con pocos reflejos que, no

teniendo capacidad para reaccionar ante una bicicleta que le pasa velozmente a su lado, se asustan y no pueden hacer más.

Cómo hacer esto, es otro tema demasiado largo, pero no hace falta hacer cursos especiales: empecemos por escoger itinerarios por calles tranquilas, zonas con grandes aceras o parques donde podamos de vez en cuando sentirnos seguros.

Todos los manuales de ciclismo urbano (así como la legislación vigente) apuntan a que el CICLISMO URBANO más seguro es el VEHICULAR, aquel que se integra en el tráfico como un vehículo más. Que ocupa el carril de la calzada por la que circula como parte del tráfico. Posicionándose en el centro del campo visual de los conductores que vienen por detrás, alejándose del borde derecho de la calzada y lo necesario hacia la izquierda. Con esta posición se evitan los atropellos más frecuentes a ciclistas que, por cierto, los carriles bici provocan debido a su posición en el extremo derecho de la calzada. Los automovilistas pueden y tratan de evitar choques con objetos grandes (como los ciclistas) que se mueven de modo visible y predecible por la calzada: no desean lastimarlo, no desean dañar su propio coche.

Cuando circulamos en bici de forma vehicular, segura y responsable por la calzada podemos evitar posibles atropellos. Sin embargo, queda fuera de nuestras manos el que cualquier conductor de un vehículo motorizado (sin necesidad de ir bebido o tener una mente asesina) pueda tener un simple despiste provocando una desgracia para sí mismo y para los demás.

Si lo que se pretende es minimizar los daños causados por la VIOLENCIA DEL TRÁFICO, existe otra medida técnica más segura: la PACIFICACIÓN DEL TRÁFICO. Se trata de impedir físicamente que los vehículos motorizados puedan alcanzar velocidades que el cuerpo humano no pueda soportar en impactos inevitables. Esta medida no es exclusiva para el ciclista sino, para todos los usuarios de la calle, incluso, para el propio conductor del vehículo a motor.

La pacificación del tráfico es, sin duda, una magnífica herramienta para evitar una de las más graves consecuencias de un entorno sometido a la lógica del tráfico, el peligro y la privatización del espacio público que generan los vehículos motorizados. Aunque sigue tratándose de una herramienta cuyo objetivo es aliviar las consecuencias del tráfico pero no sus causas.

Vivimos en un entorno en el que las inmobiliarias, empresas de construcción y especulación de viviendas y suelos, junto con las administraciones públicas, están creando una gran expansión urbanística con grandes necesidades de transporte: obligando, induciendo y haciendo dependientes a las personas a realizar cada vez más kilómetros de forma motorizada (individual o colectiva, pública o privada). Cuyo resultado es un entorno sometido completamente a la lógica del tráfico: vecinos y concejales de tráfico preocupados en cómo diseñar las calles para conseguir un tráfico más fluido, es decir, más peligroso.

Por tanto, las administraciones públicas, a través de la negociación y la participación ciudadana, podrán aplicar la pacificación del tráfico en zonas residenciales, escolares,... -que no está nada mal. Sin embargo, no hay que ser ingenuos, no es más que una ilusión pensar que las administraciones públicas vayan a aplicar esta medida en las arterias principales del transporte de mercancías y personas (tan imprescindibles para el sistema económico), donde el problema del tráfico se presenta de forma más aguda. El poder político y económico no cede en nada fundamental.

En cualquier caso, no se trata de un problema técnico o de mala gestión. Por muy buena que sea la cosmética que sean capaces de aplicar los políticos y técnicos en la aglomeración urbana en crecimiento de Granada (así como de cualquier área que sufre la metropolización), lo peor está por llegar con la

construcción de la segunda circunvalación y el cierre de la primera que junto a la expansión urbanística residencial asociada a éstas van a multiplicar las necesidades de desplazamiento motorizado en un circuito de carreteras y autovías cuyo resultado es un entorno completamente saturado y un tráfico colapsado por largo tiempo en toda la inhabitable área metropolitana.

