

**Movilidad sostenible en Andalucía.
Prácticas y discursos en el uso de la bicicleta.
TOMO IV. Etnografía de la bicicleta en GRANADA.**





Etnografía de la bicicleta en GRANADA.

Cristina Gálvez García y Alberto del Campo Tejedor.



Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA



Unión Europea

Fondo Europeo
de Desarrollo Regional



Movilidad Sostenible en Andalucía.
Prácticas y discursos en el uso de la bicicleta.
G-GI3001/IDIX.

Universidad Pablo de Olavide.

ISBN: 978-84-608-2619-4

Coordinación:

Macarena Hernández

Equipo de investigación:

Francisco Aix,

Luis Berraquero-Díaz,

Alberto del Campo,

Agustín Coca,

Cristina Gálvez,

Macarena Hernández,

Elena Huerta,

Mario Jordi,

Pedro Malpica,

Isabel Martín,

Esperanza Moreno,

Victoria Quintero,

Ángel del Río,

Nicolás Sguiglia.

Diseño gráfico y maquetación:

Esperanza Moreno Cruz

Sevilla, 30 de Junio de 2015.

Agradecimientos

Queremos mostrar nuestro más sincero agradecimiento a todos los usuarios, miembros y representantes de asociaciones, colectivos e instituciones públicas, así como a los empleados y pequeños empresarios implicados en el tema de la movilidad ciclista en Granada y su área metropolitana, los cuales, de manera desinteresada, nos han brindado su tiempo, su conocimiento, sus ideas y, sobre todo, su entusiasmo por la bicicleta. Sin ellos este trabajo no habría sido posible.

Índice de Capítulos

Bloque I. Granada y la bicicleta: particularidades de nuestro caso de estudio.	7
1. Breve contextualización histórica del uso de la bicicleta en Granada.	7
2. Caracterización de Granada como espacio ciclista.	11
2.1. Una dinámica metropolitana en un territorio medieval.	11
2.2. La orografía y los usos ciclistas.	13
2.3. El viario urbano y el tráfico.	14
2.4. Las políticas ciclistas en Granada.	17
2.5. La infraestructura ciclista en Granada.	19
3. Los ciclistas en Granada.	25
3.1. Usos, usuarios y bicicletas.	25
3.2. La bicicleta en Granada, ¿cosa de hombres?	29
4. Percepciones en torno a las prácticas y a los actores.	33
4.1. La percepción del riesgo en la circulación ciclista.	33
4.2. La imagen del ciclista en la sociedad granadina.	40
Bloque II. La bicicleta en Granada: potencialidades y conflictos.	45
5. El ciclismo urbano, un fenómeno en auge.	45
6. Voces sobre la infraestructura ciclista en Granada: el disenso en torno al carril bici.	49
6.1. La crítica al carril bici como infraestructura adecuada para la integración de la bicicleta en la ciudad.	49
6.2. La conexión del área metropolitana.	54
7. Pedaleando la ciudad: formas de moverse en bicicleta por el entorno urbano.	57
7.1. La lógica ciclista de los desplazamientos.	57
7.2. Recorridos ciclistas.	61
7.3. La sociabilidad del ciclista.	67

7.4. Convivencias.....	69
8. ¿Dónde dejo mi bicicleta?	77
9. La bicicleta como disfrute.	81
9.1. El ocio y la bicicleta en Granada.....	81
9.2. Un paraíso para el ciclismo deportivo.....	83
9.3. Potencial turístico.....	88
Bloque III. Los retos y las perspectivas.	91
10. El reto del espacio compartido como alternativa para el centro de Granada.	91
10.1. Pacificación del tráfico.....	92
10.2. Creación de itinerarios con preferencia ciclista.....	92
10.3. La circulación a contramano.....	92
10.4. La convivencia con los peatones.....	93
10.5. La creación de una cultura ciclista a través de la formación y sensibilización de la sociedad.....	93
11. Las infraestructuras ciclistas en Granada y su área metropolitana.	95
11.1. La importancia de conectar un área metropolitana densamente poblada.....	95
11.2. La conexión en el casco urbano.....	95
11.3. La creación de una red de aparcamientos seguros.....	96
12. Otras medidas de fomento de la bicicleta.	97
12.1. La bici eléctrica, ¿una opción interesante para Granada?.....	97
13. Recuperar las calles: ¿es posible y deseable acabar con el imperio del automóvil?	99
14. La bicicleta como vehículo para conocer y conocerse en la ciudad.	101
Bibliografía.	103

Bloque I. Granada y la bicicleta: particularidades de nuestro caso de estudio.

1. Breve contextualización histórica del uso de la bicicleta en Granada.

La historia de la bicicleta en Granada está íntimamente unida a su uso recreativo y deportivo. Ya a principios del siglo XX, se organizaban frecuentemente carreras de velocípedos en el Paseo del Salón, tal y como reflejan las notas de prensa y programas de fiestas de la época. En 1891 tuvo lugar en este espacio la primera carrera de bicicletas con ruedas de goma maciza, promocionada por el propio Ayuntamiento de Granada, según cuenta Moleón Espigares en su tratado sobre la historia del ciclismo deportivo granadino (1995: 4). Surge en esta época el primer club ciclista de la ciudad, *El veloz club de Granada*, impulsor de excursiones y diferentes eventos ciclistas. En aquel momento, la bicicleta era todavía un juguete de las clases acomodadas, utilizada como vehículo de esparcimiento y diversión en galas y competiciones. En los últimos años del siglo XIX es frecuente encontrar la inclusión de carreras ciclistas en el programa de las emblemáticas fiestas del Corpus Christi, y se tiene conocimiento de competiciones en el velódromo de Armilla ya en 1895.

La popularización de la bicicleta como medio de transporte habitual y su generalización entre las clases trabajadoras fue, sin embargo, más tardía. Al igual que el resto de lugares de Andalucía, Granada conoció el esplendor de la bicicleta como medio de transporte durante la primera mitad del siglo XX, sobre todo en la zona agrícola de la Vega, donde llegó a constituir parte del paisaje cotidiano (Cañavate y Corral, 2003). El relieve llano y las largas distancias hasta los cultivos, y entre una parcela y otra, convirtieron a la bicicleta en un transporte ideal, mucho más cómodo y eficiente que las bestias, las cuales, después de todo, eran más costosas de mantener. Las bicicletas también se usaban, junto con el tranvía, en los desplazamientos hasta la capital, lo que supone un antecedente de los modelos sostenibles de movilidad que se propugnan hoy en día. Era frecuente, además, que en muchos de los pueblos, el Correo y hasta la Guardia Civil se desplazasen en bicicleta.

Hasta los años 60 la bicicleta fue el medio de desplazamiento habitual para muchos trabajadores de Granada y los municipios cercanos, que, sin grandes infraestructuras y con vehículos muy sencillos, recorrían a diario un buen número de kilómetros por las carreteras comarcales:

"En los albores del barrio (el Zaidín) también se usaba mucho la bicicleta, pero iba por la misma carretera que los coches. Yo vivía en Ogijares y mi medio de transporte

cuando empecé a trabajar en un almacén muy conocido en aquella época que era los almacenes Vázquez, era la bicicleta. Yo estaba a 5 km del punto de mi trabajo, y al principio hacía 4 viajes todos los días, 20 km, con el piso que había, que era de zahorra y de barro. Cuando venían las lluvias se hacían unas balsas de agua... ¡Era una puñeta! [...] Yo estuve 4 años en bicicleta. Después cogí una moto [...] y a partir de ahí me desplazaba en moto y no tenía tanto inconveniente porque el desplazamiento era un poquito más rápido, aunque seguíamos con la carretera de tierra." (Representante de asociación, 65-70 años, Granada)

El aumento del poder adquisitivo de las familias a partir de los años 60 y el avance imparable del coche como signo de prosperidad y modernidad urbana, sin embargo, consiguieron desbancar en poco tiempo a la bicicleta. Durante las décadas de los 60 y 70, el automóvil se convirtió en el rey de la movilidad.

"Se han comprado más coches porque el éxito se medía en eso; obviamente con la crisis económica no, la gente se ha concienciado algo más con el uso de la bicicleta." (Representante político, Granada)

Mientras que el uso deportivo de la bicicleta siguió gozando de amplia popularidad en toda la zona¹ (primero con la bici de carretera y luego, a partir de los 80, con el boom de la bici de montaña), como medio de transporte habitual, la bicicleta cayó en picado. Utilizarla para desplazarse cotidianamente en los años 80 y 90 era un hecho insólito, que se admitía únicamente en gente con un claro perfil deportista, o que se consideraba directamente cosa de "hippies" y otros colectivos contraculturales.

"Hace 20 años defender la bicicleta en las ciudades era de progres-hippies-colgados. Ahora se puede hacer." (Representante político, Granada)

La bicicleta volvió a ocupar el lugar de "juguete" en los domicilios familiares, de manera que se mantuvo como una cosa de niños, pero en ningún caso una alternativa seria a la movilidad motorizada.

Sin embargo, los problemas derivados del uso masivo del coche privado, estrechamente ligados al desarrollo de la conurbación granadina², comienzan a ha-

¹ Muestra de ello son los muchos ciclistas profesionales que, como Joaquín Galera, han salido de la cantera granadina.

² Siguiendo a Conde (1999), entendemos el proceso de conurbación como un proceso de crecimiento poblacional y extensión territorial de varios núcleos poblacionales que se articulan de forma jerárquica, en este caso la capital Granadina y los municipios que la circundan.

cerse patentes en todo el territorio: la contaminación, el ruido, la congestión del casco urbano y de los accesos a la ciudad, entre otros factores, ponen de manifiesto los problemas del modelo de movilidad imperante. Al mismo tiempo, los movimientos ecologistas van cobrando más protagonismo y los discursos sobre sostenibilidad empiezan a calar, todavía de manera incipiente, en la opinión pública local. Los gestores de la movilidad empiezan a hacerse eco de iniciativas europeas de promoción de la bicicleta como medio de transporte en las ciudades, y a reflexionar sobre las medidas de inserción de la misma llevadas a cabo en otros contextos. Aparece así el primer plan de movilidad general en 1992, y dos años después comienza a desarrollarse un plan de movilidad específico para la bicicleta, el cual, sin embargo, nunca llegó a cuajar. Se construyen algunos tramos de carril bici en zonas periféricas, no conectadas entre sí y con escasa funcionalidad desde el punto de vista del transporte.

A finales de los años 90 la bicicleta comienza a ser defendida como alternativa "limpia" al transporte motorizado en las ciudades. Aparece *Granada Al Pedal*, asociación que defiende los derechos de los ciclistas y reivindica ciudades más sanas y seguras para toda la ciudadanía. Surge también el movimiento de la *Bici Crítica*, que ya estaba extendido en otras ciudades españolas y europeas y que reivindica la calzada como espacio ciclista, denunciando la tiranía del vehículo a motor. La simpatía hacia la bicicleta empieza a aflorar entre un sector de la ciudadanía, aunque esta sigue teniendo un uso urbano muy marginal, revestido de una fuerte componente reivindicativa. Montar en bici en la ciudad se convierte para ciertos sectores en un acto político, casi un gesto de rebeldía y una forma de visibilizar el descontento con respecto al modelo hegemónico de desarrollo urbano.

Entre el 2003 y el 2006 el Zaidín se convirtió en un punto caliente de la movilidad ciclista. La construcción y posterior desmantelamiento del carril bici de Avenida de Dílar y de una parte del que existía en la calle Poeta Manuel de Góngora hizo aflorar las tensiones existentes en torno a la ocupación del espacio público. Comerciantes, vecinos, colectivos ciclistas y gestores locales fueron los protagonistas de un conflicto, el cual puso de manifiesto que la vuelta de las bicicletas a las ciudades no iba a resultar tan sencilla como fue su llegada en siglos pasados. El escenario urbano había cambiado radicalmente, y el lugar que antaño ocupara la bicicleta había sido colonizado por vehículos más potentes, más grandes y socialmente mejor valorados.

Durante el invierno del 2006 se producen numerosas movilizaciones ciclistas que pasan a tener eco en la sociedad local gracias a la cobertura mediática de la prensa; se recogieron 2.000 firmas para detener el proyecto de desmantelamiento del

carril bici que transcurría por la calle Poeta Manuel de Góngora (el de Avenida de Dílar ya había desaparecido), pero el Ayuntamiento y el Consorcio de Transportes siguen adelante, y en marzo de 2006 el carril bici pasa a convertirse en un carril bici-bus de un solo sentido de circulación, quedando eliminado el sentido contrario. El tramo por la calle Andrés Segovia se salva gracias a la intervención de los vecinos, que no ven ningún inconveniente en su existencia.

Este enfrentamiento entre colectivos y poderes públicos, aunque con resultados negativos para el colectivo ciclista, dio sin embargo nuevos bríos al movimiento pro-bici. Surgió en esta época el segundo colectivo ciclista de Granada, *Granada Vía Verde*, posteriormente convertido en *Biciescuela Granada*, así como la *Asamblea de usuarios y afectados del transporte público*, el taller de bicis autogestionado (hoy en día transformado en la *Asociación La Redonda*) y la *Semana de la No Movilidad*, en la que se protesta contra la dependencia a la movilidad motorizada en las ciudades.

En años sucesivos aparece una escisión clara en el movimiento ciclista granadino, creándose dos corrientes opuestas: por un lado, los defensores del carril-bici como infraestructura adecuada para la integración de la bicicleta, que toman como modelo el de las ciudades noreuropeas; por otro, el posicionamiento afín al *Movimiento de ciudades libres de coches*, que defiende la integración de la bicicleta directamente en la calzada.

En 2008 queda disuelto el movimiento de la *Bici Crítica* por falta de impulsores y por desavenencias internas en cuanto al enfoque de las reivindicaciones. La masa de ciclistas urbanos en Granada, sin embargo, sigue creciendo tímidamente. Por su parte, el uso deportivo mantiene una fuerte presencia en toda el área metropolitana. Los discursos relativos a la salud, el beneficio del deporte, y los atractivos paisajísticos del entorno granadino, propician la incorporación de nuevos usuarios que disfrutan de la bicicleta en su tiempo de ocio.

El estallido de la crisis económica supone sin duda un punto de inflexión en las dinámicas de movilidad entre los granadinos. Por un lado, el número de desplazamientos laborales disminuye en toda el área metropolitana, ya que aumenta el desempleo, hecho este que se ve, sin embargo, contrarrestado por la mayor afluencia de población hacia los municipios de la corona³. Por otro, disminuye

3 Los datos más recientes de población (Padrón municipal de Habitantes 2013) señalan que la tendencia demográfica del municipio ha sido regresiva, beneficiándose de esta pérdida de población los 31 municipios de la corona metropolitana, los cuales han seguido una dinámica contraria a la de la capital y aumentan su población, según los últimos datos disponibles. La pérdida de población del núcleo central se explica sobre todo por el encarecimiento del precio de la vivienda en la propia ciudad, aunque también, en muchos casos, por la comodidad de acceso de los pueblos del cinturón

el poder adquisitivo de las familias, y consecuentemente se restringe el uso del coche privado; aquellos que viven en la ciudad o en localidades cercanas como Armilla o Maracena empiezan a barajar la posibilidad de moverse en bicicleta al trabajo. Por último, el hecho de disponer de más tiempo libre repercute en que muchos se aficionen al ciclismo como una manera sana y económica de mantenerse ocupados, por lo que se intensifica el uso lúdico y deportivo.

“Bueno, la gente se ha dado cuenta que el deporte es importante. Hay muchas campañas de salud y todo eso, que si te puede dar un ataque al corazón, que si el colesterol. La gente se cuida más... Y después, que hay mucha gente en paro. En este pueblo casi todo el mundo está en paro y entonces hay más tiempo. Cuando no hay trabajo, la bici por lo menos... la coges y no estás en casa delante de la tele...” (Usuario de la bicicleta, Granada)

“Desde la crisis hay más gente cogiendo la bici, y en general haciendo deporte” (Usuario de la bicicleta, Granada)

A día de hoy, las cifras oficiales sobre movilidad ciclista en Granada no llegan al 1%⁴. Sin embargo, el auge del ciclismo urbano en los últimos cuatro o cinco años es una realidad innegable. La media de ciclistas por la Gran Vía es de dos ciclistas por minuto, lo que se traduce en 120 desplazamientos ciclistas por hora⁵. Nuevos perfiles de usuarios se han incorporado en los últimos años a este escenario urbano, aumentando la variabilidad de los ciclistas, que ya no son solo “hippies” y estudiantes. Por otro lado, bicicletas plegables, de paseo y eléctricas, se han añadido a las populares MTB en las calles. Ha aumentado el número de tiendas y talleres ciclistas y han aparecido negocios de bicimensajería y turismo en bicicleta.

La bicicleta aparece una vez más en las calles, con nuevas connotaciones de uso y nuevos desafíos que superar. De las conquistas y las derrotas de la bicicleta en el espacio urbano actual, de sus potencialidades y los retos a los que se enfrenta, hablaremos a lo largo de los siguientes epígrafes.

para el vehículo privado, la facilidad y abundancia de servicios –mayor que en algunos de los barrios de la propia Granada– y la ubicación de polígonos industriales y comerciales, sobre todo en el arco Norte de la corona (PMUS, 2013).

4 Plan de Movilidad Urbana Sostenible, 2013.

5 Según los recuentos que hemos realizado en nuestras observaciones a lo largo del 2014 y los tres primeros meses del 2015.

2. Caracterización de Granada como espacio ciclista.

2.1. Una dinámica metropolitana en un territorio medieval.

Para comprender adecuadamente las dinámicas de movilidad de Granada es necesario atender a su configuración como área metropolitana y las implicaciones que dicha configuración tienen en cuanto a la intensidad y los tipos de desplazamientos diarios de sus habitantes. El área metropolitana de Granada es un territorio formado por 32 municipios diferentes, de los cuales la ciudad de Granada ejerce el papel de foco central a nivel laboral y proveedor de servicios –hospitales, educación universitaria, comercio– mientras que el resto de los municipios, históricamente diferenciados entre sí, se han ido extendiendo en las cuatro últimas décadas como zonas residenciales de cierta homogeneidad, en un marcado fenómeno de conurbación que influye tanto sobre las formas de organización social y espacial, como sobre la movilidad de sus habitantes.

En su estudio sobre la aglomeración urbana de Granada, Conde (1999: 105-126) distingue 4 zonas claramente diferenciadas:

La ciudad de Granada, con un desarrollo mayor, más complejo y de mayor antigüedad que el resto de los municipios, ha marcado la evolución territorial de toda el área. Granada, a 700 m sobre el nivel del mar, tiene una orografía variada, montañosa en la zona este –barrios del Albaicín– Sacromonte, Cartuja, colina del Mauror, barranco del Abogado– y fundamentalmente llana en el resto, aunque con una ligera pendiente descendente hacia la zona oeste, en dirección a la Vega. Su clima, de tipo continental, propicia la existencia de veranos calurosos e inviernos fríos, aunque con escasas precipitaciones, rara vez en forma de nieve.

La zona sur se corresponde con los municipios de vocación residencial que se sitúan en las estribaciones de la cara norte de Sierra Nevada: Armilla, Ogíjares, La Zubia, Cárjar, Huétor-Vega, Monachil o Cenes de la Vega entre otros. La orografía varía en cada pueblo, encontrándose localidades de relieve fundamentalmente llano, como Armilla, y otras que se sitúan en la falda de Sierra Nevada, como Monachil, con una orografía más montañosa.

La zona norte incluye los municipios en los que se localiza la mayoría de los focos industriales y empresariales de la aglomeración: Maracena, Atarfe, Albolote, Pinos-Puente, Peligros, Jun y Pulianas.

En la zona vega se incluirían los pueblos que tradicionalmente han formado parte de la Vega de Granada, territorio históricamente diferenciado por sus ca-

racterísticas tanto morfológicas (llanura, grandes extensiones, red de acequias) como productivas (papel primordial de la agricultura de regadío en la vida de sus habitantes y en la configuración del paisaje). Estas actividades productivas han generado a su vez un paisaje singular y con una significativa adhesión identitaria: un ejemplo lo encontramos en el tabaco, cultivo fundamental de la Vega hasta hace pocos años y que ha propiciado la existencia de un elemento de inconfundible raigambre y valor tanto para sus visitantes como para sus habitantes: los secaderos de tabaco, diseminados por la llanura, algunos de los cuales aún siguen en uso.

Finalmente la zona periferia está integrada por aquellos municipios que se encuentran a más de 15 km de Granada y sobre los que la influencia del núcleo metropolitano es menor, configurándose como espacios de carácter más rural y que mantienen una dinámica propia y autóctona. Aquí se incluyen los pueblos de Pinos Puente, Láchar, Cijuela, Chauchina y Fuente Vaqueros.

La aglomeración urbana de Granada comienza a aparecer como tal a partir de los primeros desplazamientos de las actividades productivas desde la ciudad a los pueblos de la periferia. Estos han cumplido una doble funcionalidad, laboral y residencial. Mientras que la primera ha estado históricamente focalizada en la zona norte, donde se instalaron la mayoría de polígonos industriales y comerciales, la segunda surgió con fuerza sobre todo en el sur, aunque luego se ha ido extendiendo, con múltiples matices, al resto de la aglomeración.

Si en las primeras fases de la conurbación la capital desempeñaba un papel claramente central, no solo en cuanto a servicios sino también en lo que se refiere a población, en la segunda mitad de los 80 se produce la consolidación de la periferia sobre el municipio central: las nuevas preferencias de tipología residencial, la mejora de las infraestructuras y el incremento de la motorización de las familias provocan que por primera vez resulte más útil y atractivo residir en la aglomeración que en la propia ciudad de Granada. Durante los años 90, el proceso de aglomeración se hace extensible a nuevas zonas, más allá de los tradicionales focos. El rápido crecimiento de la aglomeración no se hace conforme a una planificación territorial pensada, sino de forma caótica, espontánea y especulativa, lo que propicia el desorden y una elevada movilidad en vehículo privado, ya que no existe un sistema metropolitano de transporte integrado, sino una serie de conexiones radiales con la capital, las cuales no siempre resultan operativas.

A partir del año 2000 las relaciones entre los municipios de la aglomeración urbana y la capital se modifican: de una relación bilateral Granada-municipios se pasa a otra donde la relación entre municipios adquiere más peso, especialmente entre aquellos donde se ubican los parques empresariales y los polígonos industriales –zona norte– y donde predomina el uso residencial –zona sur–. Este hecho, sin embargo, no lleva aparejado un cambio en el sistema de transporte, que sigue siendo radial en la mayoría de los casos.

La vida en los pueblos de la aglomeración reviste unas características particulares que marcan las formas de apropiación e identificación de sus habitantes con el territorio. La configuración del espacio público ha respondido a una línea de actuación nula o escasamente planificada y especulativa, que ha eliminado en buena medida los antiguos espacios de sociabilidad. Las relaciones cotidianas vienen marcadas por espacios privados y/o de consumo: los bares, las tiendas y, cada vez más, los centros comerciales. Esta apropiación se realiza, sin embargo, de una manera mucho más apresurada, de tránsito, una apropiación “desde la movilidad” (Conde, 1999: 81), ya que la movilidad es la constante de los habitantes de los pueblos de la aglomeración urbana; una movilidad específica, la del vehículo motorizado, lo que influye decisivamente tanto en el mapa mental del territorio en cuestión como en la intensidad y el tipo de tráfico que se genera:

“Granada probablemente es en toda Andalucía el caso cuya área metropolitana más responde a lo que concebimos como tal; la compararía mucho a Barcelona, en el sentido de que una persona que viene de fuera no se da cuenta de que está cambiando de un municipio a otro. Los granadinos somos ciudadanos metropolitanos: yo voy al cine en Pulianas, al gimnasio en Maracena, mi mujer trabaja en Cúllar-Vega, tengo mis mejores amigos en Monachil, vivo en Granada, pero mi sede de trabajo es en Armilla. Y todo esto lo estamos haciendo medio millón de personas con una naturalidad pasmosa. Granada es una ficción administrativa dividida en 32 municipios cuando en realidad es una sola ciudad de medio millón de habitantes.” (Representante político, Granada)

El Padrón municipal de 2013 contabiliza la población del municipio de Granada en 237.818 habitantes. Exceptuando un breve repunte entre 2009 y 2011, la tendencia demográfica del mismo ha sido regresiva. De esta pérdida de población se han beneficiado los 31 municipios de la corona metropolitana, que suman, según los últimos datos disponibles, 289.001 habitantes. El encarecimiento de la vivienda, la comodidad de acceso para el vehículo privado en las zonas periféricas, la facilidad y abundancia de servicios, y la ubicación de polígonos industriales y comerciales han hecho que una buena parte de los granadinos opte por vivir en los pueblos del cinturón, mientras que la ciudad ha quedado como reducto de

la población universitaria y con una población cada vez más envejecida (PMUS, 2013).

Año	Población Granada	Población Área metropolitana	Total
1999	244.767	188.527	433.294
2001	243.341	196.237	439.578
2003	237.663	212.472	450.135
2005	236.982	235.470	472.452
2007	236.207	252.021	488.228
2009	234.325	270.288	504.613
2011	240.099	282.383	522.482
2013	237.818	287.034	524.852

Evolución de la población en Granada y Área Metropolitana. Fuente: Padrón municipal de Habitantes

En la actualidad, la aglomeración urbana de Granada continúa en expansión. Las previsiones de crecimiento demográfico para los pueblos del cinturón metropolitano se calculan en torno a un 32 % (PMUS, 2013) mientras que las de la capital se sitúan en torno al 1'8 %. Esta fuerte presión poblacional, unida al perfil socio-demográfico de los pueblos de la corona –alta tasa de población joven y en edad activa–, junto al papel central de la ciudad como lugar de trabajo y servicios y a las deficiencias del transporte público, hacen que las tres cuartas partes de los desplazamientos que se producen en Granada tengan su origen o destino en el área metropolitana.

La mala planificación y la ausencia de una gestión integral del territorio metropolitano han dado lugar a un tráfico altamente estresado, con predominio del coche privado. Cuatro de cada cinco coches que se desplazan en Granada tienen como origen o destino alguno de los pueblos del cinturón metropolitano (PMUS, 2013). De esta manera, aunque la proximidad de muchos de los pueblos del cinturón y una orografía accesible en buena parte de los casos, hacen del área metropolitana granadina un territorio con grandes potencialidades para el uso de la bicicleta, la intensidad y el tipo de tráfico que se genera tanto en algunas de las carreteras como en los accesos y corredores principales de la ciudad, limita en gran medida esta opción.

2.2. La orografía y los usos ciclistas.

Una de las características que marcan las pautas y los espacios ciclistas en la ciudad de Granada y su entorno metropolitano es su orografía. El relieve abrupto ocupa una parte considerable del espacio urbano y periurbano del territorio: a nivel metropolitano, pueblos como Monachil o Víznar se ven claramente condicionados en este sentido; a nivel de barrios, son el Albaicín, el Sacromonte, la Cartuja, el Barranco del Abogado y una parte del Realejo los que se ven limitados por el mismo, quedando la práctica ciclista muy reducida en estos espacios.

Considerar el relieve resulta fundamental para comprender la intensidad y variedad de prácticas ciclistas en las distintas zonas de la aglomeración urbana y dentro del propio espacio urbano granadino. La topografía quebrada limita, por un lado, pero por otro alienta un uso de la bicicleta muy específico, el deportivo. También influye, cómo no, en la elección de la bicicleta en sí (MTB, bici eléctrica) y en el perfil de los propios ciclistas. Pero la orografía no solo incide fuertemente en las prácticas ciclistas de los granadinos, sino también en los discursos y en el imaginario local. Personas cuyos itinerarios habituales quedan fuera de la zona montañosa –el este de la ciudad– se muestran convencidos de la poca viabilidad ciclista del espacio urbano granadino debido a las pronunciadas pendientes. En la visión de la ciudad como espacio topográficamente apto para los desplazamientos cotidianos en bici influyen tanto la forma física del ciclista como las zonas por las que este transita con más frecuencia.

“Yo, por ejemplo, me desplazo por Granada sin ningún problema porque tengo buena forma física y no tengo problema; pero comprendo que a lo mejor si tuviera 50 años quizá ya no vería que Granada es una ciudad tan amable, o si tuviera menos resistencia...” (Representante de asociación, Granada)

“Hombre, hay cuestas que para nosotros los viejos... [risas] Ya no es lo empinada que esté, sino que al ir tan lento, el que viene detrás dice: “mira el carcamal ese”, y quieras que no te da vergüenza. Como además son algunas tan estrechas, es que ni te puedes echar a un lado para que te pasen. Yo hay calles por las que no voy, para no atascar el tráfico [risas]” (Usuario de la bicicleta, 65 años, Granada)

En el imaginario de la ciudad, los barrios históricos, muy reducidos en cuanto a superficie y población, cobran especial relevancia y adquieren un peso mayor que otras zonas de la ciudad más vividas pero menos representativas para los granadinos. Así, un alto porcentaje de los entrevistados sacan a relucir el Albaicín cuando se les pregunta por las posibilidades de uso ciclista de la ciudad. Albaicín y Cartuja son los dos espacios que se consideran claramente limitados por la topografía: el primero adquiere importancia por su carácter singular y represen-

tativo para los granadinos; el segundo, por ser el destino de uno de los perfiles de ciclista urbano más extendido, y el imperante en el imaginario local, los universitarios que se desplazan al Campus de Cartuja.

En cualquier caso, aunque para algunos ciclistas las cuestas constituyen un claro obstáculo, para muchos otros se trata más de un prejuicio que de una realidad, ya que la mayor parte del espacio urbano muestra una escasa pendiente. En estos casos, la bici eléctrica se afianza como una alternativa para quienes no puedan o no quieran salvar las pendientes a fuerza de músculo:

“A lo mejor subir al Albaicín, no te digo yo, pero Granada no es tan desnivelada como para... Si tú coges los ejes centrales, Granada cae en un entrellano, se puede hacer muy bien en bicicleta, y ahora tenemos también el apoyo de la bicicleta eléctrica, el que pueda... Hombre, es un poco más cara pero pueden coger la bicicleta eléctrica, por qué no.” (Representante de asociación, Granada)

“Todas las ciudades son idóneas para el uso de la bici. Todas. [...] El que no pueda con las cuestas, bici eléctrica, no hay problema. La bici eléctrica sube como una moto.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Pero las pendientes resultan limitantes, no solo –o no tanto– por la dificultad que entrañan para el principiante o el que se encuentra menos en forma, sino por una cuestión de higiene personal y de presentación en público. Llegar sudando al centro de trabajo o de estudios se convierte para muchos en un claro impedimento, sobre todo en la época más calurosa. Aunque algunos de los entrevistados disponen de duchas y vestuarios en su lugar de trabajo, se trata de un factor a tener en cuenta si el uso de la bicicleta se normaliza entre la población.

“Todo esto está muy bien, pero cuando la gente se tiene que desplazar a algunos campus, bueno, puede ocurrir en todos pero sobre todo algunos, estamos obviando el tema de la higiene personal. [...] ¿Tendría que plantearse la universidad el que hubiera determinados centros, duchas, vestuarios, etc.? [...] Ahora mismo sí disponen de duchas en el servicio de Deportes de Fuentenueva y en el de Cartuja, pero es insuficiente si el número de usuarios se masifica. En países nórdicos hay otro clima; hombre, se sudará siempre, pero en menor medida; tú imagínate lo que es en marzo meterse en un aula, por poner un ejemplo... [...] Que muchas veces estas cosas no se tienen en cuenta, pero habría que hacerlo.” (Representante de la Universidad de Granada)

“Yo, por ejemplo, si estuviera en Cartuja no podría ir en bicicleta, porque yo es coger la bicicleta y empezar a sudar; si yo tengo que subir una cuesta, aunque esté acostumbrada, sudo. [...] Yo llevo todo el mes viniendo al trabajo en autobús por el calor, pero el mes que viene cogeré mi bici, porque en Granada con 40 grados a mediodía ni se te ocurra coger la bici, que no lo cuentas...” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

La orografía condiciona no solo el tipo de usuarios y de espacios ciclistas, sino la propia configuración del viario y, cómo no, el tipo de tráfico que encontramos en el mismo. Las barreras topográficas, junto a las lógicas de expansión de la ciudad, dan como resultado un espacio constreñido, insuficiente para responder a las demandas de movilidad de la población que por él se desplaza, como veremos a continuación.

2.3. El viario urbano y el tráfico.

El mapa de Granada presenta una forma alargada, con un estrechamiento en su parte central que viene marcado hacia el este por las estribaciones montañosas de la Sierra de Huétor, y hacia el oeste por el anillo de la Circunvalación. Esto hace que el centro de la ciudad actúe a modo de cuello de botella del tráfico, condicionando los desplazamientos que se producen, bien de forma radial, desde la periferia hacia el centro, bien entre las zonas norte y sur.

"No, (el tráfico de Granada) no es compatible con nada, la verdad. [...] La razón es la propia topografía de la ciudad, que es un embudo. Como no se puede expandir hacia el lado de las colinas, toda la expansión y todo el sentido de la circulación ha ido siempre para el otro lado, entonces para cruzar la ciudad que ha crecido de norte a sur y ha crecido muy alargada es difícil; solamente hay dos o tres vías para cruzarla de norte a sur." (Usuario de la bicicleta, Granada)

La red viaria de Granada cuenta con dos tipos de infraestructuras: una de tipo regional o territorial, de alta capacidad, destinada a cubrir la demanda de los desplazamientos de larga distancia y de distribuir y conectar los vehículos que acceden a la ciudad con el resto del viario; y otra de carácter local, que se encarga de la distribución y acceso de los vehículos en los distintos barrios de la ciudad.

En el primer tipo se incluyen la A-44 Bailén-Motril o la Circunvalación de Granada, principal arteria distribuidora del tráfico motorizado; la A-395 o Ronda Sur y la A-92G, concebida como prolongación de la Avenida de Andalucía y que conecta con el aeropuerto de Granada. Es de destacar la intensidad de desplazamientos diarios que soportan estas tres autovías, especialmente la A-44, que actualmente casi alcanza su nivel de saturación, sobre todo en horas punta.

En relación al viario urbano, podemos hablar de vías colectoras, distribuidoras y locales. Las primeras conectan los accesos exteriores con las distintas partes de la ciudad, disponen de varios carriles para cada sentido y soportan una intensidad media diaria (IMD) superior a los 10.000 vehículos al día, con una velocidad que ronda los 50 km/h. Incluyen algunos de los principales ejes ciclistas, como Camino de Ronda, Gran Vía o Avenida de la Constitución.

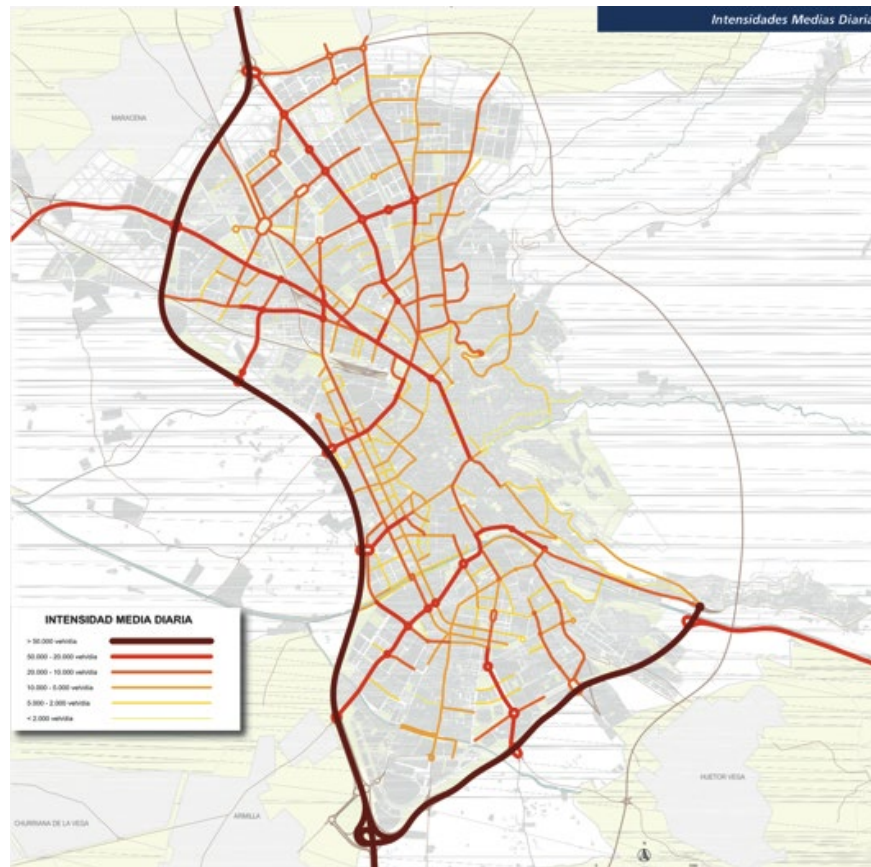
Las vías distribuidoras se encargan de facilitar el acceso a los barrios, disponen por lo común de un carril para cada sentido –aunque algunas, sobre todo las ubicadas en el casco histórico, solo disponen de un sentido de circulación– y actualmente soportan una IMD de 5.000 vehículos al día, con velocidades entre los 40 y 50 km/h. Calles como Poeta Manuel de Góngora, en el Zaidín, Gonzalo Gallas en Ronda o Calle Elvira en el centro son ejemplos de este tipo de vías.

Las vías locales son aquellas de acceso al destino final, donde el tráfico debería ser minoritario y donde predominan los tránsitos peatonales. Se trata de vías con una IMD de 2.000 vehículos diarios, donde las velocidades no superan –o no deberían superar– los 30 km/h., si bien, como veremos, se trata de una limitación no siempre aceptada por los conductores.

Las dimensiones, la orografía y la configuración histórica de la ciudad explica que en Granada predominen las vías distribuidoras y locales, a menudo con un único carril y sentido de circulación. La congestión de las vías principales de la ciudad, las cuales, por sus dimensiones y por la cantidad de desplazamientos diarios que soportan, no pueden absorber la demanda de movilidad, provoca que el tráfico busque alternativas en las calles secundarias, distribuidoras e incluso de barrio, aumentando las velocidades medias por un lado y el número de vehículos motorizados por otra, y dificultando así la convivencia con otro tipo de usuarios.

La configuración de la ciudad, con este viario de calles estrechas, a menudo de sentidos únicos, que soporta el flujo de desplazamientos de toda el área metropolitana, acentúa la sensación de congestión y marca profundamente las relaciones entre los distintos usuarios de la vía. Para muchos, esta se convierte en una auténtica trampa para los ciclistas:

"Granada es una ciudad de 500.000 habitantes, que tiene el núcleo urbano de 250.000 y el resto que proceden del núcleo metropolitano. Tal y como se ha configurado desde el propio diseño urbanístico hasta como se ha dimensionado el transporte público y demás, se ha abocado a la población a usar el coche sin tener tampoco un nivel de infraestructuras viarias adecuadas; por lo tanto es una ciudad donde el tráfico está muy muy muy estresado. Y año a año se ha ido deteriorando. La velocidad de los autobuses urbanos ha bajado de 14 a 11 km/h en los últimos años; eso es muy significativo del grado de colapso de la ciudad. Entonces hay mucho tráfico y muy estresado. En una ciudad que está caracterizada además por calles muy estrechas en la mayoría de los casos. Todo esto es una trampa para el ciclista. Si además le añades que esto no es Cádiz, que aquí tenemos cuevas y hay unas poquitas zonas donde hay pendientes y el ciclista lógicamente no puede ir a una velocidad alta, pues se convierte en una trampa mortal para los ciclistas." (Representante político, Granada)



Intensidad de desplazamientos en las distintas vías urbanas. Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible, 2013

Como bien refleja el testimonio anterior, la alta densidad de tráfico en un espacio con un área metropolitana muy densa, y las limitaciones de la misma a nivel de planificación urbana, orografía e infraestructuras, hacen que la circulación en Granada se viva en términos generales como una actividad estresante. Hay muchos desplazamientos en un espacio reducido, que en ningún caso fue concebido para ello. La combinación calles estrechas-tráfico denso impone una manera de vivir el espacio y de circular por él que, aunque con matices diferentes en función de las distintas zonas, está en general marcado por la imposición de una velocidad al ciclista.

"Granada es una ciudad muy agresiva en cuanto al tráfico, muy agresiva. Yo en Barcelona me siento más seguro. También es verdad que tiene carril bici, pero en muchos

casos no puedes ir por carril bici, y en Barcelona me siento más seguro. Una cuestión no es de los conductores ni de los coches, es de las vías: Granada es fatal para el tráfico, tanto si vas en coche como si vas en bici; está fatal hecho, es un doble embudo que termina en el centro de la ciudad... está fatal. Ya simplemente por eso te hace muy difícil la circulación, tanto en coche como en bicicleta. [...] "Claro, el coche no está cómodo circulando porque va en atascos, porque tiene que dar una vuelta de la leche para llegar allí, porque tiene un semáforo mal puesto aquí, porque está todo fatal hecho... pues está cabreado. Si se te cruza una bici o se te pone una bici en medio [...] el conductor está que trina y te quiere atropellar. Y cuando te pueda adelantar aunque sea en contra de tu seguridad, lo va a hacer." (Representante de colectivo ciclista, Granada)

La bicicleta se encuentra así en un entorno hostil, en el que los vehículos motorizados están poco dispuestos a ceder su espacio a usuarios "lentos":

"Granada es peligrosa porque hay muchas vías donde es muy difícil la convivencia entre los vehículos y las bicis. [...] No tienes un espacio claro para circular. Por ejemplo, en las vías anchas no hay tanto problema porque tú pues ir por la derecha y el coche ya puede adelantarte, pero en el momento en que hay un montón de calles que tienen un solo carril, por ejemplo aquí en San Matías... Cuando yo voy subiendo por aquí la mayoría de las veces me tengo que subir a la acera, porque si no el coche no te puede pasar." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Además, algunos de los entrevistados perciben que el carácter turístico de la ciudad agrava la densidad de tráfico en el centro y, con ella, el problema de la coexistencia entre diferentes tipos de movilidad:

"El centro está petado. Entre los autobuses, los taxis y la gente que viene y va a los hoteles, hay mucho más tráfico que en otras ciudades... no sé, Sevilla a lo mejor es igual, pero aquí el turismo es brutal." (Usuario de la bicicleta, Granada)

Como consecuencia de esta situación, la mayoría de los ciclistas suelen sentir la necesidad de circular rápido cuando se desplazan en medio del tráfico motorizado, aunque esta velocidad puede percibirse como algo estresante o, en algunos casos, como un disfrute, dependiendo de las habilidades y gustos personales de cada usuario. Las arterias principales de la ciudad imponen una forma de circular rápida, en alerta constante para sortear los posibles peligros. Hay muchos estímulos y muchos elementos en movimiento en un espacio reducido (peatones que cruzan por cualquier sitio, taxis, motos, coches aparcados en doble fila...), lo que hace que la conducción sea tensa, vigilante, veloz.

"En esos sitios sí corro, intento ir lo más rápido posible para asemejarme a la velocidad de un coche o de una moto, porque de todas maneras si voy a otra velocidad me van a adelantar y prefiero que no lo hagan. [...] Si no hay coches por supuesto que voy más despacio, porque cuando tú la coges por ciudad estás dando paseos, no estás

haciendo deporte, a mí no me gusta llegar como una sopa a los sitios, lo que pasa es que a veces lo hago porque si vas por la carretera pues no puedes ir mucho más despacio que los coches. Pero claro que iría mucho más despacio, la mayoría de las veces.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

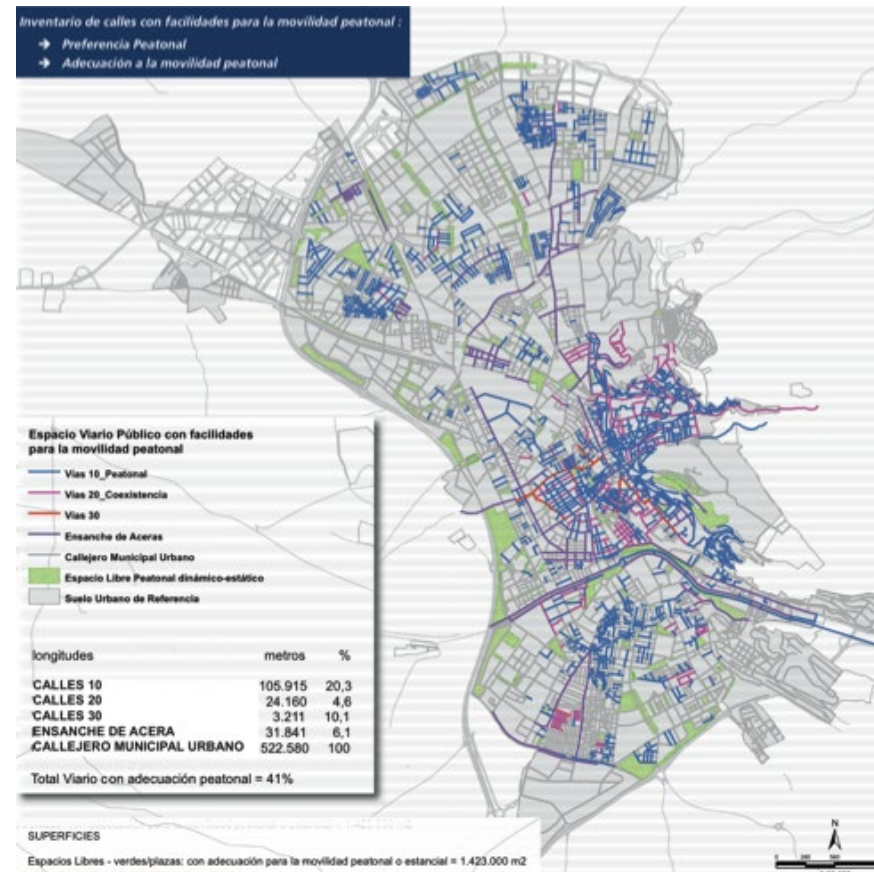
Son muchos los entrevistados que perciben este ambiente hostil, siendo además uno de los motivos argumentados por los potenciales usuarios para no utilizar la bicicleta en sus desplazamientos cotidianos; esto es aún más palpable en la población que se considera más vulnerable frente a los peligros del tráfico, como es la tercera edad:

“Yo te digo una cosa: por la mayoría de calles las personas mayores no pueden conducir porque te juegas la vida. Yo estoy acostumbrado a hacer deporte, pero el que no sale mucho, tiembla. Y como no hay carril bici apenas... La gente yo veo que, cuando ven a un viejo, van más tranquilos. El coche no pita, y el autobús espera, pero no todo el mundo tiene respeto. La gente va a todos los sitios con prisa.” (Usuario de la bicicleta, 72 años, Granada)

Por otro lado, Granada es una ciudad con abundancia de viario peatonal, el cual se concentra en su mayor parte en el casco histórico. Aunque la peatonalidad ha venido tradicionalmente condicionada por el trazado medieval de sus calles, que las hace impracticables para los vehículos a motor, en los últimos diez años se han llevado a cabo numerosas actuaciones destinadas a peatonalizar nuevas zonas del espacio urbano, a semejanza de otras ciudades de España y el resto de Europa (Del Campo *et al.*, 2009). En la actualidad, el espacio peatonal en la ciudad de Granada alcanza casi el 50%. La prioridad peatonal se plasma en dos tipos de espacios:

El primero son los espacios libres peatonales, la mayoría de ellos situados, como hemos dicho, en el casco histórico, pero a los que hay que sumar paseos, plazas y bulevares.

El segundo lo conforman las *vías 10* y *20*, donde el peatón, en coexistencia con el resto de vehículos, tiene, sin embargo, la prioridad de circulación sobre los demás, que han de adecuar su velocidad a las necesidades peatonales.



Espacio viario de preferencia peatonal. Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible, 2013

En estos espacios no está permitida la circulación de bicicletas, excepto en paseos debidamente señalizados donde el espacio peatonal sea suficiente para permitir la coexistencia pacífica y sin molestias para estos. En la práctica, sin embargo, se trata de vías con abundancia de tráfico ciclista, exceptuando las calles más pendientes del Albaicín o el Realejo, que por su orografía resultan poco aptas para la bicicleta. Calles como Mesones, Alhóndiga o Puentezuelas, y bulevares como el de Avenida de la Constitución, suelen ser usados por los ciclistas que se desplazan por la zona centro, lo que provoca no pocas veces malestar, incluso abierto conflicto, como veremos en apartados posteriores.

2.4. Las políticas ciclistas en Granada.

Las políticas de promoción de la bicicleta en Granada comenzaron en los años 90, y han mostrado un desarrollo e incidencia irregular. Aunque en la ciudad han existido técnicos y políticos preocupados por la movilidad sostenible desde hace más de dos décadas, lo cierto es que muy pocas de esas iniciativas se han plasmado en actuaciones contundentes en materia ciclista. La mayoría de las ideas, inspiradas en las corrientes del norte y centro de Europa, quedaron perdidas en la "trifulca política". Las constantes tensiones partidistas y la sucesión de equipos de gobierno que no han apostado de manera decidida por la inserción de la bicicleta en la ciudad, han lastrado el desarrollo de estas políticas ciclistas, siempre incompletas y poco coordinadas.

Este fue el caso del *Plan Director de la Bicicleta de Granada* (1999), que supuso el primer intento serio de ordenar y fomentar el tránsito ciclista en la ciudad a través del diseño de una red ciclista que cubriera las principales vías de comunicación y que permitiera conectar los distintos barrios, y sobre todo las zonas norte y sur. En su diseño, los técnicos se toparon con un serio inconveniente: los referentes europeos tan deseados y buscados no se ajustaban a una ciudad mediterránea con una cultura bien diferente a la de Europa del norte, con calles estrechas, tradición peatonal y un aumento desmedido del coche privado.

"Cuando empezamos a trabajar nos dimos cuenta de que las referencias europeas no servían, el patrón de movilidad, la inserción de la bicicleta en cuanto a comportamiento, en toda Europa estaba muy interiorizado y aquí provocaba conflictos por todos lados. El automovilista no estaba dispuesto a ceder nada de su sitio, por lo que en muchos casos ese espacio se le quitaba al peatón, generando multitud de conflictos –caso de Sevilla durante muchos años–. En Granada, con un casco histórico más denso y aceras estrechas, no se podía quitar ese espacio peatonal." (Técnico de administración local, Granada)

Se planteaba el dilema de cómo integrar la bicicleta de forma efectiva en las ciudades mediterráneas sin crear conflictos con el resto de usuarios, algo que, según los propios técnicos, difícilmente puede llevarse a cabo solo desde los propios ciclistas:

"Se comete un gran error que es meter como expertos en el diseño de las redes bici a los ciclistas, que tienen una visión terriblemente parcial y sesgada de lo que debe ser implementar la bicicleta en un medio urbano en el que hay otro montón de procesos en marcha, desde los peatonales a los motorizados. El planteamiento que hacen estos es en general bastante desastroso, salvo en una ciudad donde aparece un ciclista listo, que es en Sevilla." (Técnico de administración local, Granada)

El *Plan de la Bicicleta* en Granada, que preveía tanto la creación de una serie de vías ciclistas segregadas en las calles principales de la ciudad, como la integración de la bicicleta en la calzada en zonas de tráfico calmado, no llegó, en cualquier caso, a ejecutarse sino de forma muy parcial, a través de tramos sueltos. Su impacto en la movilidad ciclista fue, lógicamente, mínimo, aunque a decir de algunos, el cambio que se requería era más de mentalidad que de ordenación del espacio público.

"El Plan Director de Bicicletas se hizo en los 90 para impulsar la bicicleta, pero ni Dios cogió la bicicleta, nadie usaba los carriles bici que se hicieron porque no había conciencia de hacerlo. En Granada la cultura ciclista empieza más a partir del 2000. La gente viaja, ve, llegan los estudiantes, y la gente ve que Europa se mueve en bicicleta." (Técnica de administración local, Granada)

En el 2002 se construye el carril bici de Avenida de Dílar, escenario de conflicto político que se ha convertido para la sociedad granadina en todo un símbolo tanto de la desafección de los poderes públicos por la bicicleta como de la mala gestión y planificación de las políticas en materia de movilidad ciclista. En 2003, con la entrada del nuevo equipo de gobierno, el carril bici se desmantela, a petición de la asociación de comerciantes del Zaidín, y pocos años después otro tramo en Poeta Manuel de Góngora corre una suerte parecida.

En años sucesivos, nuevos tramos de carril bici se construyen de forma inconexa en distintos espacios de la ciudad, sobre todo en la zona norte, donde no existía conflicto con otros actores sociales pero donde la demanda era mucho menor. También se crean dos carriles interurbanos que conectan la ciudad con el municipio de Churriana de la Vega.

A pesar de esta falta de impulso de la bicicleta desde las instituciones públicas, el aumento de ciclistas empieza a dejarse notar en la ciudad sobre todo a partir del 2010. El incremento efectivo de bicicletas en las calles evidencia por primera vez la necesidad de regular su tránsito, lo que obliga a que en el 2010 el Ayuntamiento de Granada apruebe la Ordenanza municipal de circulación de peatones y ciclistas. En esta se regulan cuestiones tales como la circulación de ciclistas por espacios peatonales y aceras –circulación que resulta prohibida prácticamente en todos los espacios peatonales–, los lugares en los que está permitido el aparcamiento de bicicletas o el uso de las infraestructuras ciclistas por parte de estos, que en ningún caso resulta obligatoria, aunque sí aconsejada.

En el 2012 se elabora el *II Plan de Movilidad Urbana Sostenible*, aprobado en pleno en el 2013. En la actualidad la ciudad se halla inmersa en el intenso cambio de movilidad que este propone. El Plan, que tiene como eje central el fomento de la

movilidad peatonal, está modificando sustancialmente la fisonomía de la ciudad y las prácticas de desplazamiento de los granadinos. La actuación más influyente que se ha realizado hasta el momento es la modificación de toda la red de transporte público urbano, medida que comenzó a funcionar en el verano de 2014 y que sigue despertando todo tipo de controversias entre la opinión pública. La sustitución de las líneas de autobús que atravesaban el eje central de Gran Vía-Reyes Católicos por una única línea de alta capacidad (la famosa LAC) ha desorientado por completo tanto a los usuarios del transporte público como a los conductores. En un principio se propuso la prohibición de bicicletas en este eje porque se temía que resultase incompatible con las velocidades que necesita la LAC, pero la oposición frontal de los usuarios de la bicicleta, que en esta ocasión llegaron a colapsar la Gran Vía durante la marcha de protesta convocada, hizo que se diera marcha atrás en la decisión.

El Plan de Movilidad contempla en el capítulo 13 (Propuestas de Actuación) un apartado dedicado al sistema ciclista de la ciudad. La propuesta para la integración de la bicicleta se basa en la creación de una red ciclista básica segregada y en la integración de la bicicleta en los barrios mediante la creación de itinerarios ciclistas convenientemente señalizados. La red segregada, que coincide en buena medida con la propuesta por el Plan Andaluz de la Bicicleta, parece sin embargo haber quedado solo sobre el papel –las negociaciones con la Consejería de Fomento se han roto en 2014 sin haber alcanzado un acuerdo ni escrito ni verbal–. Además, se apuesta por la educación y formación vial y por la instalación de aparcamientos seguros y el fomento de la intermodalidad. Hasta ahora, hemos asistido en Granada a la instalación de varios puntos de aparcabicis.

Una de las medidas que contempla el Plan de Movilidad, no diseñada necesariamente pensando en la bicicleta pero que tiene sin duda un impacto importante en la mejora de la movilidad ciclista, es la creación de *zonas 30*, espacios de tráfico pacificado en los que la velocidad de los vehículos no puede superar en ningún caso los 30 km/h. Para ello, se han diseñado una serie de *unidades de tráfico calmado*, en las que se pretende evitar que haya recorridos “de paso”, y donde no tiene por qué haber diferenciación de plataforma entre el espacio de unos y otros usuarios de la vía pública. En estas *zonas 30* la integración de la bicicleta en el tráfico de la ciudad es vista de manera mucho más factible:

“Dentro de las zonas 30 de la ciudad, que probablemente será el futuro de la ciudad, y es lo máximo a lo que podemos hoy aspirar con criterio de realidad, sí se puede hacer coexistencia; entonces ahí sí podemos hacer unas micro redes, que hay que diseñar, unas micro redes donde organizamos velocidad 30, velocidad 20 y velocidad 10, y dentro de este sistema, que hay que diseñar, repito, se pueden hacer corredores para

niños, para adultos, para mayores... Es decir, la ciudad holandesa o danesa pasada en pequeñito a la ciudad mediterránea, desde el punto de vista de la bici. Ahí sí puede haber coexistencia, y esa es la apuesta que hemos hecho en el plan. Como la idea no puede ser traumática respecto al coche porque puede generar unas fricciones sociales y políticas muy gordas, vamos a implementar un modelo que poquito a poco vaya convenciendo de la nueva velocidad.” (Técnico de administración local, Granada)

Sobre la pacificación de los espacios urbanos y la posibilidad de coexistencia de la bicicleta con el tráfico rodado volveremos en epígrafes posteriores.

Lo cierto es que muchos usuarios de la bicicleta perciben una falta de coherencia y de continuidad en las políticas de promoción ciclista, algo que para ellos muestra un interés puramente cosmético, en el que se pretende ofrecer una imagen de modernidad centroeuropea, pero no se llega en ningún caso a responder a las auténticas necesidades del colectivo ciclista. Esto ha creado un malestar generalizado entre la población ciclista granadina, que, como en tantos otros ámbitos de la esfera pública, se muestra notablemente crítica con los poderes públicos, a los que consideran muy alejados de la realidad de los ciclistas:

“Yo aconsejaría a los poderes públicos, si me oyen, que practiquen el arte de aterrizar [...] Que utilicen la bici y que se den paseos por la ciudad, y que se pongan en el lugar de los ciudadanos.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Una de las ideas que más se repite en los testimonios recabados, es la de una ausencia de políticas de promoción ciclista. Muchos de los entrevistados consideran que, en los últimos años, no se está haciendo en Granada nada para fomentar la movilidad ciclista, aparte de ciertas actuaciones puntuales y que en ningún caso suponen un respaldo efectivo a la bicicleta como vehículo.

“¿Qué se ha hecho aquí? Es que lo desconozco, me imagino que no se harán muchas cosas, salvo alguna concentración que he visto, algún paseo organizado para niños y tal, yo creo que no he visto nada aquí para la bicicleta.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

“Ahora mismo, el gobierno que hay, por lo que yo sé, la bici se la resbala un poco, ¿no? [...] El Ayuntamiento de Granada lo único que ha hecho hasta ahora por la bici es poner a seis policías en bici. Eso es una ridiculez, eso es ridículo. O sea, eso es de cara a los periódicos, y de cara a quedar bien [...] Que bueno, está bien, por lo menos han tenido ese detalle: vamos a darles a los policías seis bicicletas.” (Empresario de la bicicleta, Granada)

“Yo creo que las medidas han sido más efectistas que efectivas, y sobre todo la principal de ellas, que es generar cultura de uso ciclista y de movilidad en bicicleta, es la que está faltando.” (Representante de formación política, Granada)

En Granada, la bicicleta encuentra menos dificultades para ser promocionada como herramienta de ocio y de deporte que como medio de transporte. Esta sigue siendo entendida desde las instituciones locales como un pasatiempo de familias que pasean los domingos o de jóvenes inquietos. Mientras que las marchas ciclistas convocadas en la ciudad por peñas, clubs o empresas de ciclismo no suelen encontrar impedimentos por parte de la administración local, la promoción de la bicicleta como vehículo sigue siendo una patata caliente que ningún equipo de gobierno ha querido asumir de manera decidida:

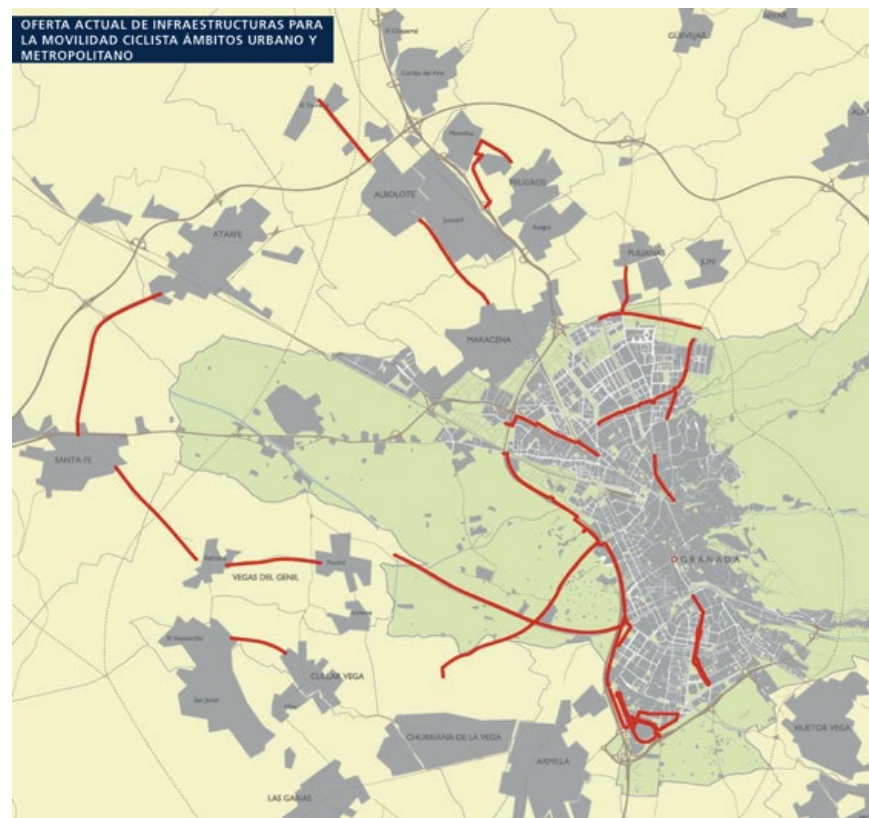
“Sobre todo, la principal limitación es un equipo de gobierno que no entiende la bicicleta como una posibilidad de movilidad alternativa. La bicicleta está muy bien para el uso y disfrute y es muy necesaria, pero también se tiene que convertir en la posibilidad de ser alternativa de movilidad sostenible, y eso no se entiende porque no entra dentro del propio modelo de quien está gobernando la ciudad.” (Representante de formación política, Granada)

Para algunos de los entrevistados el mayor problema que a día de hoy tiene la corporación local es la lejanía con la que los gestores de la movilidad viven la bicicleta, su falta de familiaridad con la misma desde un punto de vista práctico, cotidiano:

“El problema que tiene el área de movilidad es que en la vida se han subido en una bicicleta, ni piensan subirse, piensan de las bicicletas lo que yo pensaba antes del día 14 de octubre de 2010, punto. Ese es el problema que tienen todas las áreas de movilidad, que diseñan un carril y hacen un informe de todo lo que oyen... Que si hay muchos coches... Mire usted, en carreteras donde hay mucha carga de coches, el dueño de la carretera es el ciclista, y ellos precisamente dicen lo contrario. La bicicleta es peligrosa cuando no hay tráfico, porque en la Gran Vía, cuando no hay ni Dios, un coche puede pasar a 80 o 90, pero a las 8 de la mañana el que corre es el de la bici, los coches están bloqueados, parados la mayoría de las veces.” (Representante de asociación, Granada)

En definitiva es generalizado un panorama que despierta no poca desconfianza entre la mayoría de los usuarios de la bicicleta, muchos de los cuales opinan que esta ya está abriéndose camino por sí sola en las calles de la ciudad, y que las intervenciones políticas mal entendidas –que son las que suelen fraguarse en los despachos– tan solo pueden coartar su libertad y su potencial como vehículo.

“En Granada la mejor política de la bicicleta que han hecho hasta ahora es no hacer nada, y yo pido que sigan sin hacer nada. Si lo hacen con el criterio que pretende la Concejalía de Transportes, o con el criterio de los técnicos de movilidad, que no hagan nada.” (Representante de asociación, Granada)



Mapa de carriles bici en Granada y su área metropolitana. Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible, 2013⁶

2.5. La infraestructura ciclista en Granada.

Granada no cuenta a día de hoy con una infraestructura ciclista consolidada, segura y con continuidad. De los 37 km de carril bici construidos en toda el área metropolitana –incluyendo la ciudad de Granada– un 54 % de estos pertenecen a conexiones con el área metropolitana, mientras que el 46% se encuentra en la propia ciudad. Se trata en su mayoría de fragmentos discontinuos, que rara vez coinciden con los nodos o ejes de relevancia para los desplazamientos cotidianos de los usuarios.

⁶ En esta imagen no aparece el carril bici de Camino de Ronda ni los tramos de construcción más reciente realizados dentro del PAB a lo largo del 2014, en Pulianas, La Zubia y Ogjares.

A nivel metropolitano destaca la ausencia de conexiones con la mayoría de los municipios. Existen tramos de carril bici aislados que conectan determinadas localidades –es el caso de algunos pueblos de la Vega o de municipios de la zona norte como el tramo Albolote-Maracena– pero en general faltan conexiones con la capital y, sobre todo, una concepción de red con vocación verdaderamente metropolitana.

Dentro de la ciudad, aproximadamente la mitad del kilometraje de las infraestructuras ciclistas se corresponde con el carril-bici que bordea la A-44, mientras el resto se reparte en pequeños tramos aislados entre sí, ubicados en los extremos norte y sur de la ciudad. La única conexión entre un extremo y otro la encontramos en el malogrado carril de Camino de Ronda, incompleto y de deficiente ejecución. Para la inmensa mayoría de los ciclistas de Granada, la red de carriles bici de la ciudad presenta grandes carencias, lo que limita su uso por parte de la población, quedando los carriles en muchos casos reducidos a espacios de paseo que suelen ser invadidos por viandantes. Aun cuando la idea de una infraestructura ciclista se considere beneficiosa para la ciudad por un amplio sector de usuarios de la bicicleta, el estado actual de los carriles en Granada genera multitud de críticas y un alto grado de desconfianza hacia futuras intervenciones.

“A ver, carril bici existe en la ciudad de Granada, pero ni está ordenado ni coordinado ni nada por el estilo.” (Representante de formación política, Granada)

Las críticas más frecuentes encontradas en los discursos en relación al carril bici de Granada son:

Falta de conectividad: Los tramos existentes no están conectados entre sí, quedando reducidos en muchos casos a recorridos sin funcionalidad alguna, que empiezan “en ningún sitio” y terminan “en ninguna parte”. Esta ausencia de continuidad, tanto en ciudad como en trayectos interurbanos, tiene como consecuencia que los ciclistas realicen sus propios itinerarios sin tener en cuenta la existencia del carril, el cual no permite en ningún caso alcanzar el destino deseado. Para varios de los entrevistados, además, las sucesivas salidas e incorporaciones a la calzada a las que obliga una infraestructura segregada sin continuidad resultan más peligrosas que una circulación permanente en el tráfico motorizado.

“Lo que pasa es que no están enlazados unos con otros, están sueltos y no tienen mucho sentido porque no te llevan de un sitio a otro de la ciudad. Son carriles bici aislados, entonces pierden un poco su sentido.” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

“Yo veo que los políticos hacen las cosas sin ningún tipo de sentido, porque por ejemplo si tú vas a unir los pueblos de la zona norte (Albolote, Maracena, Atarfe) con el

centro de Granada, si haces un tramo, pues complétalo hasta el final. ¿De qué sirve si no...? Por ejemplo, de Albolote a Atarfe no hay nada; de Albolote a Maracena no trocito; luego de Maracena a Granada no tienes... Eso coarta mucho el uso de la bicicleta. Al final la gente termina por no usarlo, porque el entrar y salir de la calzada es más peligroso que el ir por la calzada.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

El caso del recientemente construido carril bici Granada-La Zubia es otro buen ejemplo de esta falta de conectividad. Su trazado termina antes de llegar a la localidad de La Zubia, en una carretera que todos los usuarios coinciden en destacar como francamente peligrosa debido a la intensidad y velocidad del tráfico que por ella circula.

Itinerarios poco funcionales para los desplazamientos cotidianos: Muchos de los carriles bici que existen en el entorno urbano de Granada están situados en espacios periféricos y de escasa utilidad para los desplazamientos ciclistas habituales, la mayoría de los cuales se producen, como hemos visto, entre las zonas norte y sur de la ciudad. Es el caso del carril de la Circunvalación o de los ubicados en la zona norte. Los carriles bici parecen haber sido concebidos en muchos casos con un fin recreativo más que como infraestructuras útiles para la movilidad, por lo que no ofrecen una alternativa válida para los desplazamientos cotidianos de los ciclistas, los cuales han de recurrir necesariamente a la calzada o la acera para completarlos.

“El carril bici para que sea eficaz tiene que llevar a algún sitio; si el diseño que se hace es bordeando la ciudad, al lado del río o en plena Vega, pues sí, como uso y como disfrute, bien, [...] pero no es una alternativa de movilidad; para que se convierta en alternativa necesitas que el diseño esté planteado de tal modo que pueda conectar unos barrios con otros.” (Representante de formación política, Granada)

“Los carriles bici atraerán a los ciclistas si estos tienen ventajas al usarlos; si tienes que desviarte de tu ruta y dar una vuelta brutal, irás por el camino más corto. Tienes que dar ventajas para que no se haga el camino más corto.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Falta de mantenimiento: Numerosos usuarios se lamentan del deficiente estado de algunos de los carriles bici, tanto de la ciudad como del área metropolitana. En nuestras observaciones hemos comprobado cómo la falta de mantenimiento –y de uso– provoca que con frecuencia algunos de estos tramos se encuentren llenos de hojarasca, vidrios rotos y todo tipo de objetos que obstaculizan el paso del ciclista; en algunos de los carriles interurbanos el ciclista se topa con grava, grietas en el firme y maleza invadiendo la plataforma. Todo esto disuade a los ciclistas de utilizar la infraestructura.



Tramos de carril bici sin continuidad o poco funcionales. Fuente: Imágenes propias.



Obstáculos en el carril bici. Fuente: Imagen propia



Carriles bici con falta de mantenimiento. Fuente: Imagen propia



Peatón en carril bici de Andrés Segovia y chatarrero en Camino de Ronda. Fuente: Imagen propia



Trazado de carriles bici en la zona norte y en el Zaidín. Fuente: Imagen propia

"El del perímetro pues está que no puedes circular por él porque está lleno de pinchos; aquí viene un montón de gente con las ruedas pinchadas, ¿de dónde vienes? Del carril bici. Y es que está lleno de cristales y no tiene mantenimiento ninguno. [...] Yo vengo del barrio de Monachil y a mí me vendría bien coger ese carril bici (Circunvalación) pero no lo cojo porque sé que voy a pinchar seguro." (Empresario de tienda-taller, Granada)

"Hay una serie de carriles en la Vega que entre la tierra, la arena, la vegetación, las abuelillas caminando... Una locura. Están destrozados. A lo mejor yo con mi bici de montaña tiro por donde quiero, pero con la de carretera no puedo meterme en un carril bici porque no está limpio, está totalmente impracticable." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Trazados tortuosos: A menudo el carril bici presenta un trazado zigzagueante, con giros bruscos y muy cerrados, imposibles de realizar por el ciclista sin invadir el espacio peatonal o el sentido contrario de circulación. Esto, además de provocar conflictos por la ocasional invasión de los espacios adyacentes (especialmente la acera), obliga al ciclista a circular con una velocidad mucho menor.

Obstáculos: Muy relacionado con el trazado tortuoso que en ocasiones ha de realizar el ciclista que transita por el carril bici, encontramos la presencia de obstáculos en el mismo que obligan al ciclista a modificar su itinerario, desde vehículos estacionados hasta contenedores de basura. La necesidad de esquivar constantemente los obstáculos hace que el ciclista no pueda moverse con rapidez e invada por fuerza el espacio aledaño, sea acera o calzada, con las consiguientes molestias y el peligro que ello acarrea.

"Me resulta práctico relativamente: a veces te encuentras el carril bici ocupado con una parada de autobús, otras veces la gente va andando por el carril bici y es casi más peligroso que ir por la carretera..." (Usuario de la bicicleta, Granada)

"Es inservible, no sirve para nada. Desde que las rutas del carril bici pasan por los contenedores de basura, que dices tú, y ahora dónde me meto la bici, hasta que les dan prioridad a las marquesinas del autobús..." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Presencia de bordillos e irregularidades en el pavimento: La presencia de escalones y bordillos a lo largo de todo el carril bici es una constante señalada por numerosos ciclistas, siendo sobre todo los usuarios de bici de carretera y de rueda fina los que más se quejan de los mismos.

"El que va de Maracena a Albolote está lleno de escalones. Tú imagínate a Alberto Contador que decide ir un rato a entrenar por el carril bici con tantísimo escalón y con la rueda fina." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

"El problema de los carriles bici es que, si vas por acera, en la acera tienes que subir un escalón, luego bajar otro escalón, como cruzando, y eso el desgaste de la rueda, para pinchar..." (Usuario de la bicicleta, Granada)

Accesos deficientes: En general, hemos observado que los accesos al carril están en casi todos los casos mal resueltos, resultando la incorporación o la salida del ciclista incómoda en el mejor de los casos, o francamente peligrosa en otros.