Mientras no se cuestionen las condiciones que generan una mayor movilidad de mercancías y de personas, no se podrá encontrar una solución definitiva y real. Para más argumentos sobre esta frase os remitimos al siguiente documento *Semana de la (no) movilidad: ¿transporte o cercanía?*, Granada Vía Verde, septiembre 2008. <http://granadaviaverde.blogspot.com/pepitodelospalotes.html>

El mito ecológico del carril bici urbano:

Los carriles bici, entendidos como un tipo de vías que incentivan la sustitución del vehículo motorizado por la bicicleta es algo que falla de pies a cabeza, no son en absoluto el caramelo que necesitan los conductores del motor para que se pasen al pedal. La *pseudo-ecología* que promulgan decenas de colectivos ciclistas en todo el Estado, considera que el carril bici es un vial sin el cual, no se puede usar la bicicleta, so pena de muerte. Por lo tanto, el objetivo de la lucha contra el vehículo a motor se ha focalizado en la mera existencia de los carriles bici, provocando incluso el desánimo entre las personas que se ven tentadas a usar la bici, o sirviendo en bandeja el argumento políticamente correcto a quienes prefieren el sedentarismo de su coche "...es que como no hay carriles bici...". Las ciudades que han apostado por estas infraestructuras no han hecho otra cosa que demostrar que los carriles bici no reducen el tráfico a motor. Puede que aumenten el número de ciclistas, pero no por ello disminuye el de vehículos motorizados. Entonces, ¿Para qué queremos este tipo de infraestructuras? ¿Qué necesidad hay de que llenemos las calles de ciclistas si esto no supone liberar espacio público de la plaga metálica asesina y limpiar el aire de la pestucia que tiñe de color negro-cáncer edificios y pulmones por igual? ¿Qué ecologismo es el que pone ruedas y pedales en los pies de los peatones?

Por otra parte, la marginación asimilada y asumida sin rechistar con la que vive el mundo peatonal (mayoría absoluta en cualquier momento y a cualquier hora del día, en cualquier ciudad), los ciclistas aún no la padecen. Todavía, las personas que se mueven en bicicleta, pueden utilizar la calzada, que es más amplia. El carril bici es una segunda acera que otorga poder al conductor invitándole a expulsar de su espacio original a los ciclistas con el berrear embrutecido de su claxon, liberándose de estos obstáculos, y permitiéndose las velocidades mortales que tanto gusta de usar y que tan pocos resultados le da. Así pues, la implantación de estos carriles elimina de la calzada a los ciclistas, obstáculos de la velocidad, como ya lo hicieron las aceras recluyendo a los peatones en la marginalidad de las márgenes.

Aquellos carriles (los llamados acera-bici) que comparten espacio con la acera, ponen en conflicto ciclistas con peatones. El colmo, vaya. Pasar la patata caliente a la peatonalidad hacinada en un espacio reducido de por sí, y bajo un comportamiento robotizado (pues sólo pueden caminar en la dirección que su ridículo espacio les permite), es un insulto contra todos los habitantes en su conjunto.

El argumento de ofrecer un lugar donde los niños se puedan desplazar con seguridad es, sencillamente, aberrante. La bicicleta, a diferencia del coche, puede ser tanto un objeto para hacer deporte, como un juguete, o un vehículo. No hay que confundir los distintos usos. Mientras las ciudades estén concebidas para el transporte, y no para la convivencia, los niños no podrán optar al uso de las bicicletas más que a modo de juego en algún parque. La ciudad es un entorno hostil, con un gran peligro de muerte para quien no conoce y asimila las reglas. Sobre la supuesta seguridad del carril bici, hablaremos más adelante. En cualquier caso, el simple hecho de perseguir la integridad de los ciclistas separándolos de su propio espacio, es como pedir que metan en jaulas a los pájaros que surcan el cielo en un coto de caza

para evitar su muerte. Las mejores maneras de que los ciclistas no tengan peligro son: 1. eliminar el peligro en lugar de eliminar al ciclista, y 2. enseñar al ciclista a evitar los riesgos en lugar de hacerle creer que en su *carril-nube de algodón* no existe dicho peligro.

Ya se están dando casos en aquellos países de Europa, que son la punta de lanza de todo ecólogo progresista, donde se atascan las bicicletas en sus correspondientes carriles. Es decir: viales con embotellamientos de tráfico a pedal junto a calzadas con atascos a motor, y en ausencia de peatones (otra demostración de lo que supone éste tipo de carriles: el paso del peatón al pedal, no del conductor de coche o moto al pedal). Si ya es grave esta situación, pues la bicicleta es símbolo de ligereza y libertad de movimiento, más grave aún es que esta estampa haya circulado por colectivos ciclistas como un logro, una imagen del progresismo de la Europa avanzada. Si podemos evitar meter la pata como ha ocurrido en los países ultra-desarrollados, evitémoslo, nuestros mil veces aludidos países modelo no siempre son el paradigma de la inteligencia: prueba de ello es esa imagen del carril bici colapsado. Además, si fuera exitoso el comportamiento esperado de que los conductores se pasen a la bicicleta, las calzadas quedarían desiertas, mientras que las aceras y carriles bici estarían constantemente colapsadas de peatones y ciclistas. Por lo tanto, la mejor de las virtudes que nos presentan estos carriles, llevaría al espacio público a la más insólita de las estupideces que la sociedad moderna es capaz de acometer, dejando la mayor parte del espacio vacía, mostrando al cielo su lengua de asfalto, y el resto, congestionada de seres humanos, enfilados cual riada de hormigas para ir a trabajar y volver al hormiguero.