Ubicación del carril bici en la plataforma peatonal: La falta de delimitación clara entre el espacio de los ciclistas y el de otros usuarios propicia que unos y otros ocupen las vías de tránsito que no le pertenecen. Esto obliga al ciclista a limitar su velocidad de desplazamiento, a esquivar los obstáculos y a modificar su recorrido. Algunos usuarios califican su desplazamiento por el carril bici de "videjuego", algo que resulta especialmente problemático para los que desempeñan su actividad profesional subidos sobre las dos ruedas:

"No me puedo meter en un carril bici e ir a 25 km/h y que se me cruce un niño, una persona mayor o quien sea, y tienes un problema súper-gordo. Y aparte el carril bici aquí en Granada está todo en acera, tienes que meterte en acera, cruzar calles, la mayoría de las veces está invadido por gente que está descargando material, por los basureros, por los rumanos que recogen chatarra... Un sinsentido. Vamos, yo, para mí, el carril bici tenía que estar en el asfalto. Meterlo en acera es una locura. Partiendo de la base de que, sobre todo, por los niños y por las personas mayores." (Empresario de negocio de bicimensajería, Granada)

Intersecciones con rotondas: Aunque hay varios puntos negros en los recorridos del carril bici, el más destacado se corresponde con la intersección del carril de Circunvalación en las rotondas de acceso a la autovía. Aquí muchos ciclistas sienten que, literalmente, se juegan la vida, debido a la intensidad y velocidad del tráfico con el que se cruzan. El diseño del carril, que obliga a los ciclistas a cruzar por varios pasos de peatones en intersecciones donde los coches vienen a velocidades claramente superiores a 50 km/h, resulta muy peligroso para su seguridad.

"El que es patético es el que va junto a la circunvalación, que es la cosa más peligrosa que yo he visto en la vida porque atraviesa las rotondas, entonces es super-peligroso. La gente lo utiliza por tramos, de rotonda a rotonda, pues para pasear." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Convivencia con el autobús: Una parte de los carriles bici de Granada son carriles compartidos con autobuses urbanos y taxis. Esto genera malestar y sensación de peligrosidad tanto por parte de los conductores de autobús como de los

propios ciclistas, que se sienten inseguros en un espacio tan limitado donde los autobuses invaden en cada parada el espacio del ciclista.

“¿Cómo se compagina un carril bici con el carril bus-taxi? Yo no puedo ir como una rodaja de salchichón entre dos autobuses, y si quiero adelantar, no debo, o sea que me debo ir tragando el humo de los autobuses de Granada, que no son ecológicos como en otras ciudades.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Entre los carriles bici más criticados destaca el de Camino de Ronda, uno de los más recientes pero que presenta una ejecución más deficiente. Este reúne prácticamente todas las carencias de la que puede hacer gala una infraestructura segregada: su diseño tortuoso y poco funcional, las discontinuidades del mismo –aparece y desaparece de la acera– y los obstáculos que lo ocupan, desde objetos hasta vehículos o transeúntes, hace que muchos ciclistas hayan decidido no usarlo, ya que hacerlo les resulta mucho más incómodo, inseguro e ineficaz que circular por la calzada:

“Un par de veces tomé el carril bici de Camino de Ronda pero enseguida dije: ‘esto es una basura’: bajas bordillos, que es malísimo para la bici, bordeas contenedores, ¡porque el peatón está caminando por ahí, no lo ve como una vía para otro vehículo! Cosa que veo totalmente legítima, para una vez que tenemos una acera ancha, vamos a aprovecharla... Entonces estás con los peatones, estás con el contenedor que tienes que bordear, de repente hay obras y no les importa cortarte el carril bici, y al final siempre me encuentro que el carril termina cuando menos te lo esperas y ¡plaka! Ahora a replantearte la movida, cómo entro en la calzada, o sigo por la acera si tengo espacio... Y al final digo, mira, yo voy por la carretera que es mi lugar.” (Representante de colectivo pro-bici, Granada)

Vistas las deficiencias que presenta el carril bici en Granada y la forma en que se ha venido ejecutando en años pasados, este es considerado por numerosos usuarios no como una infraestructura práctica para el ciclista sino más bien como una medida cosmética, que la mayoría de las veces se lleva a cabo aprovechando algún tipo de subvención pero sin tener en cuenta las verdaderas necesidades de los ciclistas.

“Yo creo que muchas veces el carril bici es un lavado de cara político del ayuntamiento, en plan: hemos hecho no sé cuántos kilómetros de carril bici... Por ejemplo, mira el carril bici que viene del Zaidín: eso es un peligro... Yo nunca voy por ahí, voy por el otro lado de la calzada, porque es un peligro; y los autobuses y los taxis son super-agresivos.” (Representante de colectivo pro-bici, Granada)

“En Granada capital se ha hecho algo, pero más como un tapabocas que otra cosa.” (Empresario de tienda-taller, Granada)

Esto, como veremos, va a influir en la valoración que los mismos usuarios de bicicleta y del movimiento asociativo ciclista hacen sobre el carril bici como una infraestructura adecuada para el fomento y la integración de la bicicleta en Granada.

3. Los ciclistas en Granada.

3.1. Usos, usuarios y bicicletas.

Granada se caracteriza por presentar una gran diversidad de usos ciclistas, en la que el ciclismo deportivo y de ocio han jugado históricamente un papel particularmente relevante. Por su ubicación, Granada cuenta con un espacio periurbano privilegiado en lo que a calidad y variedad paisajística se refiere, así como con una topografía que, hemos visto, condiciona ciertos usos y favorece otros. En pocos casos como en este, el campo y la ciudad parecen entretorse de manera tan estrecha. El valle del Darro, por un lado, y el del Genil, por otro, abren dos brechas por las que la naturaleza se cuelga en la ciudad y la ciudad en la naturaleza, creando una continuidad y una mixtura de espacios que influye de manera decisiva en los usos y discursos ciclistas.

Esta presencia insistente de lo natural marca las formas de percibir y disfrutar la bicicleta; influye en el tipo de negocios ciclistas que predominan en el entorno y genera un perfil específico de usuario que posee unas potencialidades y unas limitaciones concretas. Atender a esta diversidad de perfiles e intereses resulta imprescindible para realizar un diagnóstico acertado de las necesidades de los distintos tipos de ciclistas que se mueven por el espacio urbano, no solo por el uso esporádico que los ciclistas que buscan la montaña o la carretera puedan hacer del espacio urbano –importante sin duda dada la magnitud de la afición en la zona–, sino también por la yuxtaposición de usos que se dan en la ciudad por parte de un mismo usuario: así, encontramos que ciclistas deportivos acaban siendo también ciclistas urbanos, y viceversa. Para comprender el fenómeno ciclista granadino en toda su complejidad se hace necesario prestar atención a esta diversidad de prácticas y de perfiles.

3.1.1. El ciclismo deportivo.

A diferencia del ciclismo urbano, que ha constituido siempre un fenómeno marginal en Granada y que solo en los últimos años ha protagonizado, como veremos, un avance notable, el uso deportivo de la bicicleta ha sido siempre uno de los elementos definitorios de la ciudad y de los pueblos del cinturón.

“Granada desde siempre ha tenido mucha tradición ciclista, muchos ciclistas reconocidos, [...] cuando hablo de ciclismo hablo de un ciclismo, digamos, de competir, deportivo. [...] Yo creo que hay un perfil muy claro que es el de ciclismo deportivo, que viene de siempre.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Buena muestra de ello es la existencia de peñas ciclistas en todos los pueblos, además de un número importante de pequeños grupos informales. En algunos municipios, como Armilla, Albolote o Fuente Vaqueros, esta afición es particularmente relevante y marca las formas de ocio y disfrute de una buena parte de la población. En el espacio urbano, a cualquier hora del día y en cualquier día de la semana pueden verse ciclistas equipados con indumentaria deportiva que cruzan Gran Vía o el Puente Verde camino de alguna de las salidas de la ciudad.

“Tú te levantas a las 8 de la mañana un sábado y te cruzas pelotones de ciclistas que ya están en movimiento de aquí para allá, y por el campo hay un tráfico de gente...” (Representante de club ciclista, Granada)

El ciclista deportivo no es necesariamente un ciclista urbano; su uso de la bicicleta como medio de transporte está condicionado principalmente por la ausencia de aparcamientos seguros y el miedo al robo de su bicicleta, cuyo precio suele oscilar entre los 1.000 y los 5.000 €. La bicicleta es, de hecho, celosamente custodiada por sus propietarios, que en modo alguno se atreven a dejarla, aunque sea por poco tiempo, candada en la vía pública. No podemos decir que sus temores sean infundados, vista la abundancia de robos y el amplio mercado negro que existe en relación al ciclismo deportivo. Si en el ciclismo urbano los gastos en bicicleta son mínimos, en el deportivo, el consumo en torno a complementos y novedades es significativo. La bicicleta sí es, en este caso, un objeto de consumo de primer orden. Las últimas novedades son tema de conversación no solo entre los jóvenes, y así es broma frecuente entre ellos considerar que habrá que ocultar la última adquisición a la mujer “como siempre”. Acaso sería exagerado considerar que sus propietarios extrapolan a sus bicicletas gran parte de sus anhelos y sueños, pero sí es evidente el ánimo que existe entre estos ciclistas por individualizar e imprimir un sello personal a “su máquina”. En particular, obsesiona el peso de la misma; cuanto más ligera mejor. Pero también los materiales, el número de piñones, las marcas. Hay quien no duda en adquirir en el mercado de segunda mano las piezas que revenden los profesionales. La bicicleta se exhibe en fotografías que los deportistas hacen en sus salidas y suben luego a su *blog* o a *Facebook*. La épica del reto superado, el sufrimiento físico, la conquista de parajes inolvidables, pero también el compañerismo, la solidaridad y la convivencia forman parte de la idiosincrasia de un colectivo cada vez más numeroso en Granada.

Es común que muchos aficionados dispongan de varias bicicletas, tanto de carretera como de montaña, que alternan en función del tipo de ruta que realicen en cada salida. Los que optan por usarla como medio de transporte, suelen hacerse

con una bicicleta extra pensada para tal fin, o bien usan la “menos cara” de las que tienen en casa.

Aunque se nota una presencia cada vez mayor de mujeres, el mundo del ciclismo deportivo sigue siendo esencialmente un mundo de hombres, con edades que abarcan desde la treintena a la cincuentena –edad esta que se amplía en el ciclismo de carretera–, un grado considerable de destreza técnica en el manejo del vehículo, y una buena forma física.

El ciclismo deportivo no es solo una forma de deporte y diversión, sino de sociabilidad. Hay “lobos solitarios” que salen a entrenar solos, pero en general los aficionados a este deporte consideran que su atractivo es indisoluble de las relaciones sociales que imprime. En muchos casos, los ciclistas están asociados formalmente en alguna peña o club, especialmente en el caso de la bici de carretera, y entonces el pelotón puede llegar al centenar de individuos. Más frecuentemente los ciclistas salen en pequeños grupos de tres a seis amigos. Los perfiles son diversos: hay a quien le basta con recorrer 20 o 30 kilómetros, para ganarse unas cervezas en el “tercer tiempo”, mientras que los más experimentados y competitivos se afanan por coronar tal o cual puerto o llegar a lugares lejanos, en una mezcla de superación personal, competitividad y adrenalina por la velocidad. Esta es esencial en los “carreteros”, mientras que los “montañeros” destacan más la vivencia al aire libre, el contacto con la naturaleza, el descubrimiento de rutas insospechadas. Para unos y otros, el esfuerzo y el ejercicio físico conllevan la necesaria solidaridad, y aun la afectividad, entre los que participan en una actividad que tiene sus riesgos.

Muchos comienzan con la bicicleta de montaña y acaban probando la de carretera, o entrenan indistintamente con las dos, alternando rutas de ambos tipos en función de la época del año, pero sintiéndose siempre más “carreteros” o “montañeros”. Es importante para ambos la sensación de pertenencia a un colectivo donde priman las complicidades y las formas de relación masculinas.

Todo esto tiene, lógicamente, una serie de implicaciones en los estilos de conducción de estos usuarios cuando transitan por las zonas urbanas y en el uso o no uso urbano que puedan hacer de sus vehículos. Además del mencionado miedo al robo de su bicicleta, influye en ellos la asociación que hacen de su vehículo a una actividad muy concreta (la deportiva) y a un tipo de indumentaria, en ocasiones incompatible con otras actividades que tengan que realizar en la ciudad. Cuando circulan por el espacio urbano, prefieren hacerlo por la calzada aunque exista un carril-bici en la calle, el cual ralentiza en exceso su marcha.



Concentración de ciclistas deportivos en los jardines del Triunfo para protestar por las muertes de compañeros en carretera durante Junio del 2014. Fuente: Imagen propia

Muy rara vez lo hacen por la acera, aunque en ocasiones los ciclistas de montaña (nunca los de carretera) sí transitan por espacios peatonales, como el bulevar de la Avenida de la Constitución. Siempre o casi siempre usan casco. En la elección de los itinerarios urbanos, prima la velocidad, mientras que a la hora de elegir las rutas periurbanas, buscan los retos físicos (subidas o descensos) y la calidad en el paisaje. A menudo circulan en paralelo (algo que no hacen los ciclistas urbanos, aunque vayan juntos) y tienen un curioso espíritu competitivo que se manifiesta en la relación con el resto de ciclistas, a los que se ven en la necesidad de rebasar. Su discurso suele ser más amigable hacia el coche que el de los ciclistas urbanos.

En cuanto al uso de infraestructuras segregadas, la inmensa mayoría parece coincidir en que los carriles bici no están pensados ni son útiles para ellos. La destreza y la forma física de los ciclistas deportivos hacen que no necesiten de una infraestructura específica para circular, al menos en ciudad:

“El ciclista deportivo, tanto el de montaña como el de carretera, está acostumbrado a circular por calzada, y cuando se integran en la ciudad se integran como un vehículo más. Pero también es cierto que es gente que, aparte de que tiene ese hábito, tiene

una capacidad física alta, muy alta, y tienen capacidad de arrancar con fuerza en un semáforo, y posicionarse, y de avanzar a cierta velocidad, y de reaccionar... Entonces tienen una costumbre y unas cualidades que les permiten desenvolverse en la ciudad usando la calzada." (Usuario de la bicicleta, Granada)

Sobre este asunto volveremos con más detenimiento al hablar de los discursos y posicionamientos existentes sobre el carril bici en Granada.

Para los deportistas, el mayor problema y la mayor reivindicación a nivel de infraestructuras se encuentra, como hemos dicho, en el tema de los aparcamientos seguros:

"La reivindicación que se hace de carriles bici está bien, pero antes de eso me parece que lo primero que había que hacer es habilitar parking seguros y gratuitos en la ciudad, que te permitan dejar la bicicleta sin ningún problema, que eso no lo hay." (Usuario de la bicicleta deportiva, Granada)

3.1.2. El ciclismo urbano.

Desde el auge del vehículo motorizado durante los años 60 y 70, el ciclismo urbano ha sido en Granada, hasta hace pocos años, un fenómeno claramente minoritario, casi marginal, estando tradicionalmente asociado al mundo universitario. Aún hoy, tanto entre la población como entre los gestores de la movilidad, está muy arraigada la idea de que son los estudiantes los principales usuarios y defensores de la bici como medio de transporte. En efecto, la población universitaria tiene en Granada un peso considerable en la movilidad y el uso de la bicicleta. Según los datos ofrecidos por la Unidad de Calidad Ambiental de la UGR, el 6% de los estudiantes se mueve a diario en bicicleta, y un 13% dice utilizarla de forma habitual, cifra considerablemente superior al escaso 1% de la población granadina. Granada cuenta con alrededor de 60.000 estudiantes, que en una ciudad de 240.000 suponen un peso considerable. Sin embargo, nuestra investigación pone de relieve que el estudiante universitario representa solo una parte de los ciclistas urbanos. Estos no son solo jóvenes estudiantes, sino también trabajadores, mayoritariamente varones, entre los 30 y los 45 años, sobre todo de clase media, con profesiones cualificadas y estudios medios o superiores, que residen preferentemente en la ciudad, aunque no faltan casos de usuarios metropolitanos. Tanto la horquilla de edad como la diversidad laboral, formativa y de clase social se han ido ampliando, sin embargo, en los últimos 4 o 5 años. Respecto a la edad, hoy en día encontramos ciclistas que rebasan los 50 y hasta los 60 años, y existe aún un número creciente de adolescentes que se desplazan en bicicleta. También encontramos a desempleados, jubilados y trabajadores de clases medias-bajas, que utilizan la bicicleta para hacer compras y gestiones puntuales, o

para transportar mercancías. Los nuevos imaginarios del ciclismo urbano están, además, calando tímidamente en otro sector de la población, aquel con mayor poder adquisitivo, que reside en la zona centro y para el que desplazarse en bicicleta es un símbolo de "europeización" no exento de sibaritismo; la bicicleta se convierte en estos casos –igual que ocurre para los ciclistas deportivos– en un objeto de distinción social además de en un medio de transporte. Por último, no podemos olvidar la presencia de subculturas ciclistas en la ciudad: los usuarios de *fixie* y de BMX forman parte de esta estampa cotidiana del viario granadino. Conviene señalar, en cualquier caso, que estos casos siguen siendo una minoría respecto al estudiante o al trabajador medio.

La bicicleta estrella, presente en casi en un 90% de los desplazamientos, es la MTB (*mountain bike*), útil para sortear los desniveles con menor dificultad y para amortiguar los impactos producidos por bordillos, empedrados y adoquines, tan frecuentes en el viario granadino. Las bicicletas híbridas, plegables y de paseo comienzan a abrirse paso en medio del monopolio de la bici de montaña, siempre que dispongan de cambios, elemento muy valorado en recorridos donde hay que salvar pendientes pronunciadas como la subida al Campus de Cartuja. También las bicicletas eléctricas están teniendo entre el público de Granada cierto éxito, aunque la inversión que implican hace que muchos se lo piensen bien antes de dar el paso. De hecho, la generalización de la bici de montaña para usos urbanos está más relacionada con su bajo precio, su resistencia y su carácter polifacético, que con sus cualidades para el deporte en contextos montañosos.

La mayoría de las bicicletas que están incorporándose a la circulación en las calles granadinas no provienen de las tiendas de ciclismo sino de los desvanes y garajes de sus propietarios: bicicletas de los años 80 y 90 están poniéndose a punto y reciclándose para la causa ciclista. Mención aparte merece la moda de las *fixies* o bicicletas de piñón fijo que, aunque a día de hoy y en una ciudad como Granada son claramente minoritarias, han impreso sin duda su sello particular a las nuevas estéticas del ciclismo urbano. La *fixie* cuenta con un buen puñado de adeptos, con tiendas y talleres especializados y con toda una subcultura que, relacionada con el mundo de la bicimensajería (Fincham, 2007), se vale de las consignas de velocidad y ligereza para abanderarla como símbolo de los ciclistas urbanos más puristas, aquellos que defienden la simplicidad de la maquinaria y la habilidad del conductor.

Entre los ciclistas urbanos encontramos distintos niveles de destreza técnica y de fondo físico. Estas diferencias de experiencia y habilidad se traducen en distintos estilos de conducción y diferentes estrategias para gestionar el propio espacio.

A mayor inseguridad y menor experiencia, el ciclista usará con más frecuencia las aceras y los espacios peatonales, evitando siempre que le sea posible las vías rápidas; el ciclista experimentado, por su parte, circulará más a menudo por la calzada, rebasará a vehículos y dispondrá en general de una actitud más confiada –y a veces también más temeraria: soltará las manos del manillar, contemplará los elementos que lo rodean o hablará por el móvil mientras circula–. El uso del casco resulta minoritario.

En el ciclismo urbano es esencial la “militancia ciclista”, la cual supone el alineamiento con determinados posicionamientos políticos e ideológicos relacionados con la sostenibilidad urbana, la lucha contra la especulación urbanística y la denuncia de la tiranía del coche como símbolo de un sistema socialmente injusto y medioambientalmente insostenible. Desplazarse en bicicleta se convierte así en una forma de discurso que abandera la sostenibilidad, el decrecimiento y unos ritmos de vida más pausados frente a la proliferación de megainfraestructuras destinadas al vehículo motorizado y al modelo económico del que dichas infraestructuras son deudoras. De ahí que los desplazamientos puedan llegar a rebasar el ámbito urbano o metropolitano y se conviertan en auténticos viajes de largo recorrido en los que se pueden llegar a cubrir distancias de cientos de kilómetros. Este perfil ciclista está muy vinculado (aunque no solo) al ámbito universitario y a los movimientos de contracultura urbana. Se trata en su mayoría de usuarios por debajo de los 35 años, que pertenecen o han pertenecido en algún momento a colectivos ciclistas, ecologistas o anticapitalistas. Sus reivindicaciones como usuarios tienen una clara componente ideológica, de ahí que sean los que con más frecuencia reclaman un espacio en la vía pública en igualdad de condiciones que el resto de vehículos, y, sobre todo, la pérdida de privilegios de los que el coche privado goza actualmente frente al resto de modos de desplazamiento. Asimismo, abogan por una concepción diferente de la movilidad; descentralización de servicios, fomento de la economía y el consumo local, diseño de barrios y pueblos habitables, que reduzcan los desplazamientos al mínimo.

Para este tipo de ciclista urbano, la bicicleta no pasa de ser un medio de desplazamiento y en ningún caso se trata de un objeto de consumo u ostentación; priman las bicicletas recicladas, heredadas o de construcción “casera”, lo más sencillas posibles. De hecho, las nuevas modas ciclistas son vividas por muchos como una traición a ese espíritu “militante”. En su conducción por el espacio público, este ciclista no se deja amedrentar por el resto de vehículos de la calzada, ya que es más consciente que el resto de su derecho a circular por la misma. De ahí que su estilo de conducción resulte más seguro y con una menor percepción del riesgo. Aunque es posible que infrinja determinadas normas de tráfico (circulación por

sentidos prohibidos o semáforos), rara vez usa las aceras en sus desplazamientos, ya que entiende que su espacio está en la calzada o en una infraestructura ciclista. En cualquier caso, su estilo de conducción tiene en muchos casos cierta vocación “ejemplarizante” (uso del casco, respeto absoluto de los peatones, señalización de las maniobras). Dentro de la militancia ciclista existen, no obstante, posturas muy diferentes y en ocasiones antagónicas, que abordaremos con más detalle al hablar de los discursos sobre infraestructuras ciclistas. Pero en general, se percibe en Granada, como en otras localidades, una clara vocación reivindicativa y contracultural, que sin embargo se ha difuminado en los últimos años, permitiendo la coexistencia de ciclistas urbanos “de la vieja guardia” con jóvenes para los que la bici puede ser un vehículo contestatario, sin dejar de considerarse un objeto de consumo, dependiente de las modas.



Ciclistas urbanos. Fuente: Imagen propia

3.1.3. El ciclismo recreativo.

Según el estudio de opinión sobre *La percepción de la movilidad en Granada*, recogido por el PMUS del 2013, el 42% de los poseedores de una bicicleta en la ciudad dicen usarla de forma esporádica, en vacaciones o fines de semana, fundamentalmente como forma de ocio. Este tipo de usuarios ciclistas es el que hemos llamado ciclista recreativo o esporádico. Sin grandes pretensiones deportivas, se trata de un colectivo que quiere disfrutar de la bicicleta en espacios de ocio cerca de la ciudad, sin grandes retos físicos –buscan, por tanto, los relieves llanos– y con una mínima interferencia del tráfico. Encontramos en este grupo a padres y madres de familia que salen a pasear con sus hijos, jubilados y en general personas con escasa forma física. La diferencia entre hombres y mujeres se acorta en este grupo, aunque también aquí los varones siguen siendo mayoría. Dependiendo

de la distancia que se recorra y del día de la semana, los ciclistas esporádicos pueden circular solos o en compañía: lo normal es que, al igual que los deportivos, salgan en pareja o en pequeños grupos, pero no falta quien en una tarde de día laborable sale a dar un paseo en solitario. La falta de un uso continuo de la bicicleta los convierte en el colectivo más vulnerable frente al tráfico. Por lo general, poseen una menor destreza ciclista y una percepción del riesgo más acusada. Temen el tráfico y evitan, siempre que sea posible, convivir con el mismo, por lo que hacen un mayor uso de los carriles bici. También hemos observado conductas más temerarias en ocasiones, derivadas de un escaso cálculo de los riesgos o, simplemente, de una falta de costumbre.

En Granada, los carriles bici periurbanos, el Paseo de la Bicha y los caminos rurales de la Vega son sus espacios predilectos. La bicicleta, casi siempre de montaña, de gama media o baja, es para ellos un entretenimiento de fin de semana, por lo que no invierten en ella grandes cantidades. Aunque no utilizan equipamiento ciclista, sí usan ropa deportiva y casco. Este último es imprescindible cuando salen con sus hijos menores, de tal manera que los padres con sus hijos son uno de los colectivos, sin contar el ciclista deportivo, que en mayor porcentaje luce el mismo.

El ciclista urbano y el recreativo son frecuentemente perfiles diferentes. Podría pensarse que el uso esporádico de la bicicleta en ambientes seguros y con poca exigencia física influye en que el ciclista gane progresivamente habilidad, confianza y apego a la bicicleta, para utilizarla también en desplazamientos cotidianos por el trazado urbano. Pero ni los testimonios recogidos ni las observaciones realizadas apuntan en esa dirección. Los ciclistas esporádicos cuentan con el escollo insalvable del miedo a la circulación en el tráfico o la incomodidad de las cuestas. Por su parte, el ciclista urbano tiene unas motivaciones y unos componentes ideológicos que no siempre coinciden con el uso recreativo de quienes considera “domingueros”.



Ciclistas recreativos en las inmediaciones de Cenes de la Vega. Fuente: Imagen propia

3.2. La bicicleta en Granada, ¿cosa de hombres?

Las diferencias de género en el uso de la bicicleta es un tema recurrentemente estudiado en diferentes contextos (Collins y Tisdell, 2002; Krizek *et al.* 2005; Heesch *et al.*, 2012), hasta el punto de que existe un consenso entre los investigadores de que las políticas públicas en torno a la bicicleta en los países industrializados debieran tener en cuenta dichas diferencias en usos ciclistas, motivaciones, preferencias y preocupaciones. Naturalmente esas diferencias de género no son inalterables cuando se cruzan con otras variables, como por ejemplo la edad o la clase social. Así la percepción de una mujer joven de clase media dista de lo que experimenta una mujer mayor de clase alta, como también difieren las mujeres y los hombres en función del lugar geográfico, el trabajo u oficio, y otras variables. En general, los hombres usan más la bicicleta tanto para ocio como para el transporte, y en especial para acudir a su puesto de trabajo; se desplazan más kilómetros y son más proclives a transitar por carretera o por calles, en detrimento de vías específicas para el ciclismo, preferidas por las mujeres. Las mujeres, por el contrario, optan más por la bicicleta para ir a comprar, para una visita esporádica a algún amigo, y en su etapa de estudiante.

En Granada, como en el resto de localidades andaluzas y españolas, encontramos una clara desproporción en el uso de la bicicleta a nivel urbano por parte de hombres y mujeres. A partir de los cálculos y observaciones realizados en las zonas de mayor afluencia ciclista de la ciudad entre abril del 2014 y el mismo mes del 2015, se evidencia que las mujeres ciclistas constituyen apenas un cuarto del total de los ciclistas que circulan en Granada. Su perfil y su rango de edad, además, son menos variados que en los varones, siendo extremadamente infrecuentes las mujeres por encima de los 50 o por debajo de los 20.

Curiosamente, muchos de los entrevistados perciben la presencia de mujeres en bicicleta en una proporción equilibrada, e incluso superior, en relación a los hombres, dato que nos habla de cómo una mujer en bicicleta sigue resultando, a día de hoy, más llamativa que un hombre, cómo capta más las miradas, y también los juicios, sean estos positivos o negativos:

"En la ciudad sí hay más, ves más mujeres desplazándose a nivel laboral, a nivel desplazamiento urbano, que a hombres. Además, que me encanta: ver a una mujer arreglada y encima viajando en bicicleta, es que me encanta." (Usuario de la bicicleta, Granada)

En el ámbito deportivo esta desproporción es todavía más acusada, algo que puede observarse cada domingo en las salidas de peñas y clubs ciclistas. También aquí se percibe una tendencia al alza de la presencia femenina, aunque estas siguen siendo muy minoritarias. Varios cálculos realizados en las inmediaciones de Granada arrojan una clara desproporción: solo 2 de cada 100 ciclistas deportivos eran mujeres.

"Aunque ahora hay más mujeres, tradicionalmente el ciclismo ha sido muy de hombres. No sé por qué... hay excepciones, ya te digo; ahora hay muchas mujeres que practican el ciclismo, casi más carretera, pero en general... Hablamos de ciclismo deportivo, en urbano sí están por igual." (Usuario de la bicicleta, Granada)

¿A qué se debe este desequilibrio? ¿Es realmente la bicicleta, aún en pleno siglo XXI, "cosa de hombres" en Granada? ¿Está su uso asociado a prácticas y valores de la masculinidad? Ciertos contextos, especialmente los de las peñas ciclistas, rezuman un ambiente clásico de hombría y camaradería masculina, en el que tan importante es el arrojo para aguantar el tipo encima de "la burra" y la valentía para bajar a toda velocidad por una carretera o camino con curvas, como el trato cercano, la solidaridad y las diversiones de hombres, entre las que las cervezas del tercer tiempo no son en modo alguno el elemento más irrelevante.

Las complicidades y las bromas que circulan en las peñas ciclistas y los grupos de amigos que salen el domingo tienen una marcada componente de género. La aparición de una mujer en estos contextos suele alterar y modificar las conductas, algo que a veces es vivido con recelo, pero que también es visto con naturalidad por ciclistas que abogan por otras formas de interacción y sociabilidad menos segmentadas en términos de género, y, sobre todo, que no reproduzcan las tradicionales formas de masculinidad.

"Si pensamos así en clave muy tribal, pues si aparece una mujer se corta ese ambiente, ese lenguaje, se les corta el rollo... Entonces están muy cerrados. Aunque luego hay otros que vienen con nosotras y dicen: yo es que me he pasado diez años corriendo en un grupo de carretera de estos y estoy hasta las narices." (Representante de club ciclista, Granada)

Pero más allá de las bromas o los temas de conversación, existen actitudes y motivaciones diferentes entre unos y otras a la hora de afrontar una salida ciclista: los piques y la competitividad se asocian fundamentalmente a lo masculino, mientras que las mujeres que utilizan la bicicleta de forma deportiva dicen hacerlo desde un posicionamiento más relajado y con menos expectativas:

"La inquietud que podamos tener nosotras a la hora de dar una vuelta en bici y la inquietud que puedan tener ellos a la hora de dar una vuelta en bici... son niveles bastante distintos. El nuestro es un nivel mucho más suave y más tranquilo y el de ellos es un nivel que va subiendo rápidamente y en el que se pican mucho entre ellos." (Representante de club ciclista femenino, Granada)

Estas diferencias coartan en buena medida la incorporación de muchas mujeres a una práctica que ciertamente les resulta atractiva, pero para la que no se sienten igual de preparadas que sus compañeros:

"Yo se lo digo a mi novia a veces, que se venga que vamos a salir un grupo... Pero ella me dice, es que yo voy más lenta... Y a lo mejor a ella le gusta, pero se corta." (Usuario de la bicicleta, Granada)

Esta lógica, que podría parecer exclusiva del ámbito deportivo –y que se ve, sin duda, magnificada en el mismo–, se reproduce sin embargo en otros espacios y otras prácticas ciclistas. A nivel urbano, observamos cómo las lógicas de la velocidad y de la defensa del espacio imperan durante el tránsito por la ciudad. Se asume que para desplazarse por ciertos espacios urbanos es necesario poseer unas habilidades previas que le permitan a uno defenderse y "no ser un estorbo" para el resto de los vehículos, habilidades relacionadas con la propia dinámica del tráfico motorizado y que tienen que ver con la velocidad, la fuerza física e incluso cierta agresividad:



Celebración del aniversario del club ciclista En Femenino en el Llano de la Perdiz. Fuente: Imagen propia

"Si vas miedoso da igual que seas hombre o mujer, los demás te van a comer. Si tú sales como un pardillo, te comen. Tú tienes que tener unas habilidades previas prácticas, si no te machacan." (Representante de asociación, Granada)

"Si estorbas con la bicicleta es porque eres un estorbo como persona y no tienes dos dedos de luces. [...] ¿Qué haría con un ciclista que va a cinco kilómetros por hora con un autobús por la Gran Vía o Reyes Católicos? Yo cogerlo en la Plaza Isabel la Católica y darle dos hostias, porque así no se va, punto; échate por Puentezuelas y vas tranquilamente. El sentido común no lo podemos reglamentar." (Usuario de la bicicleta, Granada)

Los hombres han crecido socializándose en contextos en los que la exhibición de la destreza física y la asunción del riesgo se han aplaudido, mientras se censuraba la expresión del miedo. La bicicleta constituía el vehículo para la libertad de acción, incluso la ruptura con respecto al ámbito doméstico, el lugar femenino de la seguridad. Montar en bicicleta, subirse a los árboles o competir al fútbol o a otra actividad física, han sido formas de socialización masculina. Tanto es así, que toda una generación de mujeres (aquellas que eran niñas en los años 50) ni siquiera aprendió a montar en bicicleta por no considerarse que fuera esta una actividad propia de señoritas y no disponer, por tanto, de acceso a la misma (mientras sí lo tenían, por el contrario, sus hermanos, amigos y novios). Hoy en día seguimos viendo por las calles de Granada grupitos de chicos adolescentes que circulan retándose, haciendo cabriolas y exhibiendo conductas temerarias, mientras las chicas se dedican a entretenimientos más tranquilos.

"Muchos chicos empiezan a coger la bicicleta desde pequeños, aunque no sea así de modo asiduo, pero los ves bajando escalones, tirándose por una cuesta haciendo el loco... Y a las niñas las ves menos. Ellos han ido adquiriendo una serie de destrezas durante años, que nosotras no tenemos, las tenemos que adquirir luego. Yo creo que eso lo tenemos grabado en el cerebro, un miedo que eso no hay quien lo quite." (Representante de club ciclista femenino, Granada)

Así, aunque en la elección del itinerario entran en juego otros factores además del género, observamos que las usuarias de bicicleta en Granada suelen preferir las vías secundarias, más tranquilas y con menos tráfico, donde los coches no pueden alcanzar grandes velocidades y donde la manera de circular es más relajada. La eficacia del recorrido pasa aquí a un segundo plano, asumiéndose que los minutos que se pierden en el desplazamiento se ven compensados por otros factores:

"Yo me muevo por sitios claramente fuera del tráfico, intento evitar el tráfico. De hecho, voy por el centro, aunque tardo más, por no ir por el Camino de Ronda ni por Gran Vía, pero lo tengo super-claro que lo prefiero. [...] Por ejemplo una amiga mía dice: 'tía, pero cómo vas a ir por el centro, que vas muy lenta, yo voy por la Gran Vía, y eso son tres minutos más o cuatro', pero es que la calidad de vida, la alegría de pasear... no tiene punto de comparación para mí." (Usuaria de la bicicleta, Granada)

Una respuesta ante este predominio de lo masculino por parte de muchas mujeres la encontramos en el ámbito del ciclismo deportivo.

Ante esta situación, algunas mujeres ciclistas se han asociado para combatir la desigualdad y proporcionar contextos para que las mujeres puedan disfrutar de la bicicleta sin las exigencias de ciertas prácticas masculinas. Así, en el año 2012, surge el club ciclista *En Femenino*, creado y pensado por y para mujeres que quieren acercarse a la bicicleta como deporte, aunque también participan hombres de forma minoritaria. El objetivo es crear un espacio en el que la mujer se sienta cómoda practicando ciclismo y pueda desarrollar sus capacidades, y eso pasa por crear una atmósfera de ayuda más que de competición, de diversión más que de sufrimiento épico, de apoyo a las inseguridades, de respeto y comprensión hacia el miedo, más que de rechazo y escarnio ante la debilidad.

"La timidez, vencer miedos, límites que nos ponemos, rodeada de chicos te da mucha vergüenza, te sientes más tímida, más torpe, te da mucho miedo... No te atreves. Entonces si de verdad tienes una oportunidad entre chicas parece que te abres, que desarrollas más tus capacidades porque estás más tranquila, y te encuentras más con iguales." (Representante de club ciclista femenino, Granada)

El hecho de “hacer las cosas entre mujeres” se reivindica, además de como disfrute, como camino para permitir la adquisición de determinadas destrezas y confianza entre un sector más amplio de la población femenina.

“A lo mejor no existe una relación absolutamente directa entre una cosa y la otra [...] pero de las que han venido ninguna ha dicho: por qué aquí no hay hombres. Al revés, algunas han dicho: yo vengo aquí porque no hay hombres. Porque me siento mejor, porque me encuentro entre personas que tienen los mismos problemas que yo para, por ejemplo, tirarme por una cuesta, que a un tío le sale como innato y nosotras tenemos más miedo, porque no lo hemos estado haciendo desde chiquititas.” (Representante de club ciclista femenino, Granada)

No desechan este colectivo otras prácticas tradicionalmente masculinas: en el “tercer tiempo”, las cervezas son sustituidas en gran medida por bebidas no alcohólicas y refrescos “cero-cero”, pero reina también un ambiente de complicidad y bromas, que propicia que surjan vínculos emotivos y amistades más allá de la bicicleta.

4. Percepciones en torno a las prácticas y a los actores.

4.1. La percepción del riesgo en la circulación ciclista.

En general, la percepción del riesgo ciclista va pareja al número de accidentes. Así, si nos ajustamos a las estadísticas, uno tiene cinco veces más posibilidades de sufrir un accidente mortal en bici en los Estados Unidos que en Holanda, y 30 veces más posibilidades si se trata de un accidente no mortal (Pucher/Buehler, 2008: 505). Aun teniendo en cuenta la dificultad de comparar estos datos en diferentes países (ya que las fuentes son diferentes), parece lógico que los holandeses no crean que montar en bici sea una práctica de riesgo. Sin embargo, la creencia de que el ciclismo es una práctica de riesgo, no depende solo del peligro real que estadísticamente pueda confirmarse. Hay, pues, elementos empíricos, y otros puramente ideáticos, que influyen en la percepción del riesgo.

Una serie de factores han provocado que Granada pase en pocas décadas –a partir sobre todo de los 70 y 80– de ser considerado un escenario de bajo riesgo para la bicicleta a un espacio de inseguridad ciclista. La aparición de nuevas y mejores infraestructuras que permiten a los vehículos alcanzar grandes velocidades; la imparable expansión de la ciudad; el aumento de los ingresos de la media de la población, que vuelve más accesible la compra de un coche para una gran mayoría de las familias; las nuevas pautas de movilidad (ciudad difusa que requiere un número de desplazamientos diarios cada vez mayor) y, sobre todo, la aparición/intensificación del culto al coche, generaron el desplazamiento progresivo de la bicicleta. Durante los años 70 los usuarios de bici disminuyen al tiempo que aumentan los de vehículo privado. Es una cuestión de economía, de estatus y de aceptación del nuevo símbolo del desarrollo y el éxito: los que antes iban a trabajar en bicicleta quieren a toda costa un coche, o una moto. En la medida en que la bicicleta ha ido desapareciendo de las vías, montar en bici se ha considerado cada vez más peligroso, hasta que en los años 90 su uso, más allá del fin deportivo, llega a convertirse en inusual para una ciudad como Granada.

En este escenario aparecen los discursos ecologistas e institucionales sobre el uso de la bicicleta, ambos impregnados en mayor o menor medida de una “lógica del miedo”: las calzadas pasan a convertirse en terreno hostil para el ciclista; las calles de la ciudad son ratoneras donde es necesario andar con los reflejos bien despiertos, y muchas de las carreteras del área metropolitana se destierran directamente de los itinerarios ciclistas por considerarse recorridos “suicidas”. La bicicleta aparece así como un elemento frágil e indefenso frente a la potencia y velocidad de los vehículos a motor.

Se instaura así el discurso sobre el miedo a circular en bicicleta, que en Granada sigue estando muy presente en una buena parte de la ciudadanía, miedo fomentado desde las instituciones públicas y desde los propios colectivos ciclistas.

En el caso de los colectivos ciclistas, el peligro se convierte en el argumento primero para reivindicar un espacio ciclista segregado. La bicicleta es percibida como un elemento frágil en medio del tráfico, por lo que hay que protegerla y, por tanto, segregarla. Pero este discurso, que pretende luchar en favor de la bicicleta, tiene el paradójico efecto de reforzar el miedo entre los ciclistas y los potenciales usuarios:

“Las propias asociaciones de ciclistas que tienen como objetivo el que la gente vaya en bici, han estado diciendo durante años que la bicicleta es súper peligrosa. ¡Qué estrategia de marketing tan mala! Y ahora que querían poner el casco obligatorio, esas mismas asociaciones no querían argumentando lo siguiente: ¡que la bicicleta no es peligrosa!” (Representante de asociación ciclista, Granada)

Hoy en día existe en Granada, sin embargo, por parte de ciertos colectivos, un claro contradiscurso en torno a la percepción del riesgo y al peligro real de los ciclistas. Desde distintas asociaciones se aboga por desmitificar el peligro al que está sometido el usuario de bicicleta y por desmontar un alarmismo que se considera injustificado. Este discurso, sin embargo, también utiliza el argumento del riesgo (en este caso, en sentido inverso) para defender un posicionamiento ideológico y una forma de entender la bicicleta.

Al hablar sobre las “políticas del miedo”, los desmitificadores del “peligro ciclista” se basan tanto en datos de la Generalitat de Cataluña, que demuestran que la bicicleta es mucho menos peligrosa que el resto de vehículos (con un 3% de accidentes en Cataluña frente al 25% de motocicletas), como en la accidentalidad reflejada en el propio PMUS de Granada. Desde esta interpretación, las cifras no parecen justificar el miedo que se ha creado en torno a la bicicleta en nuestra sociedad:

“Los accidentes registrados por la DGT se dan en intersecciones, no porque te arrojen por detrás, en intersecciones se dan porque tú no eres visible. [...] Por otro lado, ¿la accidentalidad ciclista en la ciudad es tan grave? ¿Es que yo cuando salgo por la ciudad voy viendo ciclistas muertos por todos lados? [...] Según los datos del PMUS de Granada, ni un muerto ciclista en la ciudad y cuatro muertos de coche. ¿Qué pasa?” (Representante de asociación ciclista, Granada)

En los últimos cinco años, la situación en Granada ha comenzado a dar un giro, todavía tímido pero que se dirige de forma inequívoca hacia una normalización de la bicicleta. La ciudad está congestionada, la crisis económica se ha cebado en la clase media y baja y existe un nuevo culto al cuerpo y al deporte como hábito saludable. Se asiste, además, a una lucha entre la percepción de peligro que supone ir en bicicleta por la ciudad y el “efecto contagio” que está produciéndose entre la población al ver a diario a gente que se va sumando a la bicicleta. Lo cierto es que muchos granadinos se están pasando a la bicicleta, pero también es verdad que aún hay muchos más que quieren usar la bici “pero no se atreven”. La bici sigue percibiéndose como un vehículo peligroso por el grueso de la sociedad, tal y como se pone de manifiesto en los rostros de los transeúntes cuando ven a un padre transportando a su hijo en bici en medio del tráfico de la calzada.

“Aquí ir de ciclista es de valientes.” (Empleado de tienda-taller, Granada)

La percepción del riesgo por parte de los ciclistas suele ser mayor que el verdadero riesgo real de sufrir un accidente⁷, lo que se explica parcialmente por la sensación general de estrés que sufre el ciclista urbano cuando está inmerso en el tráfico de Granada, así como por otros factores estructurales y sociales, pero también por la propia condición y características del usuario. Podemos hablar, por tanto, de factores endógenos y exógenos:

Entre los primeros, tal vez el que más influye en la percepción y vivencia del riesgo es el **grado de habilidad y experiencia del ciclista**. A mayor experiencia/destreza del ciclista, menor será el temor que el tráfico le inspira y menor la sensación de peligrosidad. Los ciclistas que llevan muchos años usando la bicicleta se sienten por lo común relajados, tranquilos, cuando circulan por la ciudad. Son capaces de reaccionar con más rapidez ante posibles peligros y tienen mayor capacidad de anticipación. Esta habilidad tiene que ver tanto con la destreza para manejar el propio vehículo como con la comprensión de las lógicas del tráfico urbano:

“Yo voy cómodo, pero a lo mejor yo voy cómodo porque cuando tú ya tienes una mijilla de manejo de la bicicleta tú ya vas cómodo, porque puedes pegar un freno, te puedes meter por cualquier lado... Tienes más habilidad. Pero yo entiendo que cualquier persona que quiere ir a trabajar eso no lo va a hacer, eso es un estrés: freno, semáforos, cuélate por aquí, las motos por el otro lado... Es un auténtico caos, que a mí me gusta y me parece bien porque estoy acostumbrado, pero para una persona que esté empezando a coger la bicicleta... no sé, yo creo que sería un estrés agobian-

te y engorroso, y eso haría directamente que dijera: ‘no, no, yo la bicicleta no la cojo, voy andando o en autobús o voy en coche’. ¡Tú dile a mi padre que se meta por Granada! Gente que está acostumbrada o que tiene una habilidad o una destreza con la bicicleta, eso no es nada raro, pero se lo pides a alguien que no tenga tanto manejo con la bici y yo creo que realmente es agobiante. Por ejemplo una compañera nuestra de Ambientales no coge la bici aquí porque tiene miedo.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Los ciclistas experimentados no perciben la circulación en el tráfico como un problema o, al menos, no como un problema que los limite. Los principiantes o los ciclistas esporádicos, por el contrario, se sienten con frecuencia más inseguros y así lo expresan. Pero incluso los ciclistas que no temen por su integridad física al montar en bici por Granada, sí hablan del riesgo que supone para los principiantes. La ausencia de un hábito hace que el propio ciclista pueda generar situaciones de riesgo para sí mismo y para los demás:

“Si no tienes experiencia o te da un poco de susto, yo creo que sí es peligroso. Ya se te suman los otros más tu inseguridad. [...] Si vas inseguro, yo iría por la acera con la bici, antes que ir por la carretera. Y si estás inseguro sí está bien ir por el carril bici.” (Empresario de la bicicleta, Granada)

Otras variables endógenas que marcan la percepción del riesgo son:

Tipo de actividad ciclista: En Granada el uso deportivo de la bicicleta por parte de muchos usuarios influye directamente sobre sus habilidades ciclistas y su percepción del riesgo. La actividad deportiva continuada, sea de carretera o de montaña, hace que el ciclista disponga de un mayor dominio del vehículo y mejore su forma física, lo que contribuye efectivamente a generar menos situaciones de peligro y a asentar la confianza necesaria para que disminuya la sensación de riesgo al circular. Esta habilidad no necesariamente se traduce en un discurso más comedido sobre el riesgo. La expresión “te juegas la vida” es repetida con frecuencia por los ciclistas de carretera cuando hablan de su afición. No es que los ciclistas deportivos no perciban el peligro de compartir el espacio con el resto del tráfico en determinadas vías, sino que confían más en sus capacidades para gestionar y evitar las situaciones de riesgo o, simplemente, su pasión por la bicicleta puede más que su miedo:

“Sí es cierto que la condición física puede influir un poco; un ciclista deportivo que más o menos esté en forma, a la hora de subir una cuesta o hacer según qué maniobras, es más ágil. Y yo he visto a ciclistas urbanos que se les ve un poco inseguros... Entonces eso sí puede ocasionar un riesgo.” (Usuario de la bicicleta deportiva, Granada)

⁷ Al menos en virtud de los datos aportados por el PMUS, donde los accidentes ciclistas suponían en el 2011 menos de un 5% de los accidentes totales en ciudad, contrastando con el 17 % para ciclomotores y el 47% para turismos.

“El ciclista deportivo, tanto el de montaña como el de carretera, está acostumbrado a circular por calzada, y cuando se integran en la ciudad se integran como un vehículo más.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Pero no podemos olvidar que, para algunos ciclistas deportivos (aquellos que practican descenso, enduro⁸, o BMX, por ejemplo) el riesgo tiene además otras connotaciones. El riesgo, la aventura, el reto suponen *leitmotivs* esenciales de ciertas prácticas deportivas, incluso elementos importantes de la sociabilidad masculina entre algunos colectivos. La adrenalina que produce esquivar obstáculos a toda velocidad, deslizarse por pronunciadas pendientes o hacer cabriolas en el aire, puede ser recompensa suficiente para desafiar y vencer los propios miedos. Para ciertos colectivos estas aficiones forman parte de un estilo de vida en el que el riesgo es la sal y pimienta que adereza la diversión, buscando siempre escapar de la monótona, aburrida y previsible cotidianeidad.

Por otra parte, determinados usos de la bicicleta, por ejemplo el transporte de niños, cambian sustancialmente la percepción sobre el peligro y la vulnerabilidad del usuario. Personas que por lo común se sienten seguras circulando en bicicleta perciben un riesgo mucho mayor cuando llevan a su hijo al colegio, volviéndose de pronto más conscientes de ciertos peligros y modificando sus estrategias de circulación:

“No, cuando llevo a mi hijo sí, sí voy más nervioso, lo que pasa es que cojo nada de calzada, me voy siempre por aceras. Si voy con él intento ir siempre por aceras, aunque tarde más y aunque sea más incómodo.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Cuerpo, aptitudes físicas y percepción de las mismas: Sentirse capaz sobre una bicicleta, saber que se puede reaccionar ante imprevistos, alcanzar unas velocidades adecuadas y maniobrar en determinadas situaciones es fundamental para gestionar las situaciones de peligro y mantener una adecuada percepción del riesgo. No se trata tanto de estar en una gran forma física –aunque una aptitud atlética puede ser importante en función del tipo de espacio en que nos movamos–, como de sentir que se dispone de las habilidades necesarias para desenvolverse con una bicicleta en medio del tráfico. Esta capacidad está relacionada con lo que algunos denominan la “autoestima ciclista”, es decir, el grado de confianza en las propias capacidades.

“Tienes que tener un poquillo de seguridad en ti mismo y haber montado, por ejemplo, en moto, y ver cómo funcionan los coches, porque claro, vas en una bici y nunca has conducido en bici y la inseguridad que te da que tengas un coche aquí, porque

8 Modalidad competitiva de MTB donde existe una mayor proporción de descensos y un mayor nivel de dificultad técnica en los mismos. Tanto la bicicleta como las protecciones que usa el ciclista para realizar la actividad son diferentes a la de los practicantes de MTB.

la distancia de metro y medio no la respetan... O sea, tienes que pillar seguridad en ti mismo para montar en bici aquí en Granada.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Género: En la mayoría de los casos, la percepción del riesgo es mayor en las mujeres, de ahí que muchos de los estudios realizados concluyan que las mujeres usan en menor medida la bicicleta porque no están acostumbradas a desenvolverse en ciertos contextos estresantes de tráfico (Krizek, et al., 2005: 32), de la misma manera que eligen la bicicleta cuando van al trabajo preferentemente si el lugar de trabajo está cerca de casa, obviando la opción ciclista cuando hay que recorrer grandes distancias. Los estudios europeos muestran que normalmente las mujeres y las personas de mayor edad son especialmente sensibles a los peligros del tráfico (Garrard et al., 2008).

Aunque existen otras variables como el grado de destreza, la edad o la forma física que, a nuestro juicio, resultan más determinantes, no podemos obviar que lo que ha venido a llamarse “socialización de género” imprime a hombres y mujeres no solo unas destrezas y competencias diferentes, sino también unos valores, actitudes e ideas distintas, lo que tiene indudables consecuencias en la percepción del riesgo. La proporción de ciclistas varones en comparación con la de las mujeres es ya un claro indicador de diferentes valoraciones sobre el cuerpo, la habilidad y destreza física, la capacidad de gestionar el estrés o la actitud con respecto al peligro, elementos que ya son perceptibles a muy temprana edad. Entre los “montañeros” es frecuente hablar del miedo a los descensos como el “punto débil” de muchas de las mujeres que practican este deporte. Las mujeres, menos habituadas a practicar deporte, con menos confianza en sus capacidades corporales y un hábito de movilidad basado en la pasividad (suelen ser “transportadas” por otros), se sienten por lo común más vulnerables sobre una bicicleta. Los hombres, por el contrario, muestran mayor disposición a integrarse en el tráfico (Emond et al., 2009) y a desenvolverse en situaciones que pueden ser consideradas de riesgo.

En nuestro estudio, hemos podido comprobar cómo son ellas mayoritariamente las que en la ciudad llevan ciertos complementos de seguridad. Algunos estudios (Krizek et al., 2005: 36) concluyen que la preocupación por llevar un foco de luz en la bicicleta es mayor en las mujeres que en los hombres, mientras que estos son mucho más desprevenidos o indiferentes en cuanto a elementos de seguridad. De la misma manera, las mujeres parecen más propensas a identificar el mal estado de las carreteras y calles, o las dificultades en las intersecciones, como un peligro notable.

No obstante, el incipiente uso ciclista por parte de mujeres está relacionado también con la progresiva percepción de seguridad en las ciudades, especialmente en aquellas que tienen una amplia red de carriles bici.

Edad: Las investigaciones sobre los usos ciclistas sugieren una relación entre el arraigo de las culturas ciclistas y las edades de los ciclistas, de tal manera que en aquellos países, como Dinamarca, Bélgica o Alemania, en los que la bicicleta se ha convertido en un modo de transporte ordinario y cotidiano, se encuentran ciclistas de todas las edades, con distintos propósitos y motivaciones (Pucher/Buehler, 2008: 496). Por el contrario, allí donde la cultura ciclista está aún poco desarrollada, los jóvenes son la inmensa mayoría de los usuarios de la bici. Así, pues, en Andalucía la bici es una herramienta asociada no solo al hombre, sino al hombre joven, lo que tiene un indudable efecto disuasorio para los mayores, dado que se vincula la práctica ciclista a conductas juveniles, de diversión y donde lo temerario es casi buscado.

Es evidente que mientras que los ciclistas más jóvenes son propensos a desarrollar conductas “peligrosas” y a exponerse a situaciones de riesgo, conforme la edad de los usuarios es mayor la sensación de vulnerabilidad y peligro está más presente y las conductas ciclistas se vuelven más cautelosas.

“Cuando eres joven vas en plan ‘me como el mundo... no hay barreras para mí. Yo recuerdo que yo no paraba nunca, y podía mantener siempre la misma velocidad; iba sorteando la gente, en los bordillos daba un salto en velocidad para no fastidiar la bici... era una bala, y yo tenía conciencia de que la gente me miraba. Ahora cuando veo un jovencuelo de esos, digo: ‘así era yo.’” (Usuario de bicicleta, 55 años, Granada)

Los adolescentes son los que demuestran estilos de conducción más temerarios (no es raro encontrar grupitos de amigos haciendo caballitos por alguna de las vías principales del centro de la ciudad). Los jóvenes se sienten más ágiles y más confiados, son menos conscientes de ciertos peligros, y, además, buscan a veces el riesgo como un modo de diversión y de autoafirmación frente al grupo, especialmente en esa edad en que son necesarias las exhibiciones de valentía y destreza para alcanzar el reconocimiento de la hombría. Por el contrario, los usuarios que empiezan a aproximarse a la vejez se encuentran en una posición crítica: ya no disponen de la forma física de la que gozaban años atrás, sus reflejos y sus fuerzas se ven mermados y existe, por tanto, una sensación de vulnerabilidad mayor, lo que explica en parte la drástica disminución de usuarios de bici a partir de ciertas edades:

“Yo te digo una cosa: por la mayoría de calles las personas mayores no pueden conducir porque te juegas la vida. Yo estoy acostumbrado a hacer deporte, pero el que no

sale mucho, tiembla. Y como no hay carril bici apenas. La gente yo veo que, cuando ven a un viejo, van más tranquilos. El coche no pita, y el autobús espera, pero no todo el mundo tiene respeto. La gente va a todos los sitios con prisa.” (Usuario de la bicicleta, 65 años, Granada)

En los clubs y peñas ciclistas existen muchos varones ya jubilados, incluso que se acercan a los 80 años. Es interesante que, acostumbrados en muchos casos a la conducción en carretera, no experimenten el peligro en esos contextos, y sin embargo se sientan poco atraídos por circular por la ciudad:

“A mí no me compensa. Me compensa hacer kilómetros al aire libre, para hacer deporte, y sé que hay un riesgo, pero vale la pena. Además en la carretera vamos en grupo, y quieras que no vas más protegido. Pero en la ciudad, no te respeta nadie.” (Usuario de la bicicleta, 68 años, Fuente Vaqueros)

Cultura ciclista: Muchos de los usuarios de la bicicleta granadinos han adquirido su hábito ciclista en ciudades donde ya existía una cultura ciclista más desarrollada. Personas que han crecido o vivido durante largos periodos de tiempo en un contexto cultural en el que la bicicleta se encuentra normalizada, en ningún caso la perciben como un peligro para su integridad. Así, una usuaria de 65 años que ha vivido la mayor parte de su vida en Cambridge aseguraba que Granada era una ciudad muy cómoda para circular en bicicleta y que en ningún caso percibía una sensación de riesgo.

“Yo la bici la he usado desde siempre. En Inglaterra vivía en Cambridge, y en Cambridge se usa mucho la bici porque es un sitio plano, pequeño, es una ciudad universitaria... y se usa mucho. Allí es realmente el medio de transporte que usa todo el mundo, no solamente los jóvenes.” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Los estudios han demostrado que, cuando la percepción del riesgo es mayor, los que se animan a coger la bicicleta se ajustan más a un perfil de varón, en el que el riesgo, el desafío, incluso la destreza y el dominio del vehículo, está en sintonía con su masculinidad. Dicho de otra manera: en los países en que la bicicleta forma parte cotidiana del paisaje urbano, también los individuos con notable percepción de riesgo usan la bicicleta, frente a aquellos países, con escaso desarrollo de la cultura ciclista, en los que el perfil de hombre prudente y poco amante de los riesgos prefiere otras formas de desplazamiento (Pucher/Buehler, 2008: 496).

Las mismas consideraciones pueden hacerse con respecto a contextos locales con larga tradición ciclista. En el área metropolitana granadina encontramos pueblos donde la bicicleta no ha dejado de estar presente en la movilidad cotidiana de las personas en ningún momento y donde, consecuentemente, la percepción del riesgo es menor. Es el caso del municipio de Fuente Vaqueros, situado en

plena vega, a 12 km de la ciudad de Granada. Allí el uso de la bicicleta es, si no masivo, sí absolutamente generalizado y tan tradicional que la localidad se ha ganado el apelativo de “pueblo de los chinos”.

“Aquí todo el mundo tiene dos o tres bicicletas. No hay ninguna casa en que no haya bicicleta. Hasta la policía aquí ha sido de los primeros en ir en bicicleta. Van los niños y los mayores, las mujeres... todo el mundo. Cuando vas al bar o vas al campo, lo normal es ir en bici. La gente tiene coche para los pequeños desplazamientos, aquí vamos siempre en bici. La mía tiene casi más año que yo.” (Usuario de la bicicleta, 68 años, Fuente Vaqueros)

Verdaderamente, en Fuente Vaqueros la bicicleta es usada por ciclistas de todos los perfiles y todas las edades, y, muy significativamente, por hombres de cierta edad. No es una novedad que ha llegado con la modernidad o una afición incorporada gracias al mundo deportivo (aunque no faltan tampoco aquí grandes aficionados a la bicicleta de carretera), sino una práctica tradicional, que sin embargo no ha perdido vigencia. La actividad campesina en un entorno llano como el de la Vega y la dispersión de los campos a los que el jornalero iba a trabajar, han marcado sin duda los usos de la bicicleta en este sentido. La bicicleta ha sido usada tradicionalmente como medio de transporte y de trabajo, para desplazarse hasta las labores que se trabajaban y para transportar sacos de grano o de estiércol, cajas de tomates, panochas de maíz o arrobos de vino, entre otras cosas. En este contexto campesino, los ritmos y las formas de circulación son muy distintas a las que encontramos en la ciudad (tráfico poco denso, un espacio muy reducido, ritmos pausados y tiempos que se corresponden más con el ciclo agrario que con los tiempos productivos de la ciudad). Hombres que casi alcanzan (y en ocasiones superan) los 80 años, hacen un uso diario de la bicicleta sin ningún miedo, y circulan pausadamente por las calles y carreteras, a sabiendas de que la bicicleta es allí parte del paisaje y que los conductores están acostumbrados a su presencia.

Experiencias vividas: Hay vivencias personales que influyen de manera determinante en la forma en que la conducción en bicicleta es percibida por los usuarios y calificada como una actividad de riesgo o no para ellos. Disponer de experiencia previa a la hora de circular en el tráfico, sea como conductor de coche o de moto es, por ejemplo, uno de los factores que facilita la integración del hábito ciclista y disminuye la sensación de riesgo. Los usuarios que han conducido una moto antes de empezar con la bicicleta son los más aventajados en este sentido: conocen el tráfico, están habituados a la proximidad de los coches y han interiorizado ciertos hábitos a dos ruedas para desenvolverse en el mismo:



Ciclista en Fuente Vaqueros. Fuente: Imagen propia.

“Yo he tenido ciclomotor desde los 14 y carné desde que pude, entonces también estoy acostumbrado al tráfico normal, no soy alguien que a lo mejor no tiene carné y un día con 30 o con 25 años lo sueltan con una bicicleta en medio de... Esa gente yo entiendo que se sienten más seguros yendo por la acera, o esquivando peatones... Y digo se sienten porque en un cruce o alguna historia se la puede dar un coche con muchas más probabilidades de lo que se la puede dar en la calzada. Pero claro, es una percepción.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Por otro lado, las experiencias negativas en este sentido pueden marcar la percepción de una persona y hacerla desistir de su interés:

“Con la bicicleta puedes tener una mala experiencia si tú no sabes lo que estás haciendo. [...] Un día me encuentro en una rotonda de la autovía que es compleja a un tipo asustado, tirado en la carretera, diciendo: ¡esto es peligrosísimo! El hombre, sin tener ni puñetera idea, coge una bicicleta del niño y se mete una mañana ahí. Eso no se hace así. Usted tiene que coger una bicicleta con unas prestaciones, y tiene que tener un mínimo de forma física. Es que estuvo a punto de que lo atropellaran. Entonces, de hacer las cosas bien o hacer las cosas mal depende que estés hablando como yo hablo o que no cojas una bici nunca más en tu vida.” (Representante de asociación, Granada)

En algunos casos, la percepción del riesgo viene determinada por tal o cual noticia periodística, o incluso por el conocimiento de alguna marcha reivindicativa

que venía a protestar por recientes muertes de ciclistas en carretera. Es sabido que las noticias catastróficas o, simplemente, negativas (como los secuestros de niños, por ejemplo) calan en la opinión pública, generando a veces un miedo desmedido e infundado. Algunos entrevistados aseguran no montar en bicicleta por la ciudad porque creen haber oído o leído que son frecuentes los accidentes, incluso las muertes, lo que les disuade de hacerlo.

El tipo de bicicleta: En una ciudad como Granada, con determinadas zonas donde las pendientes son considerables y las calles estrechas, el ciclista se ve obligado a alcanzar cierta velocidad para no ralentizar el tráfico. En estos casos, una bicicleta con ciertas prestaciones puede marcar una diferencia importante en la vivencia y percepción del riesgo. Las bicicletas con cambios son las más frecuentes en la ciudad, y cada vez más se están viendo bicicletas eléctricas. Por el contrario, se considera que conducir bicis plegables puede ser peligroso en determinados espacios donde hay que alcanzar cierta velocidad, como rotondas o carriles de tráfico rápido. Es interesante observar que los aspectos más valorados en las bicis son aquellos que le permiten al ciclista alcanzar velocidades más altas, de manera que disminuya la presión del tráfico (aunque la velocidad aumente el riesgo real de sufrir un accidente).

Además de estos factores, la propia configuración del espacio urbano y las condiciones de circulación en la ciudad, son factores que determinan la forma en que se construye y percibe el riesgo por parte de los ciclistas granadinos. Hemos identificado cuatro variables exógenas que influyen en la experimentación de situaciones de riesgo por parte de los usuarios:

Presencia de infraestructuras ciclistas: allí donde hay un espacio de circulación segregado para la bicicleta, la percepción del riesgo por parte de los usuarios se modifica de manera radical, aunque no necesariamente para disminuirlo. Tanto las características del carril bici como el tipo de ciclista y sus hábitos de conducción influyen directamente sobre la percepción del peligro. Así, los ciclistas experimentados, que están en buena forma física y circulan a velocidades altas encuentran que los carriles bici en Granada son para ellos mucho más peligrosos que la conducción en calzada:

"Yo me siento perfectamente seguro circulando por la calzada; de hecho me siento mucho más seguro que circulando por el carril bici, porque yo me manejo a una velocidad de 25-30 km/h, según por donde sea, y yo a esa velocidad no puedo ir por un carril bici. En un carril bici, ¿qué puedes ir, a 10 km/h?" (Usuario de la bicicleta, Granada)

Para los ciclistas que se mueven con rapidez, los carriles bici resultan claramente más peligrosos que una circulación integrada en el resto del tráfico. Sin embargo, para los menos experimentados, con menos capacidades físicas o aquellos que en general prefieren moverse más despacio, se trata de un elemento que añade seguridad a sus recorridos. Los carriles bici son percibidos por un amplio sector de la población ciclista como elementos clave para esta seguridad:

"El carril bici me parece no solo útil, sino necesario por razones de seguridad del ciclista, porque la conciencia al menos en esta parte del mundo no es muy grande. Yo agradezco que los conductores pongan el intermitente y se alejen de mí al menos un metro y medio, pero también señalo cuando a veces me pasan a medio metro, porque mi bici se puede mover o puedo intentar esquivar un obstáculo o un bache; entonces me juego la vida. Entonces carril bici sí." (Usuario de la bicicleta, Granada)

Sobre la seguridad o inseguridad del carril bici y los distintos posicionamientos existentes al respecto volveremos en un epígrafe posterior.

Modelo de ciudad, tráfico y tipo de viario: la configuración de la ciudad y del tráfico que en ella predomina resultan factores determinantes en la construcción y vivencia del riesgo ciclista. Según sea el tipo de vía que predomine en el espacio urbano, la sensación de riesgo por parte del ciclista podrá ser mayor o menor. En ciudad, las vías que provocan más inseguridad entre los ciclistas son aquellas de tráfico rápido con más de un carril de circulación. Aquí los vehículos pueden alcanzar velocidades en torno a los 50 km/h (aunque en determinados tramos esta velocidad se supera) y permiten una mayor maniobrabilidad (los coches cambian de carril, paran en doble fila, etc.), lo que obliga al ciclista a una concentración mucho mayor ante los estímulos y los posibles peligros:

"Hay sitios que son muy problemáticos, quisiera evitarlos y no puedo, no tengo alternativa para cambiar: Gran Vía, Severo Ochoa... [...] Sobre todo las calles de doble carril en cada sentido son las peores porque los vehículos van a más velocidad. Además, donde hay un carril para cada sentido suele haber más anchura que donde hay dos que se han metido con calzador." (Usuario de la bicicleta, Granada)

Las rotondas son otro de los "puntos negros" del ciclismo. Las altas velocidades que los vehículos alcanzan en ellas, las entradas y salidas, las intersecciones, hacen que el ciclista se encuentre particularmente indefenso:

"Una bici en la rotonda del Palacio de Congresos es carne de cañón... Yo me defiendo a base de piernas y calculando bien, vas con mucho impulso y entras y sales rápido..." (Usuario de la bicicleta, Granada)

Por otra parte, encontramos las calles de un único carril y sentido de circulación. Si, por un lado, la menor velocidad a la que circulan los vehículos en ellas genera

una mayor seguridad en el ciclista, el poco espacio disponible, incompatible con el rebasamiento de un coche en condiciones de seguridad, suscita una presión extra sobre el usuario de la bici. La presencia de un vehículo pegado, justo detrás de la bicicleta o, más frecuentemente, el rebasamiento de la misma sin respetar la distancia de seguridad (algo frecuente en calles como Pavaneras o Molinos), puede aumentar considerablemente la sensación de riesgo. Los espacios peatonales o de tráfico restringido del centro de la ciudad son los más valorados como lugares seguros por parte de los usuarios de bicicleta. En ellos, el coche, o ha desaparecido totalmente, o tiene un acceso restringido (solo acceden determinados vehículos y/o en determinado horario). En muchos casos, pueden ser los espacios preferidos por una buena parte de los usuarios.

"Si se puede diseñar la ciudad desde otro punto de vista prefiero calles medio peatonales o con coches como las calles estas que te digo detrás de San Matías... Esas calles me parecen perfectas para ir en bici, porque van los coches muy lentos, la gente andando, y tú puedes ir en bici, está perfecto." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

"Yo por el centro de la ciudad sí que voy tranquila. A lo mejor si voy por la Chana o por el Zaidín sí que me siento más insegura porque ahí no está limitado el uso del vehículo rodado... En el centro me parece cómodo ir en bici." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

En cuanto a las conexiones interurbanas entre los municipios del cinturón y la capital, existe un consenso generalizado sobre la percepción de estos espacios como de riesgo para el ciclista. Se percibe que las carreteras que conectan con los pueblos de la corona son en general inseguras: la mayoría de ellas no disponen de iluminación, arcén adecuado ni infraestructura segregada.

"Cuando salgo de marcha y todo eso salgo en bici también, pero imagínate que es muy lejos... fuera de la ciudad. Si es fuera de la ciudad y es de noche me da miedo, porque meterme en carretera, aunque sea a Ogijares, si voy a volver a las dos de la mañana de Ogijares, me da chungo." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Encontramos, no obstante, diferencias reseñables entre unos municipios y otros: hay carreteras tranquilas cuyo diseño favorece la pacificación del tráfico, y otras que resultan francamente peligrosas:

"Si vas a Huétor, encantador, ¿por qué? Porque resulta que haces tú rotonda y automáticamente tienes un paso de peatones a la salida, después tienes un semáforo, después tienes un lomo de burra, después tienes otro semáforo, después tienes otra rotonda... El coche que coge 50 km/h es porque tienen que ser las 4 y media o cinco de la tarde, que a esa hora ya no hay nadie y los coches van más alegres. Sin embargo en Cájar ya cogen cierta velocidad, y aunque tú vayas por el arcén ya te acojonas un poco." (Usuario de la bicicleta, Granada)



Autobús urbano y ciclista en Gran Vía. Fuente: Imagen propia.

La percepción del riesgo en carretera es más acusada por los que practican una actividad deportiva:

"Dentro de la ciudad es muy diferente. El peligro es siempre mayor en carretera; en la vía urbana a lo mejor hay más cantidad de peligros, pero son peligros menores. Un alcance en carretera no tiene las mismas consecuencias que aquí en ciudad un coche... Yo he visto aquí muchos accidentes de ciclistas, y tienen consecuencias pero son consecuencias mucho más leves" (Usuario de la bicicleta deportiva, Granada)

En cuanto al tráfico, es por un lado la densidad del mismo y por otro el tipo de vehículo predominante en la calzada, lo que determina en el riesgo que experimenta el ciclista urbano. Así, no es lo mismo circular en vías con tráfico restringido o pacificado que en otras colmadas de coches:

"Si yo vengo por el carril-bici a casa de mi madre tengo que atravesar Méndez Núñez, y ahí en Méndez Núñez hay un volumen de tráfico tremendo, yo voy inseguro, me tengo que meter en la acera." (Usuario de la bicicleta, Granada)

Del mismo modo, la sensación para el ciclista es muy diferente si tiene que circular junto a coches o autobuses. El autobús es sin duda el elemento más temido por las bicicletas, debido a sus dimensiones.

"Es que además el autobús es como algo muy gordo, ¿no? Da miedo. El coche no da tanto miedo como el autobús, que no te ve o que si estás intentando adelantarlo te puede apretujar... Y no me he movido entre LAC⁹ porque no voy por la Gran Vía, pero debe ser un asco lo de los LAC. ¡Un tiburón!" (Usuaría de la bicicleta, Granada)

En Granada existe un debate sobre cuál es la capacidad real del propio ciclista para gestionar su seguridad (y quién tiene que hacerse, por tanto, responsable de la misma). Si desde ciertos colectivos se habla precisamente de que el ciclista tiene el poder –y el deber– de evitar y minimizar su propio riesgo a través de una serie de estrategias adecuadas, para otros se trata de una cuestión de respeto y sensibilización por parte de los conductores de coche.

"Luego te das cuenta de que en el 90% de los casos el coche no tuvo ninguna culpa (en el accidente), ¿qué ocurre? Que el chaval que a los 14 años dejó la bicicleta la coge con 20 o con 25, se pone a hacer las mismas tonterías con la bicicleta que hacía cuando tenía 14 porque piensa que sabe conducir... Y tú tienes que ser visible y previsible siempre, que ningún conductor se levanta por las mañanas diciendo: 'hoy voy a atropellar a 3 ciclistas'. Si te ven te van a respetar siempre. [...] Tú tienes que ocupar tu espacio cuando lo necesitas; tú no puedes dejar que te adelante un autobús y que te encierre; tú lo vas a dejar pasar cuando tú puedas; y si quieres apartarte para que pase porque no tienes muchas ganas de darle a los pedales, la gente lo entiende perfectamente." (Representante de asociación, Granada)

"Con un poco de mentalidad tolerante hacia la bicicleta se mejoraría del todo la situación. Yo creo que puede convivir perfectamente en esta ciudad el coche con la bicicleta de forma segura, pero depende de los conductores; es quien lleva una máquina que te puede matar. Yo con la bici no voy a matar a nadie, pero el coche... el de la bici es el que se juega la vida." (Representante de colectivo ciclista, Granada)

4.2. La imagen del ciclista en la sociedad granadina.

La percepción de la bicicleta por parte de la sociedad granadina está inmersa en la actualidad en un interesante proceso de cambio. Tradicionalmente el uso de la bicicleta deportiva o para el ocio ha tenido unas connotaciones bien diferentes, en términos de prestigio y estatus, que el que desprende el ciclista que se desplaza habitualmente en bicicleta. En esas edades, entre los 30 y los 40, en los que en nuestra sociedad se exige un tipo de estatus económico para conseguir el marchamo de persona de provecho, la elección de la bicicleta para los desplazamientos ordinarios puede simbolizar que uno no tiene la suficiente estabilidad económica para adquirir un coche a plazos, que se carece de un oficio, y que, por lo tanto, uno no cumple con uno de los requisitos básicos para alcanzar el estatus de ciudadano estándar. Naturalmente que el uso de la bicicleta puede comuni-

car también que el ciclista en cuestión no es despilfarrador, y que sabe ahorrar un dinero a la vez que hace ejercicio. Sin embargo, el coche está tan connotado simbólicamente con la madurez económica, que el uso de la bicicleta puede no poner en cuestión el estatus de ciudadano integrado y normalizado en edades jóvenes, estudiantiles, pero sí en ciertas franjas de edad en las que el vehículo privado se convierte casi en una exigencia moral.