La segregación del espacio en franjas de permiso según el modo de desplazamiento utilizado es, en nombre de la eficacia, el más inútil de los posibles planteamientos. A la vista están los numerosos atascos de chasis, motores, cabinas y remolques que la regulación segmentada y semaforizada produce a diario. Paralelamente a esta circunstancia, inexistentes y volátiles ciclistas se escabullen por los huecos que dejan las máquinas llegando siempre antes, más sonrientes y con menos accidentes.

Los carriles bici son, en definitiva, el reconocimiento de una derrota: dan por hecho de forma indiscutible la presencia constante y cercana de los ruidosos y pestilentes vehículos a motor. Se conforman con su infame presencia, y sólo piden una limosna, que les dejen convivir con ellos en el espacio público sin necesidad de aprender cómo hacerlo. Y lo peor de todo: desvían la atención del gran problema, la verdadera enfermedad de las ciudades.

Por último, no hay cosa más insoportable que ver a un alcalde poniéndose medallas *sostenibles y ecológicas* al tiempo que arrasa con el paisaje, hace todos los trapicheos que puede, mancha con su careto y lindezas miles de páginas de las prensas locales, inaugura autovías y otros medios de destrucción... ¿Les vamos a hacer el juego? Sólo faltaría que el carril bici les sirviera en beneficio de su imagen.

Formas de incentivar el uso de la bicicleta en detrimento del coche y la moto, hay muchas (tantas como ventajas tiene lo uno sobre lo otro en la mayoría de los casos), y si el problema es la inseguridad, también hay otros modos ejemplares de solventarlo por medio de la pacificación del tráfico, que no requieren infraestructuras especiales para la bicicleta, sino que, simplemente, pasan por invertir el orden de prioridades en el uso del espacio público. Consúltense los experimentos que se están llevando a cabo sobre ciudades sin señales (Drachten, Makkinga, Wolwega, Oudehaske, etc.), cuyo precursor es Hans Monderman, en las que todo el espacio es compartido: el resultado es una disminución drástica del número de accidentes y del número de vehículos a motor en relación inversa con el número de ciclistas, y un mayor contacto entre las personas, que se hace necesario al no existir regulación señalética. El coche pierde su prioridad, la ciudad se convierte en lo que es, en zona residencial. En cualquier caso, como medida inmediata y fácil sin necesidad de esperar la des-señalización, siempre está el aprender a

circular de forma vehicular, con seguridad entre la jungla, para lo cual, en Granada Vía Verde, hemos elaborado unas recomendaciones que se pueden descargar aquí:

<http://www.onubenses.org/masacritica/grverde/manualbiciI.pdf>

BIBLIOGRAFÍA:

GRANADA VÍA VERDE, *La falsa seguridad del carril bici urbano*, Granada, marzo 2008.

<http://www.onubenses.org/masacritica/grverde/comomeponeelcarrilbici.pdf>

GRANADA VÍA VERDE, *Invitación a los colectivos ciclistas: reflexión acerca de sus reivindicaciones*, Granada, marzo 2008.

<http://www.onubenses.org/masacritica/grverde/c.pdf>

GRANADA VÍA VERDE, *Biciescuela: Manual urbano de seguridad ciclista*, Granada 2006.

<http://www.onubenses.org/masacritica/grverde/manualbiciI.pdf>

CIUDAD CICLISTA, <http://www.ciudadciclista.org>

LA CIUDAD DE LOS NIÑOS <http://www.ciudaddelosniños.com>

GERALD WILDE. Para un conocimiento detallado de la teoría de la Compensación del Riesgo, ver el conjunto de la obra de Gerald Wilde. Ver también en castellano Estevan, A. y Sanz, A., *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*, Los libros de la catarata, Madrid 1996

Granada Vía Verde
granadaviaverde_@hotmail.com
<http://granadaviaverde.blogspot.com>

Granada, septiembre 2008