Así, durante mucho tiempo, la bicicleta urbana ha sido estandarte de estudiantes, pobres o "agitadores". Sin embargo, en la actualidad goza de cierto prestigio, y se está convirtiendo en un medio de transporte legítimo, eficaz y hasta sofisticado:

"Hace 20 años defender la bicicleta en las ciudades era de progres-hippies-colgados. Ahora se puede hacer." (Representante político, Granada)

"Digamos que se nos está expandiendo un poco la mente: la ecología está de moda, la bicicleta ayuda, el deporte está de moda, la bicicleta ayuda... Están viniendo los guiris y estamos viendo que los guiris utilizan la bicicleta y les va tan ricamente..." (Representante de asociación, Granada)

Entre ciertos ciclistas más veteranos, se saluda con satisfacción la generalización del uso de la bici, aunque no faltan los discursos nostálgicos cuando la bici suponía un símbolo de la contracultura:

"Antes veías a un ciclista y le saludabas. 'Es uno de los míos'. Era como una lucha y estabas con nosotros o en realidad estabas en frente, porque lo que se quería verdaderamente era cambiar el modelo de ciudad, el modo de vida... y eso ha traído mala fama porque nos han encasillado". (Usuario de la bicicleta, activista pro-bici, Granada)

Entonces, los que hacían de la bicicleta un estilo de vida se conocían, formaban parte en ocasiones de movimientos asociativos, o al menos se identificaban fácilmente en la calle por ciertos rasgos simbólicos: bicis de paseo, indumentaria "progre", pedalear tranquilo, uso cotidiano. Existe la convicción entre ellos de que han sido protagonistas de un cambio de mentalidad, de tal manera que el activismo ciclista habría dado parcialmente sus frutos. La creación de infraestructuras ciclistas en la ciudad, el auge del ciclismo deportivo y recreacional, así como el surgimiento de ciertas modas ciclistas, son fenómenos que no responden exclusivamente a los movimientos sociales de reivindicación ciclista, pero sin duda han ido modificando progresivamente la imagen de la bicicleta.

Hoy los discursos han cambiado, y también los imaginarios sobre el ciclista urbano. Los mismos que en un pasado no tan lejano denostaban la bicicleta como un

9 Línea de Alta Capacidad.

medio serio de transporte se han dejado seducir por sus encantos y la reconocen a día de hoy como vehículo inmejorable:

“Yo siempre he pensado, como toda la gente de mi edad, que la bici era para cuatro desgraciaos, perro-flautas, y además lo tenía muy claro, tenía entendido que esa gente qué pintaba en la calzada. Vamos camino de 4 años, y excepto un día o dos que tenía que ir en coche porque iba a pasar la itv o porque iba cargado de cualquier elemento, no me he apeado de la bicicleta.” (Representante de asociación, Granada)

Obviamente, se ha producido una desestigmatización en torno a la bicicleta en una buena parte de la sociedad, pero este proceso se halla aún en fase incipiente, y en modo alguno ha calado en todos los ámbitos de la misma. En Granada siguen existiendo sectores claramente conservadores y hostiles en este sentido, tal y como refleja el siguiente artículo de opinión:

“Asistimos a la eclosión de una gripe ciclista que lleva camino de convertirse en pandemia, para la que no se vislumbra, por ahora, antídoto eficaz. [...] Cualquier observador imparcial puede dar fe de que más del noventa por ciento de estos “ciclistas” incumplen todas y cada una de las reglas escritas y no escritas de la convivencia y del tráfico. Para qué hablar de los pseudoecologistas sobre dos ruedas y nada bajo el pelo. Estos son capaces de llevar tras de sí por la Cuesta del Chapiz un autobús, dos taxis y cinco automóviles, obligándoles a reducir la marcha y emitir muchísimo más dióxido de carbono del que el contumaz y lerdo atleta pretende libramos.” (De las Heras, IDEAL, 4-05-2014)

Aquí el ciclista sigue apareciendo como el ecologista trasnochado y revoltoso, como el estudiante irresponsable o como el frívolo “neo-progre”. Las personas de más edad siguen refiriéndose a “los niños de las bicicletas”, en clara alusión a una imagen ciclista que hoy en día sigue estando muy presente en el imaginario local. Y aún hoy, el parado utilizará la bicicleta para su ocio y el deporte, pero se avergonzará de utilizarla como sustituto del coche, dado que no se han perdido las connotaciones de pobreza y marginalidad. El ciclista es, en gran medida, para estos colectivos, lo que los americanos llaman un *loser*, un perdedor. Además, no se ha extirpado la vinculación de la bicicleta a los movimientos contraculturales, por lo que los ciclistas urbanos siguen siendo vistos, en gran medida, como opositores al *modus vivendi* hegemónico, en el cual el vehículo privado es el *sancta sanctorum*.

También entre los gestores de la movilidad local parece imperar, o así se percibe desde ciertos colectivos, esa visión del ciclista como estorbo, como problema o como elemento generador de tensiones:

“Yo les he dejado a la gente de movilidad una bicicleta estupenda durante mes y medio-dos meses, y no sé si se subieron un día en ella. Cuando esas personas hagan un

carril, ¿cómo lo van a hacer? Para ellos es un estorbo, la ven como yo la veía: cuatro perro-flautas que están aquí dando por culo.” (Representante de asociación, Granada)

En cualquier caso, las posturas hostiles hacia la bicicleta suelen estar a día de hoy reprimidas o matizadas en la mayor parte de los casos; no resulta políticamente correcto mostrar una abierta aversión hacia la bicicleta, lo cual ya nos habla de un cambio de mentalidad importante a nivel social. La bicicleta se ha convertido en símbolo de progreso, de europeización y de civismo. ¿A qué se debe?

Aunque para muchos, en una ciudad como Granada, son los estudiantes los que constituyen el grueso del colectivo ciclista y los que están añadiendo más usuarios a la bicicleta, se empiezan a percibir también otro tipo de perfiles que hasta hace poco no eran tan comunes en el paisaje urbano. Para algunos, este es el cambio más interesante a nivel ciclista en la ciudad, y el que puede marcar una verdadera diferencia en la integración de la bicicleta:

“Lo que se empieza a ver también, que eso yo creo que va a hacer efecto llamada, es gente, profesionales, adultos, que no van en plan deportivo sino vestidos de trabajo y que se desplazan a su lugar de trabajo con su chaqueta, sus pantalones y su bicicleta. Eso es algo que se ve mucho fuera de España, en países con cultura ciclista, y que aquí hasta hace bien poquito no se veía. Y esa gente yo creo que le va a dar un empujón bien fuerte al tema, porque de alguna manera van a desestigmatizar la bicicleta como un medio de transporte de perroflauta, de pobre, de hippie y de ese tipo, que es lo que pasaba aquí antes.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Estos usuarios, bien vestidos, con bicicletas elegantes, son los que más llaman la atención en Granada, un lugar donde los ciudadanos están habituados a la imagen del estudiante con vaqueros gastados que pasa en una vieja MTB con una mochila a la espalda. El *commuter* de aire europeo se está convirtiendo en el nuevo referente de la sociedad granadina y, aunque la ciudad todavía anda muy lejos de que sus calles estén invadidas de hombres con maletín y mujeres con minifalda que se desplazan en bici a su trabajo –o precisamente por ello–, la aparición esporádica de estos perfiles es la que suele resultar más llamativa para la población.

“Hay muchos sitios, no solamente el norte de Europa, hay partes en Italia donde todo el mundo va con bici. En Padova yo me quedé flipada: la gente con bici y con el paraguas. ¡Yo es que eso no lo podría hacer! Pero mucha gente, todo tipo de gente, oficinistas... ¡Gente vestida para el Parlamento Europeo! [...]. En otros países es un transporte normal, lo usa el director del hospital y todos. Leí que el alcalde de París o alguien decía: La bici es el medio más elegante de movilidad.” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Este proceso de resignificación del ciclista está relacionado con la conversión de la bici en un objeto de consumo. En contra de lo que habitualmente se piensa desde España, los ciclistas alemanes, daneses u holandeses no gastan grandes sumas de dinero en sus bicicletas y accesorios; de hecho, la mayoría se desplaza en bicis económicas y simples, sin ningún tipo de equipación especializada, y mayoritariamente sin casco (Pucher/Buehler, 2008: 496). En Estados Unidos, las bicicletas de “diseño europeo”, y muy especialmente las conocidas como “Dutch bikes” (bicis holandesas) son las elegidas por un tipo de usuario, consciente de que la bicicleta es un vehículo que transmite información sobre su usuario, de la misma manera que hace el coche o el reloj. En nuestro contexto de investigación hemos percibido un progresivo interés por parte de los usuarios en gastar grandes sumas de dinero en la bicicleta, especialmente en los ciclistas deportivos. Sin embargo, también hay diferentes subculturas urbanas que han convertido la bici en un fetiche: las *fixies* o las bicis customizadas. Una versátil y económica bici de montaña sigue siendo generalizada entre usuarios esporádicos. Y la bici vetusta y barata, del tipo que sea, supone en algunos casos una reivindicación en movimiento contra el *homo economicus*, contra las modas y el consumismo. Y sin embargo, la bici se ha colado entre los objetos de moda, proporcionando el mercado un sinfín de productos que nos hablan del nuevo estatus de este vehículo.

Un caso paradigmático es el movimiento *cycle chic*. Este tiene su origen en el *Copenhagen Cycle Chic*, movimiento ciclista urbano de índole esteta (cuyo lema es “*I choose Style over Speed*”, es decir, “elijo el estilo sobre la velocidad”). En España ha tenido una modesta acogida, en grupos como el *Madrid Cycle Chic*.¹⁰

10 Vale la pena transcribir su manifiesto, copia del de Copenhague:

1. Elijo montar en bici de una forma elegante en cada una de las oportunidades que tenga
2. Me acojo a la responsabilidad de contribuir visualmente a un paisaje urbano estéticamente más agradable.
3. Soy consciente de que mi mera presencia en dicho paisaje urbano inspirará a otros sin que esto me etiquete como “activista pro-bicicleta”.
4. Voy a montar con gracia, elegancia y dignidad.
5. Elegiré una bicicleta que refleje mi personalidad y estilo.
6. Sin embargo, consideraré mi bicicleta como un medio de transporte y un mero suplemento a mi propio estilo personal. Permitir que mi bicicleta me eclipse es inaceptable.
7. Me esforzaré para garantizar que el valor total de la ropa siempre exceda a la de mi bicicleta.
8. Personalizaré mi bici de acuerdo con normas de cultura de ciclismo urbano. Ideas como protector de cadena, pata de cabra, guardabarros, guardafaldas, luces, timbre, transportín, cesta, etc.
9. Respetaré las leyes de tráfico
10. Me abstendré de usar cualquier tipo de ropa ciclista reconocida. La única excepción: el casco – esto está sujeto a libre elección personal.

Los *cycle chic* montan bicis de estilo (plegables o no, minimalistas o de estética antigua), y para ciertos activistas pro-bici suponen el enésimo embiste en que se cosifica a la mujer como un objeto de belleza y estilo. En todo caso, el movimiento es significativo de cómo la bicicleta no está reñida hoy con la elegancia sino todo lo contrario; puede añadir un punto de *glamour* a quien la conduce. Aunque el movimiento, como tal, no ha tenido acogida formal en Granada, sí se observa un progresivo número de mujeres que con sus divertidas y coloridas bicicletas están modificando el imaginario tanto sobre estos vehículos, como sobre los tradicionales ciclistas. Para muchos, ver a una mujer bien vestida desplazándose en bicicleta con naturalidad ejerce un poderoso efecto llamada:

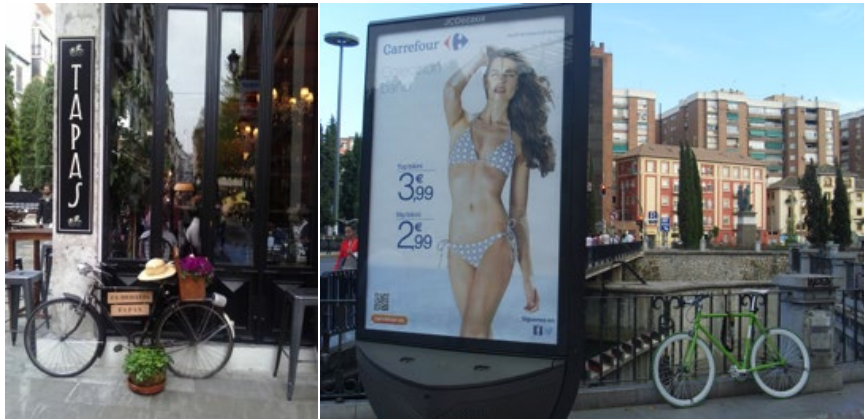
“Si ves a una mujer que domina la bicicleta como que la admiras mucho más. Hay algunas mujeres en el trabajo que dominan la bicicleta y son como el ídolo: a esto hay que sacarle una foto y sacarlo por toda Granada que la gente se va a quedar diciendo: ‘¡hostia, esto es lo más de lo más...!’” (Representante de asociación, Granada)

Algunas usuarias reconocen incluso que, cuando van en bicicleta “se sienten más guapas”.

Por último, no podemos olvidar, muy especialmente en el caso de Granada, el papel que el ciclismo deportivo ha jugado en este proceso de reinención de la imagen ciclista. Por una parte, el auge de la cultura del deporte, de la salud y el cuidado del cuerpo, ha tenido consecuencias notables en la popularización y resignificación de la práctica ciclista:

“Algo que ha crecido mucho en los últimos 20 años que es la cultura del ejercicio físico hace que la gente diga, bueno, caso la necesidad de transporte con cubrir una faceta de algo que sé que tengo que hacer, que es el ejercicio físico. [...] Mira, no tengo tiempo de ir al gimnasio, pero como todos los días me voy desplazando y hago no sé cuántos kilómetros en bicicleta, pues ya estoy haciendo ejercicio.” (Representante político, Granada)

A la bicicleta se le atribuyen una serie de cualidades de destreza, habilidad física, hábitos saludables, vida al aire libre, etc., que se han popularizado entre la población granadina. Además, la bicicleta deportiva se ha convertido en un carísimo y ostentoso objeto de consumo, en absoluto accesible para todos los bolsillos. El ciclismo de competición ha jugado un importante papel en esa “fiebre ciclista” que se ha apoderado de una buena parte de los granadinos, muchos de los cuales, sin apenas experiencia, invierten considerables cantidades en la adquisición de una bicicleta de montaña o carretera (y, si son más experimentados, en ambas). Para estos, enseñar la bicicleta los domingos en la peña es similar a dejarse ver con el coche nuevo.



Nuevas imágenes y estéticas de la bicicleta empiezan a aparecer en la ciudad. Fuente: Imagen propia.

Pero, ¿quiénes son y quiénes no son ciclistas para los propios usuarios de la bicicleta? En el caso de los ciclistas deportivos parece evidente que no todo el que vaya subido en una bicicleta puede ser considerado como tal. El apelativo de “ciclista” tiene una serie de implicaciones en cuanto a actitud, frecuencia en el uso ciclista, respeto a ciertas normas, etc., que excluye necesariamente a ciertos perfiles, precisamente esos que los sectores más conservadores tienen en mente cuando expresan sus quejas sobre la bicicleta:

“También veo que hay gente a la que evidentemente se le puede llamar ciclista porque va encima de una bici, pero no es ciclista: va sin casco, va haciendo el loco... Como los críos estos de las bicis chiquitillas, BMX, esos no... [...] Lo que pasa es que ya todo el mundo mete a los ciclistas en el mismo saco. O un señor de Santa Fe que iba ciego perdido y se mete en la autovía, pues dicen: un ciclista se mete en la autovía en dirección contraria. No era un ciclista; era el señor del pueblo, tontico, que iba borracho...” (Representante de club ciclista, Granada)

En gran medida existe una contraposición entre los ciclistas urbanos y los deportivos. Los primeros se quejan, a veces, de que el que está asociado a una peña o club solamente se preocupa por su bienestar en la carretera, siéndole indiferente las reivindicaciones para hacer la ciudad más sostenible y habitable. Por su parte, algunos ciclistas deportivos desprecian a ciertos usuarios urbanos, a los que consideran un peligro en la vía pública. El mundo de la bicicleta no está sujeto a una misma percepción, sino que más bien se han diversificado las prácticas, los perfiles de ciclistas, y con ello también las imágenes que estos irradian y la consideración que desprenden, hasta tal punto que es posible encontrar visiones contradictorias y aun antagónicas entre los propios ciclistas.

Bloque II. La bicicleta en Granada: potencialidades y conflictos.

5. El ciclismo urbano, un fenómeno en auge.

A día de hoy, el ciclismo urbano es percibido en Granada de forma ampliamente mayoritaria como un fenómeno emergente, el cual, sin poseer tanta intensidad como en otras ciudades –valga como contrapunto el caso sevillano–, demuestra sin embargo una creciente vitalidad.

“Yo lo he notado un montón, de estar años fuera y volver y decir, joder, qué cantidad de bicis, relativa, ¿no? Pero para lo que había... Ahora ves bicis y, más de gente que lo usa para el ocio, como medio de transporte, que es lo que a mí más me interesa.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

“Sí que es verdad que en estos últimos años, por lo menos nosotros en estos dos años que llevamos, sí que es verdad que se ha notado mucho, el aumento. Sobre todo gente buscando bicis de segunda mano para moverse por la ciudad, para moverse de casa al trabajo y del trabajo a casa, sobre todo para eso, muchísima gente; se ha notado en este año sobre todo. No sé si es por tema de crisis, no sé por qué tema es, pero sí que es verdad que ha aumentado bastante.” (Empleada de tienda-taller, Granada)

“Cada vez hay más ciclistas, pero no sé si es que hay más o es que en los entretiempos, primavera y otoño, hay más. En esta zona es una pasada, todo el mundo va con los niños con la bici. Cuando yo llevaba a mi hijo era una cosa súper-extraña, ahora va todo el mundo, todo el mundo, es una cosa muy normal en esta zona; y llevan dos niños, uno detrás y otro delante... cosas así.” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Así, la bicicleta está dejando de ser el símbolo de resistencia de unos pocos para convertirse en el vehículo versátil de muchos; usuarios con perfiles cada vez más diversos, de manera que no se constata solo el crecimiento cuantitativo en el número de ciclistas, sino el aumento de la diversidad:

“Te encuentras de todo: desde padres o madres que van por la mañana con la bicicleta a llevar a los niños hasta personas con traje y corbata que salen a primera hora de la mañana también a trabajar, hasta gente joven, que va sobre todo a Bellas Artes, que ese carril sí se utiliza más... Hay de todo ahora mismo.” (Conductor de autobús, Granada)



La bicicleta se ha convertido en un elemento habitual en el centro de la ciudad. Fuente: Imagen propia.

Los motivos de la creciente popularidad de la bicicleta son varios: ante todo eficacia, comodidad, economía en los desplazamientos. Pero también existe un importante efecto contagio entre la ciudadanía, o al menos, eso es lo que nos dicen muchos de los entrevistados. Una gran parte de los actuales ciclistas empezaron a usar la bicicleta por ver a otros: amigos o conocidos que un buen día aparecían en bici en el trabajo o en la facultad. De ser un elemento raro, anómalo, se ha ido convirtiendo en algo, no habitual, pero sí cada vez más normalizado.

“Yo empecé a ir al instituto en bicicleta; no siempre, de vez en cuando, pero bueno, era una cosa muy curiosa, porque eso era el año 2004, y yo me recuerdo que en el instituto había dos bicicletas, la mía y la del profesor de religión.” (Representante de asociación, Granada)

Este aumento del uso ciclista se vincula al hartazgo de la congestión de tráfico en la ciudad, a que es un vehículo económico, y que está de moda, factores que aparecen mezclados en los discursos:

"Yo creo que hay más porque es más difícil aparcar, porque la gasolina cuesta dinero y el coche cuesta dinero, y entonces si lo tienes quieto, no te gastas dinero, y ahora con la crisis se nota; y luego porque queda guay también: es guay ir en bici. Yo creo que son esas tres razones, pero especialmente porque es difícil aparcar." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

La percepción negativa del coche, así como la preocupación por una calidad de vida asociada al ejercicio y a la no contaminación, actúan como acicate para adherirse a la práctica ciclista cotidiana. En Granada, como en otras ciudades, la alta densidad de vehículos que se mueven por el área metropolitana, las restricciones que sufre el tráfico motorizado para circular por la ciudad y, sobre todo, para acceder a la zona centro, la falta de aparcamientos gratuitos y el deficiente servicio que en la mayoría de los casos ofrece el transporte público, provoca que los tiempos de desplazamiento se dilaten en ocasiones de forma desmedida. La mayoría de los usuarios de bicicleta reconocen que la utilizan porque se trata del vehículo más rápido para desplazarse:

"De Maracena a mi puesto de trabajo hay 75 kilómetros, como las bicis tienen cuentakilómetros se mide fácil. Si decido ir en autobús, tengo que hacer un transbordo, ahora utilizando el LAC, y tengo que salir unos 45 minutos antes. Pues esos 75 km, aunque hay un par de rampas en el trayecto, tardo 20 minutos en bicicleta. Claro, si tengo que ir cuatro veces, es mucho tiempo al día que se me va en el autobús." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

"El primero al que le asesoré con la plegable, el tío es agente de seguros, trabaja en la Chana y vive ahí abajo en el Mercadona (Ctra. de la Sierra). Había veces en que volvía a casa a comer y con el desvío de los autobuses y demás se comía una hora desde la Chana hasta su casa. El otro día hablando con él me dice: 'Tío, yo ahora tardo 15 minutos con la bici; a mí solo esto ya me ha cambiado la vida: antes llegaba, tenía que comer en cinco minutos, volver a irme... Ahora llego, como tranquilo, me pego una siestita de 15 minutos y pillo la tarde de otra manera...' (Usuario de la bicicleta, Granada)

Este tipo de limitaciones son especialmente acusadas en el caso de los desplazamientos metropolitanos. Los atascos en las entradas de la ciudad y en las salidas de ciertos pueblos hacen que los que residen en zonas cercanas se planteen un cambio en los hábitos de movilidad. Armilla, aledaño a la ciudad, es uno de los pueblos desde y hacia los que se desplaza un buen número de ciclistas:

"El fenómeno ciclista está aumentando, entre otras cosas por la facilidad de acceso, que ya sabes que en Granada es complicadísimo, cada vez que vas con el coche lo tienes que dejar en el extrarradio y luego vas andando. Entonces si te llevas la bicicleta desde aquí la cosa cambia. Yo tengo compañeros que se van a trabajar en bicicleta, además, en el último año, dicen que es incomodísimo coger el coche para cualquier cosa". (Representante político, Armilla, Granada)

Por otro lado, la crisis económica ha limitado las posibilidades de consumo de combustible y de mantenimiento de los gastos asociados a un automóvil:

"Ha aumentado el número de bicicletas aquí en Granada, pero yo creo que se debe a que la peña no tiene dinero para gasolina." (Empresario de tienda-taller, Granada)

"No tenemos dinero ni para el seguro del coche, ni para la gasolina ni para el gasoil, porque está muy caro; y hay mucha gente en paro. Entonces, andando no llegan, entonces llevan las bicis esas de 60 o 100 euros que por lo menos van un poquito más rápido. Hoy en día el coche es un lujo, y para qué quieres el coche si luego no puedes aparcar, tal y como está hecha Granada." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

El discurso de la crisis como impulsora de este boom ciclista es recurrente entre los entrevistados, pero esto contrasta con las motivaciones dadas desde su propia experiencia como usuarios. Cuando se les pregunta por las razones, no del aumento del fenómeno ciclista, sino de su uso de la bicicleta, las respuestas rara vez aluden a la cuestión económica como factor principal (aunque obviamente, se tiene en cuenta como un elemento más). Factores como la salud, el disfrute y la facilidad de acceso son los que con más frecuencia salen a relucir:

"Siempre he tenido bici pero ha estado mucho tiempo criando polvo en el garaje; empiezo a usarla hace 4 o 5 años, por motivos de salud y ejercicio. Luego, a nivel urbano, por necesidad porque aquí, claro, trabajando en el centro, el coche es imposible. Entonces al tener que desplazarnos con los niños y ser dos pues tampoco puedes. El coche me deja demasiado lejos del trabajo, entonces de ahí vino lo de la bici plegable, como una herramienta útil que se convierte además en terriblemente útil y placentera. Y además, para los que vivimos fuera, la combinación con el coche te da mucha libertad, porque ya no te importa aparcar un poco más cerca o un poco más lejos. Te abre muchísimo el rango de opciones de aparcamiento. Y todo eso te va llevando a una combinación de utilidad y salud. Y llega un momento donde la propia necesidad de movilidad se convierte en tu gimnasio, en tu instrumento de mantenerte en forma." (Usuario de la bicicleta, Alhendín, Granada)

Entre los que reconocen la variable económica como causa del uso ciclista, destacan los estudiantes universitarios, cuya precariedad ha sido una constante antes y después de la crisis. Usar la bicicleta porque no se dispone de dinero para gasolina sigue siendo un estigma que las clases medias no están dispuestas a

asumir, habida cuenta de las implicaciones que la bicicleta tiene todavía para muchos como signo de fracaso o de descenso social.

“Yo podría coger la bicicleta más, pero, no es que te de vergüenza macho, pero por muy mal que esté la cosa, para gasolina siempre hay. Casi prefiero coger menos el coche, es decir, no hacer desplazamientos largos, que ir en plan bicicleta como los chinos o en la India” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Si las clases trabajadoras se resisten a sustituir la bici por el coche, hay ciertos sectores sociales que no tienen más remedio: emigrantes, población de barrios pobres o marginales, jóvenes sin trabajo, etc.

“Antes, hace unos años, el que trabajaba en los albañiles, el chiquillo de 18 años se compraba un coche mejor que el de su padre, porque vivía en casa de los padres y no tenía gastos. Ahora, ¡ya ves tú quién se puede comprar un coche! Y entonces, quieras que no, hay más gente que ahora mismo no tiene otra cosa que la bici. Como ha sido normal antes del boom del ladrillo”. (Usuario de la bicicleta, Granada)

Por último, se reconoce la existencia de una moda ciclista que tiene como consecuencia que la bicicleta se esté propagando como vehículo, sobre todo entre los sectores más jóvenes de la sociedad. Se vincula la bicicleta a un estilo de vida más saludable, contemporáneo, incluso juvenil. El efecto llamada está manifestándose como un factor de peso a la hora de que una persona decida empezar a moverse en bicicleta. Es el caso de muchos universitarios procedentes de otros lugares que, al llegar a Granada, utilizan la bici como vehículo por primera vez.

“Es algo que está cambiando en la medida en que la bici se pone de moda, que hay gente a la que le puede molestar que a la bici le pongan todos los accesorios porque va contra la pureza de la bici y cosas así, pero es algo que juega a favor del desarrollo de la bicicleta y de la extensión del número de ciclistas por ciudad, que al final es lo que importa. [...] Claramente hay una moda, tienes todos los hipsters estos con las fixie, la camisa de cuadros, las gafitas... Pues a mí me parece fantástico; yo no soy de ese tipo de moda pero a mí me parece fantástico todo lo que sea sumar gente.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

En este fenómeno, los estudiantes Erasmus, los cicloturistas y, en general, los ciudadanos de otros lugares donde sí existe una cultura ciclista, están jugando sin duda un papel relevante en esta popularización:

“Yo creo que tal vez es la influencia de los Erasmus. Como hay mucha gente que viene de Holanda, Alemania... sitios donde se usa mucho la bici, entonces ya como que la usan ellos y luego se pone de moda, y supongo que también porque el transporte público en Granada es caro y deficiente, la verdad. Yo creo que también por eso, eso es lo que me dicen los de Semar. Pero también es una moda ¿no? Como que se ha puesto de moda más que antes.” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Pero aunque la moda es una componente importante del auge ciclista que se está viviendo en Granada, no parece tratarse de una moda pasajera. La movilidad ciclista es vista por muchos como el horizonte hacia el que, como europeos, caminamos naturalmente, una especie de recorrido evolutivo que no tiene marcha atrás. La bici está de moda porque se está convirtiendo en un objeto más del consumo de masas, sí, pero la influencia del modelo centroeuropeo parece apuntar a una continuidad de la misma. Para algunos, existen razones que van más allá de la moda y que explican la progresiva expansión de la bicicleta y su vocación de permanencia en nuestras ciudades; se trata, en última instancia, de una manera de “ser más europeos”.

“La bicicleta está aquí, nadie va a decirle no porque es decirle no a Europa”. (Técnica de administración local, Granada)

6. Voces sobre la infraestructura ciclista en Granada: el disenso en torno al carril bici.

6.1. La crítica al carril bici como infraestructura adecuada para la integración de la bicicleta en la ciudad.

"Aquí hay dos corrientes intelectualmente enfrentadas entre quienes plantean el modelo holandés, que es el de carril-bici, a quienes plantean el modelo más británico, estilo Londres, que es el de integración de la bicicleta como un vehículo más. Yo creo que la realidad es mucho más compleja: la cultura de la bicicleta en los Países Bajos es algo que viene ya de muchas décadas y entonces el propio desarrollo urbano ha incluido el carril bici desde el principio, algo que no ha sucedido en el modelo mediterráneo. El modelo inglés también es otro uso, otra costumbre y otro modelo vial. Entonces, intentar copiar lo uno o lo otro es muy difícil." (Representante de formación política, Granada)

En este testimonio aparece reflejada las posturas enfrentadas que existen a día de hoy en Granada entre diferentes grupos pro-bici. A diferencia de lo que sucede en otras ciudades, en Granada encontramos una crítica consolidada, desde ciertos sectores del colectivo ciclista, al modelo holandés de implantación de la bicicleta, aquel que se basa en el diseño de espacios segregados para los ciclistas. Si bien se trata de un posicionamiento que surge más de las asociaciones que de los propios usuarios, no podemos obviar la influencia que este está teniendo sobre el desarrollo del fenómeno ciclista: por una parte, muchos de los usuarios entrevistados han cambiado su visión sobre el carril bici a raíz de charlas, conversaciones o materiales difundidos en webs y redes sociales; por otra parte, las autoridades locales y otros actores sociales también se ven influidos por esta corriente de pensamiento a la hora de promover y diseñar actuaciones en materia de movilidad ciclista.

Encontramos en primer lugar un posicionamiento "pro-carril" que, consciente de que el carril bici no es la solución última para los ciclistas, lo ve, sin embargo, como un paso intermedio inevitable para la integración de la bicicleta en el panorama urbano:

"Nosotros respecto a la bicicleta siempre hemos creído que en las vías principales debe haber infraestructuras protegidas para la bicicleta, lo que es el carril bici tradicional, y además eso ya los técnicos lo tienen estructurado; e intentar, conforme vamos atemperando el tráfico, en la medida en que haya restricciones al tráfico rodado, que entren despacito, que haya obstáculos visuales... Tenemos que dar el siguiente paso, que son los espacios compartidos. Eso Holanda lo está trabajando muy bien ahora mismo. Y en la medida en que los espacios sean compartidos pues no serán necesarios carriles bici, todos compartiremos la vía pública de una forma razonable."

¿Cómo? Como decía Francesco Tonucci, pongamos la valla "Cuidado, estamos jugando". (Representante de asociación ciclista, Granada)

Junto a este discurso, mayoritariamente respaldado por el movimiento ciclista, encontramos una serie de actores sociales que se muestran muy críticos con el carril bici y que proponen el modelo británico de integración de la bicicleta. El carril bici es cuestionado como infraestructura eficaz y realmente segura para el ciclista, sobre todo en una ciudad de las características de Granada, donde la mayor parte de las vías son estrechas y hay poco lugar en el que integrar un espacio segregado con unas garantías mínimas de calidad. Para los detractores del carril bici, la inserción del ciclista ha de realizarse necesariamente en la calzada, a través de la pacificación del tráfico y de la formación de todos los usuarios de la misma, tanto ciclistas como conductores de vehículos a motor. Consideran que el carril bici fomenta una situación irreal en la que el ciclista, en lugar de ser autónomo, pasa a ser dependiente de una infraestructura "falsamente segura". Para ellos, la clave es la formación del usuario de bicicleta y la asunción de su responsabilidad en el tráfico:

"El ciclista tiene que saber cómo interaccionar con los demás. Muchos de los que piden carriles bici lo que quieren es la "excepcionalidad ciclista", es decir, no, yo es que no quiero ninguna responsabilidad ni nada. Yo es que no quiero tener relación con los coches... Y eso es algo irreal." (Representante de asociación ciclista, Granada)

Pero no es solo una parte del movimiento ciclista granadino quien defiende la integración del ciclista en la calzada. Otras asociaciones del entorno local se muestran igualmente reacias al desarrollo de una red de carriles bici en la ciudad, tal y como reflejan los testimonios recogidos:

"Salvo en zonas muy concretas me parece que no es necesario si se hace lo que ha dicho el Plan de Movilidad, que es pacificar el tráfico. En el momento en que tú tienes una ciudad con el tráfico calmado, gente experta en este tema te dice que ya el carril bici no es necesario. Como se está haciendo en Granada, no es que sea necesario o no, es que es un peligro porque está mal resuelto en muchos sitios." (Representante de asociación, Granada)

"Granada está perfectamente preparada para la bicicleta. Ahora, si tú coges a un niño, una familia, y le dices que los niños no pueden salir a la calle a no ser que lleven una marca de zapatillas, el niño cumple 20 años y no sale de su casa porque no tiene las zapatillas. Es que la publicidad tiene sus efectos y las infraestructuras que se hacen, el marketing y demás, lo hacen porque saben que funciona. Si tú les dices que no pueden salir sin carriles bici... que mucha gente me lo dice, y yo ya ni respondo." (Representante de asociación, Granada)

Pero, ¿cuál es la visión de los ciclistas que no pertenecen a ningún movimiento asociativo?

Entre los usuarios de la bicicleta las opiniones son variadas, y aunque una amplia mayoría se muestra partidaria de la existencia de un carril bici, no son pocos los informantes que declaran sentirse cómodos circulando en calzada y que no ven la necesidad de un espacio exclusivo para los ciclistas. Se trata en muchos casos de usuarios que provienen del extinto movimiento de la *Bici Crítica*¹, ciclistas que en algún momento han entrado en contacto con las corrientes de pensamiento de crítica al carril bici, o simplemente de usuarios cuya experiencia personal y nivel de habilidad en el manejo de la bicicleta hacen que se sientan cómodos entre el tráfico rodado y no consideran que Granada sea una ciudad conflictiva para el ciclista. La mayoría de profesionales que utilizan la bicicleta como herramienta de trabajo o en sus desplazamientos diarios dicen sentirse seguros en la calzada, y perciben el carril bici como un estorbo o un peligro:

"No me puedo meter en un carril bici e ir a 25 km/h y que se me cruce un niño, una persona mayor o quien sea, y tienes un problema super-gordo. Y aparte el carril bici aquí en Granada está todo en acera, tienes que meterte en acera, cruzar calles, la mayoría de las veces está invadido por gente que está descargando material, por los basureros, por los rumanos que recogen chatarra... Un sinsentido." (Empresario de negocio de bicimensajería, Granada)

"Mira, hay muchos carriles con obstáculos, con peatones que se meten, que si una parada de autobús, que si un contenedor, que si se acaba aquí y comienza allí... al final es más seguro ir tranquilamente por la carretera" (Usuario de la bicicleta, Granada)

También muchos ciclistas deportivos que utilizan la bicicleta de forma habitual en la ciudad consideran que el carril bici no es de utilidad dentro del núcleo urbano:

"Yo el carril bici en ciudad no lo veo tan práctico, porque a diferencia del interurbano, que solamente hay que hacer uno... en cambio dentro de la ciudad de Granada, como puedes ir por cualquier sitio, realmente para que fuese útil tendría que haber carril bici prácticamente por todas las calles. [...] Granada tiene muchas callejuelas, muchos recovecos, no es Sevilla, que tiene calles muy anchas y prácticamente en todas las calles se puede hacer un carril bici sin que suponga mucho problema. Aquí en general las calles son todas pequeñas, que no permiten hacer carril bici, con lo

¹ La Masa Crítica o Bici Crítica es un movimiento internacional que se ha dado de forma simultánea en diferentes ciudades europeas y que tuvo su apogeo en la primera década del 2000. Su propósito es visibilizar y reivindicar el espacio de la bicicleta en las ciudades en condiciones de seguridad, para lo que, de manera espontánea, los ciclistas se reúnen una vez al mes y recorren juntos las calles de la ciudad. Estas "bicifestaciones" no son convocadas de manera formal sino que se basan precisamente en la espontaneidad del movimiento para hacerse ver. En Granada, el movimiento de la Bici Crítica estuvo activo entre 2005 y 2008.

cial... Por ejemplo, en el centro no se podría hacer prácticamente ningún carril bici, por lo tanto, si solo te puedes mover por los carriles bici te limita prácticamente el 90% de la ciudad. [...] Entonces yo creo que Granada es una ciudad más para moverte en la calzada entre los coches; simplemente que la gente se conciencie más del tema del ciclista. [...] Pero yo el carril bici en la ciudad no lo echo en falta, porque yo me muevo bien sin ningún problema por la ciudad." (Usuario de la bicicleta deportiva, Granada)

De hecho, como vimos al hablar del ciclismo deportivo, la mayoría de miembros y directivos de clubs ciclistas rechazan y evitan el carril bici en sus salidas, máxime cuando se circula en grupo y a gran velocidad:

"Es que el carril bici no está hecho para eso, ni por la velocidad, ni por los trayectos que hacemos, ni tampoco porque nos gusta ir charlando. Habitualmente, incluso, cuando vamos en grupo, se va en dos o tres filas, y eso es imposible en un carril bici" (Representante de club ciclista, Granada)

"El carril bici no está hecho para las bicicletas de carretera. Cada vez que se acaba el carril bici y pasas a la calzada, hay siempre un bordillo que te puede joder la llanta. A mí, ni a nadie [habla de los miembros de un club ciclista] se nos ocurre ir por el carril bici." (Usuario de la bicicleta deportiva, Granada)

Desde el punto de vista de estos usuarios resulta más interesante concienciar a la población, disminuir el número de coches en la calzada y la velocidad media a la que estos circulan que un aumento efectivo del número de ciclistas. Lo uno no necesariamente se corresponde con lo otro, de ahí que las medidas realmente efectivas sean las de ocupar el espacio del coche, promover que paulatinamente se "acostumbre" a la coexistencia con la bicicleta como un vehículo más y no como un estorbo. Se pretende que la bicicleta, como vehículo que es, ocupe un lugar del que hasta ahora no ha disfrutado y se haga un hueco en las ciudades, consiguiendo de esta forma una ciudad más pacífica, sostenible, incluso plural:

"La cuestión no es coche o bici, sino que exista la posibilidad de la libertad de elegir. Eso es una sociedad moderna: poder elegir y respetar a cada uno. El que quiere ir en autobús, en autobús; el que quiere en bici, en bici." (Usuario de bicicleta y conductor de autobús, Granada)

En todo caso, hay una clara mayoría de usuarios que se muestran muy favorables a la existencia del carril bici. En este grupo encontramos ciclistas de todos los perfiles, tanto urbanos como deportivos (sobre todo de montaña, para los que la convivencia con los coches es algo que intentan evitar en sus salidas). Aquellos que usan la bicicleta para el ocio o de manera ocasional son los más proclives a defender su existencia. También se observa una opinión favorable en otros perfiles: padres que salen con sus hijos pequeños, personas mayores que esporádicamente cogen la bicicleta para recreo o para realizar gestiones varias, por ejemplo.

En prácticamente todos los casos, la implantación del carril se apoya, aunque casi siempre con matices. Casi todos señalan la necesidad de que el carril bici esté correctamente diseñado e implantado. Los despropósitos que en materia de carril bici han sufrido los ciclistas granadinos (cuyo mayor exponente es el reciente carril de Camino de Ronda) han provocado que estos sean muy susceptibles en cuanto al diseño y la ejecución de los mismos. La mayoría considera que el carril bici es una opción deseable, siempre y cuando esté bien planteado y construido; de lo contrario, prefieren seguir circulando por la calzada.

"El carril bici no es que sea bueno en general; la idea sí, pero hay que saber hacerlo." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

"El carril bici si está mal diseñado es un asco, porque el problema es que no te dejan ir ni por la acera ni por la calzada porque todo el mundo se enfada, pero es que hay un carril bici por el que no quieres ir porque hay obstáculos o porque la gente lo usa para pasear. Entonces al final, no puedes avanzar." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Una parte de los entrevistados, sin considerarlo necesario para su movilidad, lo ve adecuado sobre todo en determinadas vías (cuestas, vías rápidas o calles con un tráfico particularmente intenso).

"Es que no creas ningún conflicto con la bici por el Camino de Ronda, que hay dos carriles, que te puedes ir compenetrando perfectamente con el coche. Cosa distinta es ya mucha pendiente, la subida de las Cervezas Alhambra... Yo en algunos lugares como esos que tienen mucha pendiente sí lo veo bien a lo mejor un carril reservado para la bici, porque ahí la pendiente sí que te va a hacer ir muy lento y puedes generar conflictos con el coche, ya no porque lo vayas a entorpecer a él sino porque te puede dar por detrás sin querer, porque te puedes encontrar en muchas situaciones de peligro." (Representante de asociación, Granada)

En este perfil se encuadran muchos de los ciclistas experimentados que al referirse al carril bici piensan más en la posibilidad de extender el uso de la bici entre la población (hablan de niños, mayores, principiantes) que en su propia seguridad.

"Tal y como está la situación actual de la ciudad es un poco peligroso para gente mayor y para niños. Yo que he vivido en una ciudad con carril bici, Copenhague, allí todo el mundo usa la bicicleta, gente de todas las edades, porque son carriles seguros, hay un carril en cada sentido." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Desde este punto de vista, el carril bici se contempla como la medida más eficaz para disminuir el riesgo de los ciclistas:

"Me parece importante que exista, sobre todo en todas las zonas nuevas, urbanizaciones, avenidas grandes... Es imposible que los ciclistas no tengamos miedo en calzadas donde hay tres carriles de coches llenos, ¿no?" (Usuario de la bicicleta, Granada)

Además, dado que el mayor problema que identifican los entrevistados es la falta de sensibilización de la ciudadanía hacia la existencia de la bicicleta como medio de transporte, el carril bici aparece para ellos como una alternativa a la formación y concienciación de la población en materia ciclista:

"Si no se va a educar a la población para que tengan un respeto por lo que es un método de transporte sin motor, pienso que es necesario un carril bici. Si vas a educar a la población, no tiene por qué. Hay otras ciudades, por decirte, Londres, donde hay un carril bici pero también puedes conducir por la calzada, pero porque hay una educación de respeto hacia ese método de transporte. Ahora mismo que no hay esa educación, es útil porque el ciclista siente que tiene un sitio. Si no, estás vendido, porque el coche va a tener la razón siempre y el peatón igual. Y si no hay carril bici, pues la aventura, ¿por qué dónde te metes? No sabes por dónde ir, no sabes quién te va a chillar, si el del coche o el que va andando. No puedes ir tranquilo, vas en tensión continuamente. Es como un videojuego." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Por último, el carril bici es contemplado por muchos como un espacio para "darse un paseo", con una función puramente recreativa:

"Esto para el que haga deporte no es, esto es para la gente que da un paseo con el niño, que tampoco le exige mucho a la bicicleta ni a él mismo... Y para eso con el carril de metro y medio de anchura tienes de sobra. [...] Esto es algo más lúdico, no es deportivo. El que quiere hacer deporte coge la carretera. Es para facilitarle a la gente que va incómoda en la carretera, para darles un espacio donde no tengan miedo, que aquí se ven muchos padres con los niños de 4 o 5 años en una biciletilla dando vueltas. Pues que puedan hacer eso. Es una zona fresquita, no te molesta nadie, no tienes tránsito con los coches." (Representante político, Armilla, Granada)

Algunos debates surgidos en torno al carril bici:

El carril bici suscita todo tipo de debates entre ciclistas, movimientos asociativos, empresarios y técnicos del mundo de la bicicleta y la movilidad en Granada. Algunos de los puntos que salen a relucir con más frecuencia en estos debates y en las críticas que el carril bici despierta son los siguientes:

El carril bici y la inseguridad ciclista: Uno de los argumentos que esgrimen los detractores del carril bici se refiere a la problemática que existe con la seguridad del ciclista, algo que precisamente también es argumentado por los partidarios del mismo, aunque desde otro punto de vista. Para los que se posicionan de manera crítica con el carril bici, este no es un tema nuevo, sino algo que se viene considerando desde hace tiempo en otros países que han incorporado infraestructuras ciclistas de este tipo:

"Eso en España era casi novedoso pero en otros países desde los años 70-80 ya había gente que veía que esa infraestructura no era tan buena como se decía. [...] Holanda

y Dinamarca son los primeros en estudiar eso, porque se daban cuenta de que había muchos accidentes en las intersecciones del carril bici. [...] Las intersecciones en el carril bici no son normales, no todo el mundo entiende, son excepciones en sitios concretos donde el conductor de coche tiene que saber cómo reaccionar ante esa situación que en otro tipo de calles no tiene.” (Representante de asociación ciclista, Granada)

El carril bici sitúa al ciclista a la derecha de los vehículos, donde estos no lo esperan y por tanto, pueden encerrarlo cuando giran. En las intersecciones, la visibilidad del ciclista es mucho menor, así como la capacidad de anticipación de unos y otros. Otro riesgo del ciclista que circula por el carril bici son los coches aparcados a su derecha, que de manera imprevista suelen incorporarse a la calzada o abrir las puertas, tal y como han corroborado varios usuarios. La poca amplitud del carril evita que el ciclista disponga de un espacio suficiente de maniobra para reaccionar en caso de que ocurra alguno de estos imprevistos; además, la distancia de seguridad que han de respetar los vehículos “desaparece”: la existencia de una línea que delimita el espacio de cada tipo de vehículo genera de algún modo la sensación de que la distancia de seguridad ya no es necesaria (el ciclista ya está “seguro” en el espacio que le ha sido asignado), con lo que el peligro real aumenta. Para los detractores del carril bici no se trata de que estos estén bien o mal hechos; un carril bici “bien hecho” también es peligroso, ya que es el carril bici, tal y como está concebido, el que por sus características resulta inseguro.

“Son mortales, vamos, yo he estado a punto de matarme. Mira que yo hago carretera, hago rotonda de autovía, hago la vía más compleja de Granada que es la Gran Vía, a hora punta, las 8 de la mañana y las 3 de la tarde, y yo me lo paso como los indios...” (Representante de asociación, Granada)

Esta noción del riesgo contrasta con la de los propios ciclistas, muchos de los cuales aseguran sentirse inseguros en calzadas con mucha intensidad de tráfico y que, sin embargo, reconocen que se relajan cuando circulan por un carril bici, aunque este sea estrecho.

La velocidad en el carril bici: Otro de los puntos de controversia en cuanto al carril-bici, muy ligado a la cuestión de la seguridad del ciclista, tiene que ver con la velocidad que una bicicleta puede alcanzar sin comprometer su seguridad. Los estudios estiman que el carril bici admite una velocidad máxima de 10 km/h, velocidad que para muchos resulta claramente limitante. Para estos, el carril bici se convierte en una auténtica ratonera y en un espacio mucho más inseguro que la propia calzada, donde su velocidad va más acorde a la de los coches y donde no existe el peligro constante de cruzarse con peatones o encontrar obstáculos.

La bicicleta usada como medio de desplazamiento requiere, para muchos, velocidades que resultan incompatibles con el propio carril:

“Yo utilizo la bici porque es un medio de transporte muy rápido; en ciudad más que el coche si no haces grandes distancias como es mi caso. Entonces yo no puedo ir por la acera a diez kilómetros por hora para no atropellar a nadie, y yo tampoco quiero atropellar a la gente.” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

“El carril bici puede ser mortal para un señor que se quiera desplazar en bicicleta a trabajar. No te digo yo que un domingo un paseillo por el carril bici no tenga su gracia, vas con tu niño allí, con el helado, el globito, despacito... Para eso sirven, que conste. Pero si tú tienes que desplazarte en hora punta y quieres coger tus velocidades de 25-30... es mortal. Por lo menos en los que han hecho aquí, que también son un poquito singulares.” (Representante de asociación, Granada)

La ubicación del carril bici en acera o en calzada: Otro de los temas que surgen con frecuencia entre los ciclistas es la ubicación más conveniente para el carril bici. Aproximadamente dos terceras partes de los entrevistados optan por el carril bici en calzada, el cual consideran más práctico para el ciclista y también más seguro para él y para los peatones. De otra manera, aseguran, este se convierte en un espacio de conflicto entre dos formas de movilidad que son perfectamente compatibles y que deben ser promocionadas. Las posibilidades de atropello de peatones y las discontinuidades que el carril sufre cuando va por acera disuaden de su uso:

“Hacer un carril bici que sea hacer competir la bicicleta con el peatón es un error; eso es un enfrentamiento entre dos alternativas de movilidad que son sostenibles y que hay que potenciar. Y además no es seguro; el carril bici se tiene que dar en condiciones de seguridad.” (Representante de formación política, Granada)

“El otro día estuve en San Sebastián y los carriles bici de allí súper útiles, y por carretera, no por acera. Es que en acera se degrada. Es que el problema de los carriles bici es que, si vas por acera, en la acera tienes que subir un escalón, luego bajar otro escalón, como cruzando, y eso el desgaste de la rueda, para pinchar...” (Usuario de la bicicleta, Granada)

El carril bici como “gueto” ciclista: Una de las consecuencias más perniciosas del carril bici en la ciudad es la presión social que el resto de usuarios de la vía pública generan sobre el ciclista cuando este no lo utiliza. Tanto en *blogs* ciclistas como en los testimonios recogidos aparecen enfrentamientos directos con conductores de coche que se impacientan, tocan el claxon, avasallan o insultan al ciclista cuando este circula por la calzada en lugar de por el carril bici, aun cuando se trate de vías con más de un carril para cada sentido de circulación y donde, en teoría, no existirían grandes impedimentos para adelantar. El caso más

emblemático es el de Camino de Ronda, aunque tampoco faltan ejemplos en la Avenida de Andalucía:

“Yo, mi experiencia como ciclista, que llevo moviéndome en bici ya casi diez años, y lo que yo veo es que antes no tenía conflicto cuando iba por la calzada, y ahora cuando voy por la calzada, como ponen que el carril bici es símbolo de obligatoriedad... Por que claro, hay una gran diferencia que en el carril bici te pongan recomendado u obligatorio, es decir, señal cuadrada o señal redonda. Porque si te ponen la señal redonda tú tienes la obligación de ir por el carril bici.” (Representante de asociación, Granada)

“Aunque no haya obligatoriedad, siempre alguien te va a decir: ¿qué cojones haces ahí si tienes ese carril? Pero ese carril resulta que vale para determinadas cosas pero no para todos, y eso me está restringiendo el uso de la bicicleta; para que sea inclusiva, tiene que ser una infraestructura que valga para ti, valga para mí y valga para todos.” (Representante de asociación ciclista, Granada)

El carril bici fomenta la ocupación de las aceras por parte de la bicicleta: los carriles bici en acera fomentan y, en cierta medida, naturalizan la ocupación de la misma por parte de los ciclistas. Cuando el carril bici se extingue o aparece un obstáculo en el mismo, al ciclista no le queda más remedio que continuar por la vía peatonal. Pero además, la existencia de un espacio segregado genera, a decir de sus detractores, un estado de “excepcionalidad” que hace que el ciclista no sepa manejarse fuera de la propia infraestructura. Por eso, cuando esta desaparece, el ciclista opta por continuar su recorrido por la acera, que es donde se siente más cómodo.

“Está produciéndose un boom de la bicicleta pero los políticos se han olvidado de algo fundamental, la formación de la gente. Por eso cuando termina el carril bici o quieren ir a un sitio diferente de donde está el carril bici quieren ir por la acera, porque no saben ir por la calzada. Entonces, una red de carril bici fomenta ir por la acera.” (Representante de asociación ciclista, Granada)

El carril bici y otros usos: Hay quien considera que el carril bici, y en general, el fomento de la bicicleta, está en desacuerdo con otros usos mayoritarios. No solo taxistas, conductores de autobuses o automovilistas en general, son a veces reacios a ver mermado el espacio si el carril bici no se construye en la acera, sino que, en este último caso, son los peatones los que consideran problemática la coexistencia con unos ciclistas que no siempre respetan ni las normas de circulación de tráfico, ni las reglas de convivencia con el peatón. Una mujer de unos 70 años nos comenta:

“Hay ciclistas que van por el carril bici rapidísimo, y cuando adelantan a otro, se pasan a la acera, pasan de un lado a otro. Yo creo que habría que decirles que igual que

ellos reivindican la bici, la mayoría vamos a pie. A mí me dan miedo, cuando voy por los niños. Antes ibas por la acera tranquila. Ahora vas como nerviosa.”

Para muchos, el debate sobre el carril bici se está formulando en términos equivocados, lo que hace difícil avanzar en el mismo. La mezcla de usos ciclistas es uno de los elementos que mayor confusión genera a la hora de diseñar una política adecuada de fomento de la bicicleta. Parece claro que el carril bici no sirve para todos los usos ciclistas; entonces, algunos se preguntan, ¿qué tipo de ciclismo queremos fomentar?

“Desde mi punto de vista hay un debate en el que no se avanza en la bicicleta porque no se separan conceptos: en la bicicleta se confunden el ocio, el deporte y el transporte. Si no los separas te puedes armar un lío. La bicicleta como deporte tiene su espacio y su gente organizada; la bicicleta como ocio es otro mundo, y la bici como transporte es otro. Entonces, ¿tú para qué quieres la bici?” (Representante de asociación, Granada)

Por otro lado, tanto los detractores como los defensores del carril bici consideran que las infraestructuras no siempre son la clave de un cambio exitoso en la movilidad urbana. En dicho cambio hay que tener en cuenta otros factores sociales y culturales, y considerar otro tipo de incentivos e intervenciones que, sin resultar tan visibles, pueden ser tanto o más eficaces en el impulso de la bicicleta como medio de transporte:

“A veces no hacen falta grandes infraestructuras. En Berna, Suiza, había una línea roja que marcaba el carril bici. Claro, cuando los chavales iban al cole los camiones los veías clavados, no los pasaban, aguantaban lo que hubiera que aguantar... Bueno, pues en eso hay que avanzar muchísimo.” (Representante de asociación ciclista, Granada)

“Yo creo que la política tendría que ir desterrando el tema de las infraestructuras, hablo a nivel ciudad; otra cosa es conexiones con la periferia. Pero a nivel puramente urbano sí que me parece que tendría que olvidarse de hacer carriles bici y dedicarlo a formar a gente y a dar facilidades de tipo fiscal, ya sea vía subvenciones a la hora de comprar una bicicleta, me da igual que sea eléctrica o no.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

“Como estamos encasquillados en los carriles bici nunca vamos a llegar a algo más avanzado; y más avanzado es preparar la ciudad para la bicicleta de manera generalizada, o sea, la propia calle ha ido mejorando en cuestión de visibilidad [...], una gente las llamaba ‘intervenciones invisibles’, que sirven para la bici pero en realidad sirven un poco para todos.” (Representante de asociación ciclista, Granada)

En última instancia, para varios de los usuarios entrevistados, el carril bici parece tener sentido solo en determinados supuestos y en determinados estadios del

desarrollo de la movilidad en una ciudad. Según reflejan algunos de los testimonios recogidos, en una “ciudad ideal” la infraestructura segregada no sería necesaria; a eso aspiran muchos de los que habitualmente se mueven en bicicleta hoy en día por las calles de Granada. El carril bici se propone más como un paso intermedio hacia la consecución de la verdadera integración ciclista que como un fin en sí mismo:

“Yo soy un poco del parecer de que en un mundo ideal, si la mayoría de gente fuera en bici, no son necesarios los carriles bici. Porque tú lo utilizas como medio de transporte y un poco podemos convivir todos. Pero bueno, como no es así, pues mejor carriles bici porque si no, al final es verdad que te puedes llevar algún día un susto. Pero yo en principio diría: menos coches y todos en bici.” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

6.2. La conexión del área metropolitana.

A pesar de las marcadas diferencias de posicionamientos que existen en torno al carril bici en Granada, tanto en el movimiento asociativo como entre los propios usuarios de la bicicleta, la necesidad de conectar adecuadamente el área metropolitana aparece como un importante punto de consenso. Hay que tener en cuenta que el área metropolitana granadina es una de las más extensas y pobladas de toda Andalucía, y que una buena parte de los usuarios potenciales de bicicleta –los más interesantes, ya que son los que más utilizan el vehículo privado en sus desplazamientos– residen en ella o se desplazan a los distintos pueblos por un motivo u otro.

La realización de una infraestructura segregada para los ciclistas a nivel interurbano se considera, entonces, mucho más necesaria, y también más útil, incluso por aquellos usuarios que rechazan el carril bici en ciudad, aunque existen, como veremos, matices al respecto.

“Lo que es difícil es construir una ciudad y ya que está construida, ahora añade un carril bici, eso sí que es difícil... [...] Lo que sí se podría hacer es intentar conectar las periferias a la ciudad. Eso sí es posible, y estaría bien, pero crear un carril bici por el centro yo creo que en Granada no es posible. Habría que tirar Granada y construirla de nuevo.” (Empleado de empresa ciclista, Granada)

Para muchos, el fomento real y efectivo de la bicicleta como medio de transporte pasa por una adecuada conexión con el área metropolitana, medida que actuaría precisamente sobre los desplazamientos más conflictivos y que más sufre la ciudad, aquellos que se producen entre la capital y su cinturón. Esta es la opinión prácticamente general no solo entre los habitantes de la ciudad, sino de los mu-

nicipios cercanos, y no solo de los ciclistas sino de un sector más amplio de la ciudadanía.

Se trata, por tanto, desde nuestro punto de vista, y también desde el de muchos usuarios, del principal desafío en materia de conectividad y de promoción de la bicicleta.

“El área metropolitana debería estar bien conectada, no puedes venir de Huétor Vega ni de la Zubia ni de Cájar en bicicleta, te la juegas. Ahí el usuario que utiliza la bicicleta como herramienta de movilidad no tiene sujeción. De Santa Fe no puedes llegar aquí; tienes que ir a Belicena, de Belicena tienes que ir a Purchil y cuando llegas a Purchil tienes que cruzar el río, si es que puedes pasarlo con los tubos... O sea, es el viaje de tu vida. [...] Entonces toda esa zona de la carretera de Córdoba, de Atarfe... no puedes venir en bicicleta. Y eso es el futuro, sobre todo con la bici eléctrica. La bici eléctrica va a arrasar.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Hemos podido hablar con varios usuarios de la bicicleta que se desplazan a diario desde o hacia alguno de los municipios de la conurbación granadina, pero son muchos más los que querrían hacerlo y no se sienten cómodos o seguros para ello. Para los entrevistados, muchas de las conexiones interurbanas les resultan francamente peligrosas. Muchos residen en municipios del área metropolitana y consideran que un carril bici realizado en condiciones de seguridad ampliaría sus desplazamientos (por ejemplo, por la noche, o por carreteras con un tráfico más intenso), algo particularmente relevante para los habitantes de las localidades más próximas: Armilla, Maracena, Las Gabias o Albolote podrían ser algunos de los municipios más beneficiados.

“En las vías de ciudades a pueblos hacer un carril es súper útil y muy seguro, y ayuda a que la gente se anime a ir en bici a la ciudad en vez de coger tanto el coche.” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

“Yo echo de menos aquí en Granada una buena red que una los pueblos con Granada, porque el carril bici tiene una ventaja, primero el firme es más cómodo, y luego te permite ir bien de noche, es mucho más seguro. Yo, por ejemplo, para ir a Gabia puedo ir casi todo el camino por carril bici, pero no entero. [...] En Churriana se acaba, no continúa, hay un tramo que tienes que meterte por la calzada normal hasta un cruce, y ahí puedes coger otro carril bici, pero es un poco rollo... Debería haber un carril bici completo y que uniese todos los pueblos. Porque en Granada, mucha gente nos hemos ido a vivir a las afueras, pero la vida la hacemos en Granada, tanto por tema laboral como por ocio. Entonces yo echo en falta una buena red de carril bici porque es cómoda, y además te da más seguridad, especialmente cuando hay poca luz.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Algunos ciclistas y colectivos proponen, más que carriles bici como tales, una medida bastante más sencilla y, según ellos, también más efectiva: la realización de arcenes adecuados a ambos lados de la carretera, lo que, además de resultar más económico, permitiría el aprovechamiento de la infraestructura por otros usuarios:

"No hace falta hacer carriles bici. En el área metropolitana, coja usted las carreteras que tiene, ponga dos arcenes a cada lado de dos metros, a la misma rasante, y se acabó la broma, y le da servicio a todo el mundo: al de la bicicleta, al que se le ha pinchado la moto, al que va con el tractor..." (Representante de asociación, Granada)

Pero tampoco podemos olvidar la extensa red de caminos rurales que existen en todo el espacio metropolitano y que han sido desde siempre los conectores entre los distintos pueblos. Sin ser tan directos como las carreteras, pueden desempeñar sin duda un papel fundamental en la movilidad metropolitana granadina. Muchos de estos caminos se encuentran a día de hoy en condiciones deficientes, con accesos difíciles o interrumpidos en determinados tramos por fincas privadas u otros obstáculos; recuperarlos y señalizarlos adecuadamente para el uso ciclista podría ser, para muchos, una alternativa, además de segura, placentera para los desplazamientos interurbanos. Llegar a La Zubia pedaleando entre huertas es sin duda una experiencia muy diferente que hacerlo junto al intenso tráfico motorizado. En este sentido, algunas asociaciones ciclistas de la ciudad ya han trabajado en la elaboración de mapas de caminos rurales "cicla-bles", que proponen como alternativa a la fórmula del carril bici.

"La gente no se aventura a descubrir el territorio. Por eso nosotros hemos hecho este mapa de un radio de 10 km de todos los caminos de tierra que hay. Ahora mismo, quien quisiera podría ir a su pueblo o a su zona residencial perfectamente, pero no lo hacen. Existen, pero o la gente no los conoce, o no les da la gana ir por ellos en bici. Ahora, esos caminos ¿podrían mejorarse? Sí, podrían mejorarse en que el suelo podría ponerse un poquito más firme... ¡Ahora, no meter cemento! Yo qué sé, ponerle arbolado, ponerle una sombra... algo más agradable. Ponerle señalización, para allá Granada... Incluso ponerle señalización con el tiempo que tardas en llegar, que eso también da una información importante, porque, coño, resulta que yo vivo en Las Gabias y sé que en 20 minutos estoy allí... Entonces ese tipo de cosas son las que nosotros llamamos intervenciones blandas, que era lo que nosotros proponíamos al PAB. Pero si ves el río Genil o el río Beiro, no se les ha ocurrido otra cosa que hacer un carril bici. Pero bueno, si es un camino de tierra de toda la vida, ¿ahí qué conflictos hay?" (Representante de asociación ciclista, Granada)

El temor a que los caminos rurales se conviertan en nuevas pistas de cemento es una inquietud expresada tanto desde el sector ciclista como desde otros ámbitos del movimiento asociativo. Aunque para muchos circular por el firme de un

carril bici es mucho más cómodo que hacerlo por una pista de tierra, claramente existen elementos, tanto a nivel paisajístico como ecológico, que se van a ver influidos por una intervención de este tipo.

"Me preocupa que hay sitios que ahora son de convivencia buena como los caminos rurales y que se transformen en sitios con bandas rojas, porque desde el punto de vista ambiental tienen muchas ventajas; el agua permite biodiversidad porque te salen hierbecillas... Y bueno, lo que pasa cuando tienes una sección y la divides, pues que siempre aparece con menos potencia, más feo, desde el punto de vista estético que tú estés en medio del campo y te aparezca de pronto una banda de rodadura roja, cuando un camino con un buen firme bien compactado con su buen drenaje... ¿Por qué no puede ir por ahí una persona que vaya a cuidar su campo de cerezas y otra persona que vaya en bici, y otra persona que vaya a darse un paseo? ¿Por qué hay que fragmentarlo?" (Representante de asociación, Granada)

En este contexto, la señalización y un buen mantenimiento de los caminos rurales puede ser la clave para armonizar uso ciclista y calidad del entorno. Un buen ejemplo lo encontramos en el Paseo de la Bicha, camino rural de tierra compactada sin grandes intervenciones, donde ciclistas y paseantes conviven sin problemas en un entorno que ofrece al mismo tiempo comodidad para circular, facilidad de acceso y valores paisajísticos.

7. Pedaleando la ciudad: formas de moverse en bicicleta por el entorno urbano.

En este punto abordaremos las prácticas de los ciclistas que se desplazan por el espacio urbano granadino, las estrategias que desarrollan para minimizar el riesgo y para optimizar sus recorridos, así como los itinerarios preferidos por estos y sus criterios de selección.

7.1. La lógica ciclista de los desplazamientos.

A la hora de desplazarse por el espacio urbano, el ciclista sigue una lógica propia, una suerte de conducción híbrida entre vehículo y peatón, donde la flexibilidad, la improvisación, la negociación tienen un protagonismo esencial. En Granada el ciclista circula, a decir de muchos, “por donde le da la gana”, pero también por donde puede o por donde le dejan. El espacio es, como hemos visto, limitado, y los usuarios del mismo abundantes. Difícilmente encuentra la bicicleta una legitimidad a la hora de circular por lugares que han sido, si no siempre pensados para otros, sí asumidos por otros como propios –caso de las calzadas–; así, actúa como una especie de “kamikaze” del espacio a la hora de tomar decisiones, jugando con esos privilegios que le ofrece su singular vehículo: la posibilidad de llevar el paso del peatón, e incluso bajar de la bicicleta en algunos momentos; la de correr en calles con pendiente descendente, donde se equipara a los coches y los adelanta por los resquicios que quedan; la de circular a contramano para acortar su trayecto, etc.

“Suelo correr, me suelo saltar los semáforos en rojo, adelanto los coches tanto como puedo por el ladillo; cuando me interesa voy por la carretera, cuando me interesa voy por la acera y cuando me interesa me paso un semáforo en rojo o me paso el de peatones en rojo. A veces voy en contradi dirección, toda la calle Molinos... Yo no doy la vuelta, voy recto.” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

La búsqueda de la línea recta entre dos puntos y la versatilidad del ciclista –ahora me paro a saludar, ahora a comprar, ahora me desvío por un lugar paisajísticamente agradable, ahora corro porque llego tarde...– choca, a veces de manera frontal, con el ordenamiento del tráfico y la configuración de la ciudad. El espacio con más densidad ciclista (la zona centro) está diseñado para expulsar a los coches hacia las calles principales, aquellas donde precisamente el ciclista se siente más incómodo. En el centro y en los barrios es prácticamente imposible seguir un recorrido sin infringir alguna norma de circulación:

“En Granada circular es complicado porque hay muy pocas vías de doble sentido, es difícil circular sin dar vueltas. Si sigues las normas de tráfico al final tienes que dar unas vueltas que dices, joder...”

- ¿Y las haces?

- No siempre, realmente muchas veces me las salto y me voy por la acera o cojo algunos fragmentos de dirección prohibida.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

“Yo casi todos los días infrinjo algo. [...] ¡Todos los días! Ir en bicicleta es saltarse cosas, es que es súper complicado, es que no puedes ser un coche, es que no tienes el arranque de un coche, te cuesta más... Y también buscas tu confort yendo en bicicleta, y el confort de tener que pararte en un semáforo que es cuesta arriba... Te cuesta arrancar la vida, es que luego no puedes arrancar.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Los semáforos y las calles de sentido único en una retícula urbana tan densa suponen una clara limitación de las posibilidades de la bicicleta, cuya mayor ventaja comparativa respecto a los otros vehículos es precisamente esa versatilidad. El cumplimiento de las normas de tráfico elimina parte de esa ventaja; el ciclista, tiende, por tanto, a infringir las reglas que lo colocan en una posición de inferioridad o vulnerabilidad respecto al resto del tráfico:

“Normalmente voy por la derecha. [...] Los semáforos me los salto. [...] Yo siempre pienso, si alguien me dice algo, entiendo que estoy cometiendo una infracción de tráfico, pero es que para mi seguridad, para mí es mucho más seguro saltarme el semáforo, cerciorándome de que no hay un coche, que quedarme en el semáforo, porque en el semáforo, cuando yo arranco a velocidad de bici, arrancan quince motos a velocidad de moto, un autobús... y me arrasan. Que por un lado es por no perder tiempo, pero te aseguro que muchas veces no es tanto por eso sino por seguridad.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

La seguridad es, de hecho, uno de los principales argumentos de los ciclistas cuando invaden las aceras o los espacios peatonales.

“Como le digo a alguno: si yo voy por la calzada y un autobús falla, yo muero; si yo fallo, la probabilidad de que usted muera es muy remota, eso me da argumentos para ir por aquí, lo siento en el alma.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Además, hay un amplio sector de los ciclistas que entiende que las normas de tráfico no han sido diseñadas pensando en la bicicleta –como, de hecho, ocurre en la inmensa mayoría de los casos– y que, por tanto, la bici no tiene por qué plegarse a las mismas. Si las normas no han sido hechas pensando en los ciclistas, sostienen, estos no tienen por qué respetarlas:

“Los semáforos no están puestos para la bici; la bici es expulsada de la calzada. Entonces si la calzada no está para la bici, que no esté ni para bien ni para mal. A mí si

los coches no me respetan en la calzada, ese semáforo tampoco yo lo voy a respetar.” (Usuario de bicicleta, Granada)

Para el usuario habitual, desplazarse en bicicleta es más una cuestión de sentido común que de seguimiento del código de circulación. La bicicleta permite, como hemos dicho, una mayor flexibilidad a la hora de moverse en ciudad, y esa es precisamente una de sus ventajas comparativas frente al coche o a otros medios de transporte motorizado. El no seguimiento de la normativa de tráfico es una estrategia con la que compensar los inconvenientes a los que se enfrentan los ciclistas en su tránsito diario y así, si los propios ciclistas se muestran conscientes de su “mal comportamiento”, la inmensa mayoría lo justifica por esta situación desventajosa de la que parten respecto al resto del tráfico.

Pero no todos los ciclistas se muestran igual de condescendientes con el incumplimiento de ciertas normas de tráfico. Los ciclistas deportivos y, en general, aquellos que defienden la bicicleta como un vehículo en igualdad de condiciones que el coche, se muestran más estrictos y manifiestan que, si el ciclista quiere ser considerado y respetado como un vehículo más, debe comportarse ni más ni menos que como eso mismo y atenerse, por tanto, escrupulosamente a las normas de circulación.

“Los ciclistas tenemos que concienciarnos de que somos un vehículo más en el tráfico. Es decir, no somos peatones, nos afectan las normas de circulación. Por eso te decía antes que también se nota un poco los ciclistas que no son conductores. [...] Porque también muchas veces para el conductor, el ciclista es un engorro, por muchas cosas, porque hacemos las cosas mal y para el conductor es un rollo. Por eso yo cuando voy en bici intento también facilitarle las cosas al conductor, porque no siempre nosotros llevamos la razón.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

“La bicicleta es cogerla con educación, como todo. Las cosas cuando se usan mal no tienen fundamento. [...] Si tienes que esperar dos minutos como todo ser humano a que cambie la luz a verde, tienes que esperar. [...] Pero claro, la gente empieza a ser un poquito payaso de circo, vengo por aquí, giro por allá, pom pom pom, coche... ¡pum! Leñazo. Esos los he visto.” (Usuario de bicicleta, Granada)

La velocidad del tráfico rodado imprime al ciclista granadino un determinado ritmo de pedaleo. En general, cuando se circula por calzada se hace a una velocidad considerable; por un lado, porque los usuarios que se mueven mayoritariamente por la calzada lo hacen buscando esa velocidad en el desplazamiento:

“Yo voy rápido porque para mí la bici es un medio de transporte. En ese sentido sí busco lo que busca todo el mundo cuando utiliza un medio de transporte, que va más rápido.” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Por otro, por una cuestión de seguridad, ya que equiparando la velocidad de la bicicleta a la del resto de vehículos, se impiden los adelantamientos poco seguros:

“En esos sitios sí corro, intento ir lo más rápido posible para asemejarme a la velocidad de un coche o de una moto, porque de todas maneras si voy a otra velocidad me van a adelantar y prefiero que no lo hagan. ¿Por qué me van a adelantar, si llevo la misma velocidad que el que tengo delante? Aparte, que si yo voy a ese ritmo, no les facilito el que me adelanten, yo no me pongo pegado al lado para que me hagan un adelantamiento. [...] Bueno, si ves ya que es una cuesta grande, o un sitio en el que molestas, pues ya te haces a un ladito y vas a la velocidad que puedas, intentando facilitar el tráfico, pero si tú vas a una velocidad, yo no lo facilito, al revés, intento que no me adelanten, porque ya no es solo un coche, es que en el momento en que te empieza a adelantar un coche ya todos los que vienen por inercia te adelantan, y eso en parte es peligroso, y más dentro de la ciudad.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

La velocidad es uno de los principales disfrutes para muchos ciclistas, pero se convierte en una imposición para otros; no todos los ciclistas se sienten cómodos circulando a 35 km/h. De hecho, cuando la presión del tráfico desaparece, la velocidad a la que circulan disminuye. Así, los espacios peatonales o las zonas fuera del tráfico son lugares donde el ritmo se relaja y la intensidad del pedaleo es menor.

“Si no hay coches por supuesto que voy más despacio, porque cuando tú la coges por ciudad estás dando paseos, no estás haciendo deporte, a mí no me gusta llegar como una sopa a los sitios, lo que pasa es que a veces lo hago porque si vas por la carretera pues no puedes ir mucho más despacio que los coches. Pero claro que iría mucho más despacio, la mayoría de las veces.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

El continuo juego de movimientos que el ciclista ejecuta cuando realiza sus desplazamientos cotidianos le obliga a estar particularmente atento a lo que sucede a su alrededor, más de lo que está cualquier peatón y cualquier coche. El ciclista sabe que los peligros pueden llegar por cualquier lado, por lo que la observación y la actitud de alerta resultan fundamentales:

“La bicicleta, cuando vas con coches, te obliga a hacer una conducción preventiva, a adelantarte a lo que vaya a hacer el coche que casi siempre está mal. Yo cuando me acerco a un coche siempre me fijo por si acaso van a abrir la puerta, porque me ha pasado varias veces que me han abierto la puerta y me han tirado, entonces tienes que anticiparte un poco a eso. Si adelantas por la derecha, tienes que tener cuidado porque puedes hacer que a lo mejor el tío no te vea y te encierre; entonces ahí un poco tienes que anticiparte tú.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Uno de los factores que marcan una diferencia en las formas de conducción entre los ciclistas es el conocimiento previo del tráfico. Quienes conocen bien el

funcionamiento del mismo se muestran menos propensos a infringir determinadas normas, al tiempo que disponen de más herramientas para desenvolverse con seguridad en la calzada:

“Una cosa que viene muy bien es saber conducir un coche para conducir una bicicleta, porque veo... yo por ejemplo me salto los semáforos, pero sé cuándo me estoy saltando un semáforo, o si hay dirección prohibida no me voy a ir por ahí... Yo sé cómo funciona un coche, cómo funcionan las calles y no voy a hacer ciertas cosas porque, independientemente de que esté prohibido, no es práctico ni para la persona a la que voy a estorbar ni para mí.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

En todo caso no hay una conducción estandarizada en los ciclistas. Factores como el género, la edad, la forma física, los motivos del desplazamiento, entre otros, influyen claramente en la forma en que se conduce y por dónde se hace. El ciclista va construyendo sus hábitos a partir de sus condicionamientos y sus experiencias personales, a partir de la convivencia con el resto de usuarios del espacio público. A través de los testimonios recogidos y de nuestras propias observaciones hemos identificado las siguientes cuestiones clave sobre conductas ciclistas y formas de conducción:

Los semáforos: El respeto a los semáforos es uno de los puntos más controvertidos del debate social sobre la bicicleta. Mientras que la inmensa mayoría de la población no ciclista ve en el hecho de saltarse un semáforo una actitud peligrosa e incívica, para los propios ciclistas se trata de una estrategia necesaria para adaptarse al tráfico de la ciudad. Los semáforos son uno de los motivos por el que los ciclistas reciben más críticas y que provoca que su imagen se vea más deteriorada. Los motivos para “saltarse” los semáforos son variados, pero tal vez el más importante es la necesidad de conservar la velocidad de un tipo de vehículo cuyo movimiento tiene mucho que ver con la inercia adquirida durante la marcha. Detenerse en un semáforo y volver a ponerse en marcha después supone para un ciclista un esfuerzo añadido que no siempre es fácil de realizar, sobre todo en trayectos con pendiente ascendente o si el ciclista se mueve con bicicleta de piñón fijo:

“Determinados semáforos que no son de cruce deberían ser siempre en ámbar para la bicicleta, porque tú llevas una inercia que si te paras puedes ser un lastre para el que tienes detrás, y si no la pierdes, sales y ya no estorbas.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

“En los semáforos no me paro. Con esto, como no tiene marchas, si me paro poner luego en marcha esta bicicleta cuesta mucho.” (Usuario de bici fija, Granada)

Para muchos se trata de una cuestión de seguridad, ya que ignorar un semáforo en rojo les permite dejar atrás a coches, motos y autobuses que, de otra manera, los adelantarían inevitablemente en cuanto la luz cambiase de color, con la consiguiente situación de riesgo para la estabilidad del ciclista:

“La única forma de circular con seguridad por la Gran Vía es saltarte los semáforos, para poder hacer los tramos en un momento en el que no coincide con el resto de los vehículos. En un semáforo, si sales delante de los vehículos, tienes que correr más que ellos y vas a notar la presión, no puedes fallar una pedalada ni encontrar un bache porque te llevan por delante. Y si sales detrás de ellos tienes que esperar a que salgan todos, que pase la nube negra de tubo de escape.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

“Otra cosa que hago es que me salto los semáforos porque eso me permite ir sola, entonces no estoy molestando a nadie, no me están haciendo ningún adelantamiento peligroso ni nada, y entonces suelo coger esa estrategia. [...] Sé que es ilegal pero en realidad es seguro, vigilando que no te salga ningún coche por los lados.” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Pero para otros se trata además de una de esas ventajas comparativas de las que dispone el usuario de la bicicleta y a las que no tiene por qué renunciar:

“Yo soy una ciclista muy concienciada, sobre todo con los peatones, pero si tú ves que en un paso de peatones no va a pasar nadie, y que no pasa nada aunque el semáforo esté en rojo, que no hay peligro, porque además tú ya llevas cierta inercia, ¿por qué no vas a poder tú gestionar tu libertad en ese momento?” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Otro de los motivos de los ciclistas, en este caso los deportivos, para no detenerse en los semáforos es la dificultad añadida de tener que soltarse de las calas, algo que resulta bastante más aparatoso que cuando se conduce una bicicleta con pedales normales:

“También te digo que yo los semáforos que me salto no son peligrosos. Es que depende. [...] Muchas veces, pues los ciclistas deportivos llevamos calas, entonces tienes que soltarlas, bajarte... y casi prefieres no parar y si ves que puedes colarte te cuelas. Y luego ya si vas en carretera y pasas por pueblos donde hay semáforos, como ya vas haciendo ejercicio, pues si paras te corta el ritmo, así que intentas no parar.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Circular a contramano: Una de las reivindicaciones de muchos colectivos ciclistas es el hecho de que las bicicletas puedan desplazarse en sentido contrario en determinadas vías que son de un único sentido de circulación. En Granada, la gran mayoría de los ciclistas hacen algún tramo de sus recorridos en dirección contraria al sentido del tráfico, siempre por calles secundarias y poco transitadas. La tendencia del ciclista es, como hemos visto, la búsqueda del trayecto más

efectivo entre dos puntos. Para algunos informantes, se trata de un concepto de ciudades “avanzadas”, en las que ha existido un calmado previo del tráfico y una integración de la bicicleta en otro nivel:

“Una de las reivindicaciones de los colectivos ciclistas en lugares que ya están más avanzados, en ciudades 30, es permitir ir a contramano a la bici. [...] Es una cosa que ciudades más avanzadas incorporan en concepto de zona 30.” (Representante de asociación, Granada)

Circulación por el centro del carril: Sin ser mayoritaria, se trata de una conducta que se observa cada vez con más frecuencia entre los ciclistas granadinos y que, a menudo, sale a relucir en sus discursos. El posicionamiento en la parte central de la calzada constituye una medida de seguridad que impide al resto de vehículos rebasar de forma insegura al ciclista. En caso de imprevistos o adelantamientos peligrosos, este dispondrá de un espacio a su derecha en el que poder maniobrar. Por otra parte, también contará con una zona de seguridad frente a la apertura imprevista de puerta de algún coche aparcado a su derecha. Son varios los usuarios que, después de alguna mala experiencia en este sentido, optan por circular separándose ligeramente de su derecha a la hora de transitar por determinado tipo de calles, sobre todo aquellas de un único carril. Pero también se trata de un intento de legitimar su presencia en la calzada, además de preservar su integridad frente a maniobras poco respetuosas:

“Yo circular como un vehículo más; o sea, que ni me aparto ni concedo cosas que creo que no debo, porque aparte vamos bastante rápido, o sea, yo voy todo el rato a una velocidad de entre 25 y 35 km/h, que es prácticamente la velocidad a la que va una moto. A lo mejor en un carril de doble sentido sí me pongo a la derecha, pero si voy en un carril de un solo sentido sí voy por el centro, porque he tenido varias situaciones en las que una persona abre la puerta sin mirar, o cualquiera que está descargando que no se da cuenta y sale con el carrito... Pues que por lo menos te dé tiempo a esquivarlos, porque si vas pegado a la derecha lo más seguro es que te lo comas con patatas.” (Empresario de negocio de bicimensajería, Granada)

“Antes me metía a la derecha pero amigos míos me dijeron que no hiciera eso, porque me pasó ya dos veces, una que casi me caí, no sé cómo, y otra que iba por Pavaneras pegado a los coches y de repente se abrió una puerta y casi me la trago. O sea, estuve a un segundo de no reaccionar a tiempo. Así que por la derecha ya no voy a meterme. Ayer por ejemplo subía por Reyes Católicos y sabía que tenía un autobús detrás pero me fui por el centro, porque dije, no, es que no me voy a poner a la derecha porque vete tú a saber lo que puede pasar.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Una estrategia utilizada por algunos usuarios es posicionarse en mitad del carril y apartarse a un lado una vez que el automóvil que viene detrás ha disminuido su velocidad, de manera que el adelantamiento se realiza a una velocidad reducida.

Los ciclistas deportivos más veteranos consideran sin embargo que esa manera de circular es peligrosa y molesta para el resto de vehículos. El ciclista ha de intentar “no ser un estorbo”, de ahí que sigan prefiriendo la circulación por el lado derecho.

“Si tú vas con la bicicleta, pégate a la derecha y deja dos carriles libres, si la bicicleta con menos de un metro, un metro y poco no te llega el aire, la gente no corre mucho por la ciudad [...] Lo que tú no puedes es ir a diez con la bicicleta y formar una cola que llegue de uno al otro extremo de Granada.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Uso del casco: El uso del casco en ciudad sigue siendo minoritario, si bien encontramos una importante diferencia entre los usuarios deportivos y los urbanos. Los primeros utilizan el casco siempre o casi siempre, independientemente de que su desplazamiento sea con fines deportivos o funcionales; debido a las frecuentes salidas en montaña o carretera, han interiorizado el hábito del casco como natural, necesario, y no experimentan molestia alguna al llevarlo en sus trayectos. Los segundos, por el contrario, siguen viendo el casco en general como un objeto engorroso, poco útil para los trayectos urbanos y en cierta medida ajeno.

“Soy anticasco. Nunca lo he usado. No me gustaría. Me parece incómodo, me parece incómodo.” (Usuaría de bicicleta urbana, Granada)

El argumento más frecuente para justificar por qué no se usa el casco es la incomodidad: su peso, el calor que da, especialmente en el verano, su falta de ergonomía, son motivos que hacen a numerosos ciclistas desistir de su uso habitual:

“Yo prefiero no llevar casco, sinceramente; no me siento cómodo con casco. Lo tengo que usar porque en las carreras son obligatorios, pero no sé... Me da calor y no lo veo ergonómico, a lo mejor porque tengo un casco que no es muy bueno. Hay cascos que son súper caros, ya de gama alta y tal, pero te cuestan ciento y pico euros, entonces... [...] Cuando salgo de ruta los fines de semana sí lo llevamos. Pero es una de esas cosas que nunca sabes si llevar o no.” (Usuario de bicicleta, Granada)

Los ciclistas más jóvenes son los más reacios a usarlo, con argumentos tales como que resulta “poco práctico” o, caso muy frecuente, que resulta antiestético:

“El casco sólo lo uso para la BMX y depende de lo que vaya a hacer.” (Usuario de la bicicleta, Granada)



Ciclista con casco en Gran Vía, una imagen no tan frecuente entre los ciclistas urbanos. Fuente: Imagen propia

Uso de cascos de música: Uno de los comportamientos que hemos observado con cierta frecuencia entre los ciclistas urbanos, sobre todo los más jóvenes, es el uso de cascos o auriculares durante la conducción, algo que, aunque reconocen que no debería hacerse, practican con bastante asiduidad.

“Yo a veces voy con los cascos también, pero me los pongo muy bajito para que yo pueda escuchar el tráfico porque, no sé, si te están avisando de algo...” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

La música es una forma de aislarse de la agresividad del tráfico y de disfrutar del recorrido y del paisaje urbano; algo así como ponerle banda sonora al viaje. Teniendo en cuenta que los estímulos sonoros son especialmente intensos para el ciclista, el cual circula inmerso en el maremágnum del tráfico motorizado (el pitido de un claxon es percibido de manera mucho más directa por un ciclista que por el conductor de un coche), el uso de los cascos tiene su lógica –aunque también, cómo no, sus riesgos–. Algunos ciclistas argumentan que recurren a la música para no tener que soportar los pitidos de los coches o los comentarios hostiles de ciertos peatones, de manera que no lleguen a su destino “de los ner-

vios”. Se trata, en cualquier caso, de un uso limitado. Aquellos que lo practican, confían plenamente en sus habilidades y en su capacidad para reaccionar ante los imprevistos.

7.2. Recorridos ciclistas.

Uno de los puntos más interesantes a la hora de abordar los comportamientos ciclistas es el criterio que estos utilizan para diseñar sus itinerarios. ¿Por dónde circulan los ciclistas: acera, calzada, calles principales, secundarias, bulevares? ¿En función de qué razones optan por uno u otro espacio? ¿Qué uso de la bicicleta predomina en cada uno de ellos? ¿Qué velocidad eligen para circular en ellos? ¿Cuáles son las ventajas e inconvenientes con los que se encuentran?

7.2.1. Espacios de circulación.

La circulación por la calzada:

En Granada, donde no existe una red de carriles bici desarrollada, la mayoría de ciclistas urbanos se desplaza necesariamente por la calzada. Las razones para hacerlo son variadas, desde el “no queda más remedio” hasta “es lo que se debe hacer”. La mayoría de usuarios con los que hemos podido hablar son conscientes de que en la acera se molesta al peatón, y además se limitan las posibilidades de la bicicleta como vehículo. Cuando un ciclista quiere llegar a su trabajo de la manera más rápida posible, siempre evita los espacios peatonales, los tramos de carril bici y las calles secundarias, y elige en cambio las vías principales de circulación, fundamentalmente Gran Vía-Reyes Católicos o Camino de Ronda. En este tipo de viario la velocidad del ciclista es siempre mayor, ya que ha de acomodarse a la velocidad general del tráfico en el que se integra. La necesidad de no “estorbar” a los coches y los autobuses es una de las constantes en los discursos de los usuarios, los cuales perciben, además, la velocidad como una forma de garantizar su propia seguridad:

“Yo transito siempre por la calzada. Los espacios peatonales los evito mucho. En un caso excepcional, porque haya obras o algo que me impida el paso, entro en la acera, pero si no, no, porque como voy más a ritmo de coche o de autobús urbano más que de peatón, pues no puedo ir por la acera.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

En muchos casos, la tensión que se vive a determinadas horas en las arterias principales de la ciudad, el motivo del desplazamiento y el perfil del propio ciclista (que puede disponer de una percepción del riesgo más acusada), son razones suficientes para que este elija las calles secundarias, por donde puede transitar de

una forma más tranquila. En este caso, no importa tanto la economía de tiempo para llegar al destino como la sensación de seguridad durante el trayecto:

"Evito ir por calles con mucho tráfico; aunque tenga que dar un poco de rodeo prefiero ir por calles menos transitadas, tranquilas, que los coches vayan despacio, porque disfruto la bicicleta y voy tranquila. Si me meto en Camino de Ronda o en Gran Vía, donde pasan más autobuses, ahí sí que paso más estrés." (Usuaría de la bicicleta, Granada)



La Gran Vía es una de las arterias de circulación más frecuentadas por los ciclistas y donde estos adquieren más velocidad. Fuente: Imagen propia

La circulación por la acera y por los espacios peatonales:

Aunque la mayoría de las aceras de Granada disponen de poca capacidad para soportar a un gran volumen de usuarios, su uso como lugar de tránsito por parte de los ciclistas es un hecho a día de hoy. Aunque se trata de un uso puntual en la mayoría de los casos, este tiene sin duda sus implicaciones, tanto sobre las formas de convivencia como sobre la propia imagen del ciclista entre el resto de la sociedad.

La acera es el "espacio comodín" para muchos ciclistas; se utiliza sobre todo de manera puntual, para cubrir determinados tramos particularmente conflictivos,

más que como lugar de circulación habitual. Trayectos a contramano o calles con un tráfico particularmente denso son los factores que llevan al ciclista a ocupar temporalmente la acera.

"Ahí en Méndez Núñez hay un volumen de tráfico tremendo, yo voy inseguro, me tengo que meter en la acera." (Usuario de la bicicleta, Granada)

"Normalmente circulo por la carretera, prefiero, y digo: hay que ir por la carretera y no molestar a los peatones. Pero yo qué sé, si hay mucha prisa y voy a contramano me meto por la acera, pero intento no hacerlo, simplemente por el lado del civismo, porque veo que a la gente le molesta bastante ver a los ciclistas en la acera. Hombre, me parece normal... [...] Se supone que la acera es una zona peatonal y a mí me parece que en todo caso la bici tendría que competir con los coches." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Siempre que las condiciones de tráfico se ponen especialmente difíciles para el ciclista o que este se siente sin recursos para afrontarlas en condiciones de seguridad, se incorpora a la acera. Así, las frecuentes situaciones de tráfico denso en espacios donde hay obras, vehículos que aparcen, adelantan, se incorporan; autobuses que cargan y descargan pasajeros; motoristas que se cuelan por cualquier lado... provocan frecuentemente que el ciclista abandone su espacio de circulación transitoriamente, para volver lo antes posible a la calzada.

En otros casos, el ciclista que ocupa la acera alega que tiene que cambiar de dirección, realizar un cruce o cualquier otra maniobra, ya que sigue la lógica del peatón. Otra de las razones repetidas con frecuencia por los usuarios es el humo de los autobuses: encontrarse pedaleando detrás de un autobús por Gran Vía resulta para muchos sencillamente "asqueroso", lo que hace que se opte por pasar a la acera:

"Si te quedas encasquillada entre los autobuses, luego te tienes que tragar todo el humo de los coches... Que esa es una de las razones por las que no suelo utilizar la calzada demasiado, porque es un asco tragarte el humo. Es que tú vas haciendo ejercicio, tus pulmones están abiertos y tú estás tragando aire del tubo de escape de un coche, eso es asqueroso." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Además, es necesario tener en cuenta que, en los casos en los que el ciclista circula por alguno de los escasos tramos de carril bici de la ciudad, este termina, muchas veces, en la propia acera. En estas condiciones, el itinerario natural de la bicicleta es, obviamente, la acera, tal y como ocurre con el carril bici de Camino de Ronda poco antes de llegar al cruce de Severo Ochoa, donde hemos podido observar a numerosos ciclistas circulando por el espacio que pocos metros atrás

estaba ocupado por el carril bici (y que, según la propia lógica del desplazamiento, debería prolongarse en este sentido).

En cualquier caso, la sensación de estar ocupando un espacio que no le corresponde provoca que el ciclista, salvo excepciones, suele actuar con prudencia, y permanezca atento a todo lo que ocurre a su alrededor:

"Yo en las zonas peatonales suelo bajarme de la bici porque no quiero estorbar y tampoco voy a gusto, tengo que ir despacito, mirando que no pase nada..." (Representante de colectivo probici, Granada)

La elección de la acera no es, en cualquier caso, una opción ni cómoda ni ideal para el ciclista, sino más bien un recurso extraordinario cuando se siente en peligro, no puede alcanzar determinados destinos, o simplemente, por alguna de las razones apuntadas, resulta incómodo o engorroso seguir transitando por la calzada. Las circunstancias mandan: así, por ejemplo, es habitual que el ciclista que transporte a algún niño opte por la acera, por motivos de seguridad. Para la mayoría se trata, a pesar de todo, de una opción que crea problemas, tanto para el peatón como para el ciclista:

"Cuando yo me saqué el carné, la norma, y yo lo veía lógico, es que cualquier vehículo con rueda (bicicleta, monopatín) puede circular por la acera siempre que lleve la velocidad del peatón, esto es, 5 km/h. Yo lo veo bien. Si tú no te sientes segura para ir por la carretera pues vas por la acera muy despacito, con cuidado de los peatones, sobre todo si es una acera grande... Pero personalmente yo no veo esa opción para la bici; la bici tiene que reivindicar su espacio en la calzada para que realmente sea un medio de transporte; en la acera causa muchos problemas: hay personas mayores que se sienten muy inseguras, hay niños pequeños corriendo, hay animales de compañía que te cruzas... No veo que sea interesante, ni práctico ni útil para los peatones." (Representante de colectivo pro-bici, Granada)

Sobre este punto volveremos al hablar de la convivencia entre peatones y usuarios de la bicicleta.



Ciclistas circulando por la Plaza de las Pasiegas y por la acera de Camino de Ronda. Fuente: Imagen propia

La circulación por el carril bici:

En Granada son muy pocos los ciclistas que diseñan sus recorridos por la ciudad en función de la existencia de un carril bici determinado. Este se usa solo cuando se encuentra en el itinerario, y no siempre, dependiendo de cómo sea el tráfico en la calzada y de la accesibilidad y trazado del propio carril. Los carriles bici, mal conectados y ejecutados, no responden en la mayoría de los casos a las necesidades de desplazamiento de los ciclistas en la ciudad, por lo que los usuarios optan en muchos casos por continuar por la calzada. Así el viario ciclista está infrutilizado.

"Carril bici es que no hay en nuestros recorridos. Podíamos ir por Camino de Ronda, pero es que no nos pilla muy bien, porque al final es mucho más cómodo atravesar en diagonal. Pero es que además, sinceramente, el carril bici de Camino de Ronda está fatal." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

"Si tenemos pequeños carriles bici muy separados unos de otros, evidentemente los ciclistas no vamos a ir a buscarlos para usarlos. Un ciclista, igual que cualquier conductor, que cualquier peatón, se traza su recorrido en la mente, el que puede ser menos peligroso, el que puede haber menos circulación o ser más rápido para él, y lo hace independientemente de que haya carril bici o no. Porque allí haya un carril bici no vamos a cambiar todo nuestro sentido para pasar por ese carril bici." (Usuario de la bicicleta, Granada)

Además, la lógica del ciclista se basa en el trazado de la línea más recta entre dos puntos. Para que el carril bici sea elegido como espacio de circulación, tendrá que ofrecer al usuario de bicicleta la posibilidad de optimizar su desplazamiento. De lo contrario, si el diseño del mismo es tortuoso o si está lleno de obstáculos, será directamente descartado como espacio de tránsito:

"El carril bici no me gusta porque tengo que ir subiendo y bajando aceras, porque los bordillos están unos más altos que otros... prefiero ir recto todo el rato." (Usuario de la bicicleta, Granada)

"Los carriles bici atraerán a los ciclistas si estos tienen ventajas al usarlos; si tienes que desviarte de tu ruta y dar una vuelta brutal, irás por el camino más corto. Tienes que dar ventajas para que no se haga ese camino." (Usuario de la bicicleta, Granada)

Pero si en Granada son muchos los ciclistas que rehúyen los tramos de carril bici existentes, otro tipo de usuarios se lo han apropiado como espacio privilegiado de tránsito. Es el caso de los chatarreros que recorren Camino de Ronda en busca de mercancía que les resulte de utilidad, de los patinadores o *runners* que a la caída de la tarde frecuentan el carril bici de la Vega o de los paseantes que a primera hora de la mañana salen a caminar por el carril de Circunvalación. Tampoco faltan, en determinados tramos, vehículos estacionados de forma temporal o permanente, lo que genera no poco malestar entre los ciclistas y desplaza a estos aún más hacia el resto de espacios públicos.

7.2.2. Selección de itinerarios.

La selección de un itinerario determinado viene marcada por el conjunto de intereses del usuario y por el motivo de su desplazamiento. Evidentemente, el ciclista que va al trabajo a las ocho de la mañana no sigue los mismos criterios a la hora de elegir su recorrido que el que sale de ruta el domingo, el que va a pasear por la tarde o el que sale de noche a tomar una cerveza con los amigos. Tampoco selecciona el mismo recorrido el deportista avezado o el jubilado, la chica que tiene miedo del tráfico o el que ha de acudir elegantemente vestido al trabajo. En definitiva, los mapas ciclistas resultan ser algo tan personal y tan elástico que difícilmente encuentran una catalogación unívoca. Hablaremos, por tanto, de tendencias observadas y escuchadas, siendo conscientes de esa originalidad de los recorridos.

A nivel de desplazamiento con fines utilitarios podemos hablar de dos variables fundamentales que los ciclistas toman en consideración a la hora de seleccionar su recorrido en el entorno granadino: **seguridad** y **eficacia**.



Ciclista en el carril bici de Camino de Ronda. Fuente: Imagen propia.

Un desplazamiento seguro –esto es, aquel en el que el ciclista puede circular con tranquilidad, sin sentir que pone en peligro su integridad física– y eficaz –que le permite alcanzar su destino en el menor tiempo posible– representa el ideal para los ciclistas granadinos. Dependiendo del momento del día y de la prisa que se tenga, se puede renunciar a una parte de tranquilidad en aras de un desplazamiento más veloz por las arterias de tráfico principal, o bien dibujar un recorrido algo más zigzagueante por las calles secundarias:

"Gran Vía es un punto conflictivo de tráfico. [...] Yo si voy bien de tiempo intento ir o por calle Elvira o por abajo, todas las calles de la catedral... [...] Otra calle que yo intento no coger es Acera del Darro, toda la calle de Recogidas..." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Así, encontramos ciclistas que priman la línea recta sobre la seguridad, ya que el dominio del vehículo y la velocidad a la que se mueven les permite integrarse bien con el tráfico rodado:

"Hombre, evidentemente yo no voy a irme un kilómetro en dirección contraria, intento hacerlo lo más corto posible y que tampoco vaya mucho en dirección contraria, que tampoco vaya incumpliendo mucho las reglas. Yo cuando voy con la bici por donde vaya rápido, recto y esquivando coches si hay que esquivarlos. No cojo otra calle para evitar tráfico..." (Usuario de la bicicleta, Granada)

Y otros que prefieren la tranquilidad a la rapidez:

"Yo me muevo por sitios claramente fuera del tráfico, intento evitar el tráfico. De hecho, voy por el centro, aunque tardo más, por no ir por el Camino de Ronda ni por Gran Vía, pero lo tengo súper-claro que lo prefiero." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Esta atención continua al estado del tráfico, a las obras y al diseño de la propia ciudad hace que los ciclistas sean unos expertos a la hora de adoptar estrategias de circulación que les permitan optimizar sus desplazamientos y evitar espacios que puedan resultar comprometidos para su seguridad. La búsqueda de espacios de circulación "alternativos" es una estrategia interiorizada por los usuarios de la bicicleta en sus viajes diarios: en la ciudad, las calles cerradas al tráfico de forma temporal, los bulevares o las vías del metro en superficie (pendiente de inauguración) son las "tierras de nadie" que el ciclista aprovecha para moverse; en trayectos interurbanos, las vías de servicio y los caminos rurales son los espacios predilectos. Así, el ciclista se convierte en un experto conocedor del territorio, de los caminos poco transitados, de las alternativas para escabullirse de trayectos que le incomodan:

"Cuando voy a Huetor Vega siempre busco alternativas, entonces no voy por la carretera principal sino por una paralela que pasa por una zona residencial, bastante tranquila, y ahí voy super a gusto. Siempre que voy a pueblos en bici miro si hay alternativa por zonas tranquilas; si son zonas muy conflictivas de tráfico no suelo coger la bici." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

El cumplimiento de las normas de tráfico es siempre secundario, aunque no deja de tener su protagonismo. Se asume que en el recorrido se infringirán por fuerza ciertas normas del reglamento, pero se intenta que estas sean las mínimas posibles.



Ciclista circulando por una calle secundaria. Fuente: Imagen propia.

Otra variable que aparece en las reflexiones de los entrevistados son las pendientes. Si los ciclistas deportivos buscan las cuestas como un aliciente en sus salidas (es frecuente encontrar ciclistas subiendo por las cuestas de la Alhambra o el Realejo), los que utilizan la bicicleta en desplazamientos urbanos intentan evitarlas siempre que pueden, no tanto por falta de condición física como por la inconveniencia que supone llegar sudado al lugar de destino:

"Normalmente cuando voy con mi pareja a algún sitio vamos pensando en los coches y también en las cuestas, la verdad, pero principalmente coches." (Usuario de la bicicleta, Granada)

En menor medida, hay quien tiene en consideración igualmente al pavimentado, los flujos de tráfico en función de las horas, el paisaje. Tampoco es lo mismo desplazarse solo que en compañía: la sociabilidad es un elemento fundamental de los desplazamientos ciclistas. Para poder ir conversando, los ciclistas eligen espacios tranquilos, sin coches, donde puedan circular a poca velocidad sin sentirse estresados o presionados y sin importunar a nadie:

"Yo por ejemplo si voy solo, si voy por la calzada; si voy con mi novia y vamos más tranquilos, hablando, pues sí te metes por el Bulevar, porque si vas en modo más tranquilo y quieres ir hablando..." (Usuario de la bicicleta, Granada)

Una buena parte de los ciclistas tienen itinerarios más o menos fijos, conocidos, que repiten en función de los objetivos y circunstancias. Sin embargo, una de las potencialidades y ventajas que tiene la bicicleta es la de improvisar con mayor libertad que otros vehículos como el coche, que se encuentra más sujeto a las calles de única dirección, las prohibiciones de circulación, incluyendo las zonas peatonalizadas, así como a los problemas de aparcamiento y de saturación circulatoria. Para el ciclista, estos elementos no son un problema, dada la mayor propensión a modificar "sobre la marcha" el itinerario, aunque esto conlleve un movimiento en diferentes espacios: carril bici, calle, acera, etc.

Mención aparte merecen los itinerarios que se realizan con fines lúdicos o deportivos. Aquí entra en juego la destreza y el fondo físico del ciclista, pero también el paisaje y la densidad en el espacio, tanto de coches como de peatones, que para el usuario deportivo pueden llegar a resultar molestos, sobre todo si lo que busca es alcanzar cierta velocidad. Los lugares en la naturaleza, junto a ríos o bosques, son los predilectos en los desplazamientos de ocio. Se busca, además, un nivel de dificultad adecuado a las capacidades de cada uno:



Muchos ciclistas hacen uso del Bulevar de Constitución como lugar de tránsito, a pesar de haber sido prohibida la circulación de bicicletas en el mismo. Fuente: Imagen propia

"Hay criterios que valoro a priori, que son las cualidades paisajísticas, que a lo mejor ya las conocía, pero sí que es verdad que hay algunas que acabas conociendo a posteriori, y son: los sonidos, olores, el cuadro visual que se tiene desde ahí... y luego el esfuerzo, las ganas que tenga ese día de hacer más o menos esfuerzo." (Usuario de la bicicleta, Granada)

Si se sale con niños pequeños o con personas mayores, se buscan los relieves más llanos junto al río, a menudo en convivencia con los peatones (como es el caso del Paseo de la Bicha) y lejos siempre del tráfico rodado.

Para los ciclistas de montaña, sin embargo, es importante que el recorrido plantee un cierto reto. Los relieves llanos y los itinerarios "fáciles" se consideran aburridos, porque gran parte de la emoción de desplazarse en bicicleta por la naturaleza reside precisamente en el esfuerzo de subir o bajar, donde el ciclista puede ponerse a prueba y superarse a sí mismo:

"Sé de gente que hace bici como deporte que la Vega la tiene desatendida, porque como no hay que subir ni bajar ni matarse porque no hay desniveles, no les gusta ir por la Vega, para ellos es un rollo." (Usuario de la bicicleta, Granada)

Sobre el tema de los espacios ciclistas de disfrute hablaremos con más detenimiento en epígrafes posteriores.

7.3. La sociabilidad del ciclista.

7.3.1. La sociabilidad a partir del uso de la bicicleta: desplazamientos cotidianos e interacciones con el entorno.

Las formas que elegimos para desplazarnos condicionan en buena medida la manera en que interactuamos con el medio que nos circunda y, particularmente, el tipo de interacciones que tenemos con los demás. Desplazarse en coche privado, en autobús, a pie o en bicicleta nos ofrece vivencias diferentes del entorno, entre las que se cuentan aquellas que están relacionadas –y que inciden– de manera directa con las formas de sociabilidad. Cada tipo de desplazamiento propicia o dificulta una serie de encuentros y de reacciones. Si en el coche, la velocidad y el confinamiento en un habitáculo cerrado limita el número y la intensidad de las interacciones que un individuo puede mantener con el exterior, el hecho de caminar supone el extremo opuesto tanto en cantidad como en complejidad de dichas interacciones, al menos potencialmente. La bicicleta es un medio de desplazamiento que está a medio camino entre el peatón y el conductor de automóvil. La baja velocidad a la que suele avanzar el ciclista, los espacios por los que se mueve (calles estrechas, peatonales, de barrio...), los recorridos que desarrolla, a menudo aleatorios o zigzagueantes, coincidentes con los de los peatones en muchos casos, el hecho de circular en contacto directo con el aire y el ambiente exterior, permiten al ciclista intercambiar miradas y saludos, percibir sonidos y olores y tener, en definitiva una implicación mucho más acusada con el medio que lo circunda (Cromwell, 2013). Por otro lado, la necesaria actitud de alerta que ha de desplegar en su conducción diaria lo vuelve particularmente atento a las señales, las apariciones, los imprevistos. En ocasiones, el ciclista se comporta como un conductor más: quiere llegar al destino cuanto antes mejor. Sin embargo, hay ciertas especificidades que le acercan a las formas de interacción típicas entre los peatones.

En Granada, esta interacción del ciclista en sus desplazamientos cotidianos se traduce entre otras cosas en la atención visual y perceptiva: el ciclista tiene más tiempo para mirar lo que va encontrando por el camino, y al mismo tiempo tiene la posibilidad de mirar a lo largo de más distancia. Se trata con frecuencia de miradas mucho más directas que las de los transeúntes, los cuales están habituados a caminar distraídos o abstraídos. El ciclista, que redobla su atención en el trayecto, dispone sin embargo del tiempo para mirar a los ojos de peatones, de otros

ciclistas e incluso de conductores de coche (algo que es considerado de especial importancia por los manuales de conducción ciclista para asegurar la comunicación y gestionar la seguridad durante la circulación).

En distintas observaciones realizadas en espacios libres de coches en la ciudad y en diferentes momentos, resultan particularmente llamativas esas miradas. Valga este extracto del diario de campo:

“Los ciclistas que veo van despacio, y sus movimientos son algo más vacilantes que los de un ciclista habitual (miran la bicicleta para asegurarse de que todo va en orden). Su velocidad, al ser menor, les deja tiempo para mirar lo que les rodea. De hecho, la mirada es una de las cosas llamativas de los ciclistas; siempre que no vaya a una velocidad excesiva, el ciclista tiene la ocasión de contemplar el paisaje, edificios, árboles, mobiliario público y sobre todo personas. Los ciclistas suelen mirar a los ojos de los transeúntes, a sus caras; muchos, al sentirse observados, se me quedan mirando, algo que nunca ocurriría con un vehículo, y tampoco entre peatones, acostumbrados a estar absortos en su propio mundo. La actitud del ciclista le obliga a estar atento a todo lo que ocurre a su alrededor para reaccionar a tiempo ante posibles imprevistos (el peatón, por el contrario, puede tener un comportamiento mucho más ensimismado y errático ya que tiene más tiempo para reaccionar y se siente seguro en los espacios “reservados” para él), pero le deja el tiempo necesario para apreciar detalles que un conductor de moto o de coche no puede advertir: rostros, expresiones, gestos, forman parte del marco perceptivo del ciclista. O sea, que está más atento que un peatón pero tiene más tiempo para observar que un coche; compensa el menor tiempo para percibir con su actitud más activa/atenta a la percepción.” (Extracto diario de campo, 6 de octubre 2014)

Determinados espacios urbanos se prestan más que otros a las interacciones de las personas. Los espacios libres de coches son aquellos en los que el ciclista puede charlar, mirar, detenerse con más libertad y son, por tanto, los preferidos cuando se prima este factor sobre otros (velocidad o eficacia en el desplazamiento).

También es frecuente cruzarse por las calles del centro con usuarios que, o bien caminan junto a algún acompañante empujando su bicicleta, o bien pedalean a velocidad de peatón mientras charlan tranquilamente. En ambos casos, la bicicleta permite esa flexibilidad de convertirse en peatón, disminuir la marcha, detenerse a saludar a quien va a pie (otro de los gestos frecuentes de los ciclistas) e incluso hacer la compra en los pequeños comercios del centro, algo que resultaría impensable con el coche.



Un ciclista camina con una acompañante, imagen frecuente en las calles del centro de la ciudad.
Fuente: Imagen propia.

El ciclista es más accesible para el peatón, se presta más a ser blanco de comentarios, sus peticiones, sus protestas o piropos. Esta accesibilidad resulta particularmente evidente en el caso de los profesionales que desempeñan su trabajo subidos en una bicicleta. Los policías locales que realizan su patrulla montados en bicicleta nos confirman que los peatones los requieren con más frecuencia que cuando se mueven en coche.

"Nosotros recibimos muchas quejas; desde que vamos en bici y estamos más cerca de la gente, la gente se comunica más con nosotros." (Policía local en bici, Granada)

Pareciera que la bicicleta no impone una distancia simbólica con el peatón, e incluso hay quien observa que el ciclista resulta en gran medida un atractivo, una curiosidad; la bici es un buen motivo para entablar conversación, como reconoce este bicimensajero:

"A la gente le gusta ver las bicis. Yo, cuando paro a entregar alguna cosilla, es que casi siempre me preguntan: bueno, ¿y esa bici? [...] Con la bici grande, ya ves, he estado hoy en el hospital y empiezan todos los niños; ¡ah, Dios, ¿y eso cómo va? Se intentan subir... Y además lo escuchas, vas por una calle como Gran Vía y vas oyendo... [...]"

Antes llevábamos una que nos prestaron que era eléctrica, verde pistacho, y llamaba más la atención, incluso más. Y hasta gente que te pide: ¿la puedo probar? Es que me quiero comprar una..." (Bicimensajero, Granada)

Además de esta cercanía con el peatón –cercanía que, como veremos, puede traducirse en simpatía mutua o en conflictividad, dependiendo del espacio que se transite y de la situación–, existe una complicidad entre los propios ciclistas urbanos, tal vez porque en Granada aún siguen siendo una clara minoría. Así, encontramos complicidades esporádicas entre desconocidos que transitan el mismo recorrido en la ciudad: sonrisas, miradas, interpretables, en el fondo, como códigos de conocimiento y reconocimiento mutuo:

"A mí me produce simpatía ver a alguien en bici o cruzármelo" (Representante de colectivo ciclista, Granada)

"En Avenida de Cervantes me pasan cosas muy graciables: un día cuando llego arriba se me pone un señor al lado, con un pedazo de bicicleta eléctrica y me dice: mire usted, yo vivo ahí en los Rebites. Me he comprado esta bicicleta después de dos años viéndolo a usted adelantarme todos los días." (Usuario de la bicicleta, Granada)

Por lo general, el ciclista urbano mira con simpatía al ciclista urbano. A pesar de la heterogeneidad entre los ciclistas, la bici se constituye en un referente hasta cierto punto identitario, que conecta imaginariamente a personas muy diferentes bajo una misma práctica, unas mismas situaciones, incluso a veces ciertas ideas. Con independencia del tipo de bici, de las motivaciones para la práctica ciclista y aun de la extracción social de sus usuarios, el que pedalea por la ciudad se ve sometido a unas condiciones similares, que en gran medida se experimentan como constreñidas por los vehículos a motor. Durante mucho tiempo, las identidades ciclistas se han gestado en términos de resistencia (Castells, 1998, I: 30) frente al automóvil. Los ciclistas se identificaban en torno a una práctica que se veía como más ecológica, más sana, más humana. Las interacciones que permitía la bici, aunque fueran efímeras, constituían, por lo tanto, a la vez un rasgo diferenciador con respecto a otras formas de transporte, y un signo de reconocimiento del "nosotros".

En la actualidad, no cabe hablar de una identidad ciclista urbana homogénea. Más bien se reconocen diferentes *subculturas ciclistas*, y es en estas donde es posible observar un mayor grado de sociabilidad e interacciones que sugieren un sentimiento de pertenencia a un colectivo. Caso paradigmático es el ciclista deportivo, que se conduce de una manera más "gremial"; en su imaginario, los ciclistas urbanos no necesariamente son "sus iguales" sino sus "primos lejanos". Sus habilidades al pedal, la velocidad de sus desplazamientos y la calidad de los

vehículos que manejan hacen que en ocasiones se sientan parte de una “aristocracia” ciclista que, casi de manera inconsciente, los obliga a rebasar al resto de ciclistas que encuentran en su camino por la ciudad. Cuando se encuentran en la carretera, son frecuentes los saludos rituales entre los “carreteros”, de la misma manera que el “montañero” reconocerá a otro como uno de los suyos.

La bicicleta no es, necesariamente, un vehículo sociable. El fácil acceso a la misma ha hecho desaparecer la imagen del ciclista que transporta a otro en el manillar o, más típicamente, en el asiento trasero, lo que solo se observa en algunos chavales. Es cierto que no es inusual ver transitar a parejas, pero el ciclismo en grupo es propio de los usos deportivos y recreacionales. En la ciudad, el ciclista pedalea normalmente solo. Y en muchos casos, su soledad es precisamente uno de sus atractivos. Hay quien elige precisamente esta forma de desplazamiento por la posibilidad de avanzar rápido, salvando unas distancias que son inasumibles para el peatón, pero transitando por lugares vedados al vehículo a motor. El hábito de conducción de muchos ciclistas convierte sus recorridos habituales en “no lugares” (Augé, 1998): espacios de tránsito, sin más sentido que el de constituirse en espacios que tienen que salvar. Las vías con más tráfico o que permiten a la bicicleta alcanzar velocidades más altas, propician este tipo de conducta, pero no solo. Cualquier itinerario que el ciclista haya incorporado a su mapa de la ciudad como parte de su rutina puede convertir la bicicleta en un vehículo individual, en el que su conductor tiene la intención de interactuar lo menos posible.

“Casi no me entero de quién va en bici, y cuando voy en bici es que no veo ni quién anda por la acera, ni las tiendas ni nada, yo voy a lo mío... [...] Y eso es una parte de ir en bici que me mola, que cuando vas caminando por la acera, entre que te distraes por una cosa, te encuentras con la gente... Mientras que si voy en bici... ¡no me entero de nada!” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

En algunos casos, este tipo de conducción no es solamente una cuestión utilitaria. Hay quien gusta del pedaleo solitario y ensimismado como una práctica relajante, que permite al ciclista huir del estrés. En todo caso, la mayoría de ciclistas que hemos conocido reconocen la posibilidad de interacción con otros como una de las razones por las que usan la bicicleta. Por ahora, Granada sigue siendo para los usuarios de bicicleta urbana un lugar más de encuentro que de aislamiento: la cohabitabilidad de los espacios propicia en buena medida formas de interacción y aun de socialización que confieren al propio acto de la movilidad una cualidad comunicativa, contribuyendo a la creación de un ambiente urbano más amable. Así, al menos, lo experimentan muchos ciclistas urbanos.

7.4. Convivencias.

El ciclista en Granada tiene con frecuencia la idea de encontrarse en un territorio “que no es el suyo”. Esta percepción condiciona su forma de relación con el resto de usuarios del espacio público, ya sean vehículos motorizados o peatones. La sensación es, en muchos casos, de malestar, y en otros, de impasibilidad ante los posibles –en ocasiones casi inevitables– conflictos que marcan la movilidad de todo ciclista. Lo cierto es que para muchos de los que a diario se desplazan en bicicleta por la ciudad, circular se convierte en un permanente enfrentamiento:

“En la ciudad el conflicto es todo: el usuario encuentra enemigos en todos los demás usuarios de la ciudad. Si vas por el asfalto, por la calle, en muchos casos calles estrechas con dificultad de rebasar, obligas al tráfico a ir a tu velocidad y se enervan, ya vienen enervados de por sí y se enervan más y se producen incluso agresiones por falta de respeto de una distancia mínima. [...] Si vas por la acera, el peatón se siente agredido y te increpa, naturalmente. Entonces esto te obliga a moverte como un delinciente kamikaze.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

“Aquí en Granada te ves obligado a cumplir todas las normas de circulación de bici al 100%, es increíble. Yo he cogido la bici en otros lugares y no me ha pasado eso. Aquí cuando vas por la carretera, los de la carretera te miran mal por ir por la carretera; cuando vas por la acera, los de la acera te miran mal por ir por la acera; cuando vas por una zona peatonal, los de la zona peatonal te miran mal por ir por la zona peatonal. [...] Entonces, ¿por dónde coño circulo? [...] Al final uno circula por donde le da la gana, porque ya es que nos volvemos frescos también.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

A continuación abordamos las relaciones que se establecen con los distintos usuarios del espacio público, fundamentalmente peatones y vehículos motorizados:

7.4.1. La convivencia con peatones.

Ciclistas y peatones se encuentran a menudo en sus tránsitos diarios por la ciudad tanto en las aceras y espacios peatonales como en las aceras-bici y otros tipos de vías restringidas al tráfico motorizado (camino rurales, por ejemplo). El tipo de prioridad que existe en cada espacio (peatonal o ciclista) marca la actitud de los usuarios y el tipo de interacciones que se establecen entre unos y otros. Hay ciclistas para los que, al margen de normativas, la convivencia es perfectamente posible siempre que se observe un mínimo respeto por parte de todos. No solo la actitud, sino también el tipo de bicicleta, influyen en la percepción del ciclista por parte del peatón y en la generación en este de mayor o menor inse-

guridad. Nos cuenta un entrevistado que cuando se mueve en bicicleta plegable, la reacción de los peatones es muy distinta:

"Yo uso a veces bici plegable, micro, que lleva además una velocidad menor, y bici grande, que se percibe como un objeto mucho mayor y que corre más, entonces el nivel de rechazo es muchísimo menor con la bicicleta plegable que con la otra, porque es un elemento que se mueve a una velocidad menor y no te ven como un bulto grande; cambia mucho la actitud." (Usuario de la bicicleta, Granada)

También los horarios de los distintos espacios influyen en la posibilidad de convivencia:

"Yo creo que aquí eso se regula de forma natural: nosotros por Mesones, a las 7:30 de la mañana vamos en bici; lo que no se te ocurre es ir a la una, cuando está todo el mundo comprando". (Representante de asociación ciclista, Granada)

Algunos ciclistas, conscientes del recelo que despiertan cuando se mueven por una acera, acuden a prácticas que ofrezcan más seguridad a los peatones, como el hecho de avanzar siempre con el "pie en tierra":

"Yo lo que hago siempre para que la gente no se asuste cuando voy por la acera es que pongo lo del pie a tierra, que le llaman, que es poner el pie, y tú vas andando, más o menos rápido, pero vas controlando, no vas subida así a lo bestia, sino que vas poniendo el pie para que vean que en cualquier momento puedes frenar." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Aun así, en muchos casos resulta difícil acabar con el rechazo o con el miedo del peatón. Para algunos, existe una incompatibilidad entre la forma de pensar de ciclistas y peatones: la aleatoriedad del desplazamiento del peatón, habituado a realizar movimientos inesperados, a detenerse en medio de su recorrido, a cambiar de rumbo pero sin desplegar la actitud alerta del ciclista, choca con la inercia y la velocidad que el ciclista toma en sus recorridos. Aun cuando disponga de reflejos suficientes y mantenga una velocidad moderada, para el peatón la presencia del ciclista supone en muchos casos una amenaza, la cual parece derivar más de la percepción social que existe en torno a la bicicleta y de la falta de familiaridad con la misma, que de un peligro real:

"El peatón no es ciclista y no entiende la forma de pensar del ciclista. El ciclista sí ha sido peatón y más o menos lo entiende. Lo que pasa es que cuando vas en la bicicleta, esa facilidad de movimiento te lleva un poco a ir a lo mejor un poquito más rápido de la cuenta; pero al peatón le incomoda saber que viene alguna bici por detrás." (Usuario de la bicicleta, Granada)

"El peatón, culturalmente, aquí tiene un rechazo y miedo a la bicicleta. Hay una persona que está plantada y tú te aproximas en bicicleta. Lo normal es que tú manten-

gas tu trayectoria, que si estás quieto te quedas quieto, y supongas que el que viene hacia ti te evitará. Pero el peatón supone que las bicicletas son asesinas, tengo un recorte de periódico que dice: "miles de pequeñas asesinas inundan la ciudad". El peatón tiene entonces una actitud de rechazo, empieza a moverse porque cree que le vas a atropellar y entonces es cuando se genera la situación de peligro. ¡Mantenga su camino! Pero el nerviosismo y el miedo que tiene hace que realmente se provoque una situación de peligro." (Usuario de la bicicleta, Granada)

Los ciclistas que se desplazan por espacios peatonales señalan a menudo incidentes con los viandantes. Consideran que, aun cuando se circule con respeto, la conducta de muchos de estos llega a ser hostil y hasta agresiva, sobre todo –aunque no solo– por parte de las personas mayores. Las bicicletas son percibidas por una buena parte de la población de edad avanzada como un vehículo descortés, propio de jóvenes y estudiantes, esencialmente irrespetuosos con las normas de circulación, y aun con las más elementales normas cívicas de convivencia. En algunos casos, se asocia la bicicleta a "cosas de niños", y se considera que el ciclista es, en el fondo, un ser infantil que aún no ha asumido los principales códigos de comportamiento en público. En el mejor de los casos se percibe al ciclista como un "buscavidas" de conducción errática, que jamás se detiene en los semáforos ni en los pasos de peatones, y eso genera una sensación de peligro y de rechazo en los transeúntes.

Los mayores de 60 años resultan ser particularmente temerosos de los ciclistas. Su propia fragilidad –evidentemente un encontronazo no tiene para ellos las mismas consecuencias que para una persona de 20 años–, provoca que miren la bicicleta con recelo, como un peligro potencial para su integridad física. Aun cuando el ciclista avance al paso de peatón, son frecuentes los sobresaltos, las amonestaciones e incluso, en algunos casos, las agresiones físicas a este para que abandone la acera:

"Hay muchas conductas agresivas de los peatones: te empujan, te dicen, oye, por aquí no vayas... Intentas explicar que no puedes ir por la calzada porque los coches no te respetan y nada." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

"A los peatones no les gustan las bicicletas. Se incomodan mucho. Aquí se queja mucho la gente cuando vas en bicicleta por la acera; a nosotros se nos quejan mucho en el trabajo." (Policía local en bici, Granada)

Son muchos, sin embargo, los ciclistas que entienden este rechazo y que lo apoyan en cierta medida. Para ellos, el espacio del peatón ha de estar libre de las interferencias que provoca la bicicleta; de lo contrario, los conflictos están asegurados, con consecuencias negativas tanto para los peatones como para los propios ciclistas, que ven cómo su imagen se degrada frente a la opinión pública general:



Ciclista circulando por espacio peatonal. Fuente: Imagen propia.

“El problema que estamos viendo con la bici, o donde nosotros queríamos actuar, es que se están generando muchos conflictos con el peatón, que son malos para el peatón, que en algunos casos es directamente víctima de atropellos, y en otros casos para la bici, porque con este conflicto gente que no quiere la bici en la ciudad, aludiendo a los atropellos, pues claro... ¡la bici fuera!” (Representante de asociación, Granada)

“Lo mismo que yo defiendo para mí que soy el más débil en la calzada, digamos, respecto al coche, es el peatón en la acera con respecto a la bicicleta; entonces no le voy a hacer al otro lo que no quiero que me hagan a mí, que es un poco lo que la gente no tiene en cuenta: el miedo a meterse en la calzada es el que hace que el ciclista no habituado se meta en la acera y vaya poniendo en peligro a los peatones.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

En el caso de la circulación por zonas de acera-bici, donde la prioridad es ciclista, son estos los que se quejan de la invasión de su espacio por parte de los peatones. Una amplia mayoría de usuarios señala la falta de conciencia de los viandantes a la hora de desplazarse junto a carriles bici: el uso del carril como lugar de paseo o de tránsito peatonal es una constante en la ciudad, poco habituada a la presencia de estas infraestructuras y a los propios ciclistas. Al compartir la misma plataforma con los ciclistas, los transeúntes usan indistintamente el espacio ci-

clista y el peatonal. Esto sucede, según la opinión de muchos, por una ausencia de sensibilización hacia la bicicleta, sensibilidad que sí existe en otras ciudades.

“En otros países yo no he encontrado incompatibilidad con los peatones, porque los peatones saben por dónde tienen que ir. Aquí no”. (Representante de asociación, Granada)

Por último encontramos los espacios compartidos, donde peatones y ciclistas tienen el mismo derecho a circular. Un ejemplo es el Paseo de la Bicha, junto al río Genil. Aquí, encontramos una coexistencia entre peatones y ciclistas bastante pacífica. Muchos ciclistas, conscientes de la necesidad de convivir con una gran cantidad de peatones en el mismo espacio, señalan la importancia de mantener una velocidad que no comprometa la seguridad de los paseantes:

“Por ahí también podemos ir los ciclistas, pero cuando tú vas por un sitio por donde sabes que va mucha gente caminando, incluso niños, personas mayores, etc., no puedes pretender ir muy deprisa ni en grupos muy grandes porque puedes asustar a la gente; además, las bicicletas no se oyen, yo por ejemplo no llevo timbre para avisar; entonces te encuentras a una persona que no te ve porque va de espaldas y se puede asustar, y me lo han dicho muchas veces. Hay que tener cabeza.” (Usuario de la bicicleta, Granada)



Ciclistas circulando por espacio peatonal. Fuente: Imagen propia.

En cualquier caso, es importante hacer notar, una vez más, cómo los miedos y los rechazos entre distintas formas de movilidad son contruidos en base a las apropiaciones del espacio que hace cada colectivo. Si a ningún viandante le incomoda el paso de un autobús a pocos centímetros de su nariz cuando espera para cruzar en un paso de peatones, consciente de que la línea sutil pero inviolable del espacio segregado lo protege, la invasión de ese mismo espacio por parte de otro usuario que se desplaza en bicicleta genera malestar en no pocas ocasiones.

7.4.2. La convivencia con el automóvil.

La convivencia entre automovilistas y ciclistas está marcada por una profunda asimetría en el tipo de vehículo, la velocidad y las formas de conducción. Mientras que la relación con el peatón se ve marcada por la superioridad de la bicicleta frente a este (es más rápida y de mayor tamaño) en el caso de los vehículos motorizados sucede lo contrario: la bicicleta se convierte en el elemento vulnerable y, como tal, es susceptible de sufrir cualquier tipo de daño. Los ciclistas son muy conscientes de esta asimetría y de la desventaja en la que se encuentran en muchos momentos, lo que suscita que muchos de ellos se muestren cautos con los vehículos motorizados.

"La bicicleta está condenada a que en el espacio de asfalto nunca va a encontrar su sitio porque se mueve a velocidades absolutamente distintas de los demás vehículos, y tiene un tamaño y una fragilidad que la ponen siempre en una desventaja brutal." (Usuario de la bicicleta, Granada)

"Granada es peligrosa porque hay muchas vías donde es muy difícil la convivencia entre los vehículos y las bicis. [...] No tienes un espacio claro para circular. Por ejemplo, en las vías anchas no hay tanto problema porque tú pues ir por la derecha y el coche ya puede adelantarte, pero en el momento en que hay un montón de calles que tienen un solo carril, por ejemplo aquí en San Matías... Cuando yo voy subiendo por aquí la mayoría de las veces me tengo que subir a la acera, porque si no el coche no te puede pasar." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

La sensación de que la calzada y, en general, la ciudad, es el espacio del coche, impregna los discursos y las percepciones de una buena parte de quienes se desplazan en bicicleta de manera habitual por Granada:

"Está todo muy destinado al coche, hueco para la bicicleta no hay, eso está más claro que el agua. [...] A lo mejor si hubiese un carril bici la gente tendría más respeto, no lo sé... Pero como no la hay, parece que las bicicletas ocupan el puesto que debería ocupar un coche." (Usuario de la bicicleta, Granada)

Aunque la mayoría de entrevistados reconoce que la evolución de la actitud de los conductores ha sido positiva en los últimos años, la convivencia coche-ciclista

deja todavía mucho que desear para la inmensa mayoría. Se habla con frecuencia de falta de respeto y de empatía por parte de los conductores de automóvil, que la mayoría de las veces no entienden las limitaciones de la bicicleta como vehículo, ni son conscientes del grado de impacto que sus maniobras pueden tener sobre la integridad física del ciclista:

"En parte yo creo que el carril bici es muy importante, pero aquí en Granada veo que más importante que el carril bici sería una buena concienciación en el tema de los conductores sobre lo frágiles que somos los ciclistas, porque realmente eso de que pasen al metro y medio, bueno... también nos reímos a veces." (Usuario de la bicicleta, Granada)

Granada tiene fama entre los ciclistas de ser una ciudad en la que el tráfico resulta particularmente hostil; los que se desplazan habitualmente en bici hablan con frecuencia de la impaciencia o las actitudes poco tolerantes, temerarias o directamente agresivas de ciertos conductores:

"A mí me respetaban mucho más por la calzada en Sevilla, con todo lo que son los sevillanos. Sin carril, cuando yo estaba allí viviendo no había carril bici." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

"Aquí los coches te pitan más que en Barcelona. Pero te pitan en general, si vas en bici o si paras el coche un momento, entonces ya no sé si es una cosa de que no están sensibilizados con los ciclistas o es que son más impacientes de la cuenta." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

La falta de conocimiento sobre las necesidades y vulnerabilidades de la bicicleta cuando circula por la ciudad hace que los conductores perciban en ocasiones ciertas prácticas ciclistas como una provocación; así, el ocupar el centro del carril o el circular por la calzada en vías donde existe un carril bici inseguro para el ciclista, son tomadas como "afrentas" que a menudo exaltan los ánimos del conductor y pueden llegar a generar auténticos conflictos:

"Lo que no puede ser es que tengas un carril bici al lado, o que veas que el tráfico está muy espeso, y el ciclista vaya con toda la parsimonia del mundo diciendo: el que venga atrás que arree." (Taxista, Granada)

"A la mayoría de la gente yo le digo: mira, voy a 25 km hora, yo no me puedo meter en un carril bici; si no, coge tú la bici y lo compruebas. Y ya no me dicen nada más. [...] Porque ha habido gente que se ha parado y me ha empezado a decir cosas. [...] En Camino de Ronda se paró una mujer con un Smart, iba con su hija, la hija tendría 15 años, y se paró al lado mía para decirme hijo de puta. Me dijo: ¡hijo de puta, quítate de en medio que estorbas! [...] Claro, yo iba por el carril de la derecha pero en el centro, y ella se pensaría que tenía que ir pegado a la derecha." (Empresario de negocio de bicimensajería, Granada)

Los propios conductores de coche explican ciertos comportamientos como consecuencia de una falta de costumbre más que de una intolerancia hacia la bicicleta. Los ciclistas siguen siendo un usuario minoritario de la calzada y su presencia cada vez mayor es un fenómeno reciente al que muchos aún no han tenido tiempo de habituarse:

"Yo creo que es cuestión de que el conductor de coche no está acostumbrado a que haya usuarios de bicicleta en la calzada, y entonces vamos despistados, no vamos atentos y no respetamos, pero no respetamos porque no estamos acostumbrados a que en Granada salga una bicicleta." (Conductor de coche, Granada)



La negociación y defensa del propio espacio por parte de los ciclistas es una de las constantes en su circulación por la calzada. Fuente: Imagen propia

Pero la consecución de una buena convivencia entre coches y bicicletas pasa necesariamente no solo por la sensibilización y formación del conductor de coche (el cual muchas veces no sabe cómo actuar ante una bicicleta), sino también por la capacitación del propio ciclista a través de la adquisición de ciertas habilidades y ciertos hábitos que propicien una comunicación fluida entre unos y otros. La formación es para muchos de los entrevistados la clave de esa relación y de la verdadera integración de la bicicleta en las ciudades. El ciclista ha de tomar la responsabilidad de gestionar su propia seguridad, algo que todavía encontramos

que falta en muchos de los ciclistas urbanos que están surgiendo hoy en día por las calles de Granada. Muchos de ellos, ya sea por falta de formación, de habilidad, o por carácter, encuentran dificultades en defender este espacio:

"No se trata de que los coches te respeten, sino de que tú con tu comportamiento condiciones el de los demás. Una cosa fundamental que se le ha olvidado a todo el mundo es que necesitas saber cómo conducir una bicicleta, porque habrá mucha gente que sabe montar en bicicleta pero a lo mejor no sabe cómo manejar la bici. No es lo mismo estar en un circuito de fórmula 1 que coger el coche por la ciudad, o coger la bicicleta por el monte para dar brincos que meterse en el tráfico; son cosas muy distintas. Y cosas que deberían aprenderse desde bien pequeños, en el colegio, en el instituto... como una formación conectada con la realidad." (Representante de asociación ciclista, Granada)

A día de hoy, parece claro que, en una ciudad como Granada, el ciclista ha de asumir la responsabilidad de buscar su propio espacio para poder circular de forma segura en la calzada. Cuando el ciclista es visible y previsible el riesgo de incidentes se minimiza. Para muchos, la clave de la seguridad ciclista está en conseguir esta previsibilidad y en conocer las herramientas para hacerse respetar por el resto de vehículos:

"En el 2012 en España hay creo que 73 muertos en bicicleta, de los cuales 52 eran en carretera y 19 en zona urbana. Y si tú analizas esos 19 resulta que en el 90% de los casos el coche no tuvo ninguna culpa. [...] Tú tienes que ocupar tu espacio cuando lo necesites; tú no puedes dejar que te adelante un autobús y que te encierre; tú lo vas a dejar pasar cuando tú puedas; y si quieres apartarte para que pase porque no tienes muchas ganas de darle a los pedales, la gente lo entiende perfectamente. Lo que no entienden es que vayas transportándote en hora punta como si fueras paseando." (Representante de asociación, Granada)

Para quienes han seguido algún curso de circulación ciclista, la experiencia ha resultado particularmente valiosa como medio para adquirir una mayor autonomía sobre su propia seguridad:

"En el plan de movilidad de la empresa nos trajimos una gente que estaba trabajando en Londres, en el método Bikeability, y nos dieron un curso por la ciudad de una hora y media, dos horas: nos enseñaron a posicionarnos en calzada, a gestionar nuestra derecha, que es muy peligrosa, a cómo mantener una bicicleta, porque cuando tú te metes en el tráfico tienes que tener buenos frenos, buenos reflejos... Y desde entonces, en un camino de 4 años no puedo tener más que experiencias positivas, ningún problema, no me ha pitado nadie, nadie me ha puesto de los nervios." (Representante de asociación, Granada)

La creación de zonas 30 en la ciudad puede facilitar esta convivencia. Al limitar la velocidad del vehículo a motor, este se equipara en cierta medida con la bicicleta. El ciclista deja de ser “un estorbo” y se convierte en un vehículo más:

“Granada, sin ir más lejos, ha puesto un montón de prohibiciones en el centro de la ciudad a 30 por hora, y yo no recuerdo bien pero creo que una bicicleta va fácilmente entre 20 y 30 por hora, ¿no? Quiero decirte que ya vamos los dos a la misma velocidad; no obstaculizo al tráfico rodado.” (Representante de asociación, Granada)

Pero no queremos cerrar este epígrafe sin señalar que, al igual que muchos ciclistas nos han relatado sus malas experiencias en la calzada, su sensación de inseguridad y de vulnerabilidad, también los hay que reconocen sentirse respetados a diario por los conductores, sobre todo en los últimos años:

“A mí no me ha pitado nunca ningún coche para que vaya más deprisa, eso sí lo noto. Por Rector López Argüeta, que es un poco jodida, he circulado muchas veces por ahí pero en ningún momento me han pitado, y he ido despacio y he tenido el coche detrás, porque no me voy a apartar, porque no hay espacio para que pasemos los dos, lo siento mucho. [...] Y no he notado presión. Noto la presión de que tienen prisa y te van a adelantar sin guardar el espacio, eso sí lo vas notando, lo sientes, que lo van a hacer... pero también hay gente que respeta las distancias.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

El coche y la bicicleta parecen, en definitiva, condenados a entenderse en un espacio urbano como el granadino. El que los conductores de automóvil abandonen parte de su impaciencia a la hora de circular puede tratarse de una cuestión de tiempo y de normalización del fenómeno ciclista, pero también de una toma de responsabilidad por parte de los propios usuarios de la bicicleta. Por otra parte, parece indispensable que los ciclistas se adecuen (lo que no significa asumir todo) a un contexto en el cual el vehículo a motor sigue siendo el principal protagonista de los ritmos y prácticas de movilidad.

7.4.3. La convivencia con el transporte público.

Los autobuses son tal vez el vehículo más temido por los ciclistas en el espacio público: su gran tamaño impone, como mínimo, respeto a muchos usuarios, los cuales intentan por todos los medios evitarlos en sus recorridos.

“Con los autobuses, es que no te ven, no existes, para ellos no existe nadie: ellos tienen su carril y ya está, y si te pones al lado de ellos para salir en un semáforo o algo tienes que tener cuidado. Es como un barco: ellos van para adelante, y si algo se les pone delante les da igual, y si te pones una mijilla delante, ellos con pitarte...” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Los usuarios evitan siempre que pueden la proximidad a los autobuses urbanos. Consideran que la posibilidad de comunicación con estos en las vías urbanas es prácticamente inexistente. Su gran tamaño, la altura a la que se sitúa el conductor, las múltiples paradas e incorporaciones a la calzada, crean una distancia psicológica con el ciclista que hacen que este se sienta particularmente frágil, siempre alerta cuando uno de estos vehículos se encuentra cerca.

La presión que tienen los conductores de la empresa Rober, concesionaria del servicio de transporte público en la ciudad, de cumplir con unos tiempos predefinidos que rara vez son compatibles con el propio tráfico de la ciudad, es el caldo de cultivo perfecto para que exista una fricción constante entre conductores de autobús y ciclistas.

“Es una cuestión de horarios, y de espacios; el ciclista a veces se pega a la acera, pero aun así no hay lugar para el adelantamiento. Cuando andas mal de tiempo es que no puedes ir detrás del ciclista porque, además, si tú no adelantas no puede hacerlo ningún coche, o sea, que el atasco está asegurado.” (Conductor de autobús, Granada)

El cumplimiento de un horario es para los conductores de autobús no una mera cuestión de impaciencia sino un requisito laboral, lo que los sitúa en una situación más estresante que al resto de vehículos. La reordenación de las líneas urbanas y la implantación de la Línea de Alta Capacidad, ha supuesto, además, un estrés añadido:

“Tú imagínate la LAC, por ejemplo, que se basa todo el servicio en que se cumpla una frecuencia, precisamente esa ruta de la LAC, Gran Vía, no tiene habilitado ningún carril bus, hay que convivir puro y duro en la calzada. Si te ponen compartiendo con bicicletas...” (Conductor de autobús, Granada)

Ciertas asociaciones consideran que para que la integración de la LAC no suponga un conflicto añadido con los ciclistas es necesario que los distintos usuarios se sienten a dialogar y a negociar cuáles son los derechos y deberes de cada uno. Si a los autobuses se les exige paciencia, a los ciclistas ha de pedírseles un mínimo de “sentido común”. Si la Gran Vía ha de mantenerse como vía rápida, los ciclistas tendrán que circular por ella a cierta velocidad, aprovechando las paradas del transporte público para adquirir esa porción de ventaja que necesitan en el espacio:

“Yo le he propuesto a Telesfora que cuando empiece a funcionar la LAC [...] tenga una reunión con los conductores y los ciclistas para ver, bueno, vamos a sincronizarnos, el autobús tiene que hacer una parada; ese es tu momento para irte, y se ha acabado.” (Representante de asociación, Granada)

Aunque no faltan altercados entre ciclistas y conductores de autobús –algunos de los cuales han acabado en comisaría–, los propios conductores reconocen que, al final, “se acostumbran” a convivir porque “no queda más remedio”:

“Los ciclistas yo creo que ya están acostumbrados a la convivencia y ya los ves siempre mirando a ver qué vamos a hacer. Tenemos ya una mirada cómplice entre el ciclista y el conductor diciendo: que me voy a meter en la parada, ten cuidado que me tengo que meter... Y bueno, estamos acostumbrados a convivir.” (Conductor de autobús, Granada)

Muchos ciclistas son, además, conscientes de la labor del transporte público en la ciudad y entienden que, tratándose de un medio de transporte colectivo, ha de gozar de cierta prioridad sobre los medios individuales:

“Yo también entiendo que soy un elemento más del tráfico en la ciudad, entonces a mí no me gusta estar ralentizando un autobús urbano que lleva 40 personas. [...] No me parece lógico que yo, que soy una, esté ralentizando el tráfico de 50. Si es un coche solo con un tío, pues bueno, que se espere, pero lo veo distinto si es transporte público.” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Un espacio particularmente conflictivo tanto para ciclistas como para autobuses es el carril compartido. En Granada existen varios tramos de carril bus-bici, un concepto muy criticado por ambos. Por un lado, los usuarios de bicicleta se sienten condenados a coexistir en un espacio muy limitado con su “enemigo natural”, el cual siempre se encuentra en clara superioridad respecto a ellos:

“En la calle Manuel de Góngora, donde se comparte el espacio del autobús con la bicicleta lo que pasa es que el espacio no es suficiente, entonces tú vas por tu carril marcado y llega el autobús y casi te está rozando, hay muy poca distancia de seguridad y creo que eso también es un punto negro.” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Por otro, los propios conductores de autobús reconocen que existe un problema de convivencia. Las continuas paradas obligan a que el autobús invada continuamente el espacio del ciclista. Especialmente problemáticos resultan los grandes autobuses articulados, cuyas maniobras a veces ponen en peligro al ciclista.

8. ¿Dónde dejo mi bicicleta?

“Yo creo que aquí en Granada me habrán robado cinco bicicletas. [...] Aquí roban bastantes veces. [...] Y algunas veces me la han robado así de: quiero preguntar si tienen tal cosa en una tienda, ah, pues la dejo aquí al lado, abro la puerta un poquillo y pregunto... Y te das la vuelta y desaparece. O sea, que atarla la tienes que atar y aun así me la han robado muchas veces atada.” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

Como refleja el testimonio anterior, el robo de bicicletas es uno de los problemas que más preocupa al colectivo ciclista granadino. Tanto en el espacio público como en las comunidades de vecinos, se encuentra expuesta a hurtos o actos vandálicos. Prácticamente todos los entrevistados, o han sido víctimas de algún hurto o conocen a alguien cercano que lo ha sufrido. Existe, por tanto, un alto grado de prevención en lo que se refiere al lugar donde esta se deja:

“La bici es un elemento muy indefenso; no tiene ningún elemento identificativo, y luego encontrarla, reclamarla... es muy difícil.” (Representante de colectivo ciclista, Granada)

“Es como el que se deja un billete de 20€ en el suelo. Es que te la roban. Por eso no puede ser un medio de transporte si no hay ese respeto.” (Representante de club ciclista, Granada)

Esta sensación de que la bicicleta puede desaparecer en cualquier momento provoca en muchos usuarios una actitud de constante vigilancia. Estos intentan no perderla nunca de vista, de ahí el empeño que en muchas ocasiones muestran por llevarla consigo a todas partes.

“Cuando entro a algún sitio a comprar algo no puedo dejar de mirarla, y cuando la dejo a lo mejor por la noche, siempre tengo la cosilla de: ay, ¿la encontraré o no la encontraré? Esa sensación siempre la tengo.” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

“Yo lo que nunca hago es dejar mi bici enganchada a una farola. Si voy a un sitio en bici es porque voy a meter la bici dentro, porque puedo o lo que sea.” (Representante de club ciclista, Granada)

Esta preocupación es especialmente significativa en el caso de los usuarios de bici deportiva, para los cuales, como ya hemos mencionado en algún otro apartado, la cuestión de la seguridad se convierte en un claro limitante a la hora de usar la bici en sus desplazamientos cotidianos.

Aun aquellos que disponen de una bicicleta de gama menor la dejan con miedo en el espacio público, y siempre valiéndose de ciertas estrategias para disuadir a los posibles ladrones:

“Yo tengo muchísimo cuidado porque me han avisado muchísimas veces de que como la dejes en la calle, te vuela, por lo menos estas bicis deportivas. Entonces lo que hago es dejarla en sitios donde pueda parecer que el que está sentado en la mesa es el dueño; por ejemplo, la aparco en Plaza Nueva al lado de los bares, o en un bar que esté como este, lleno de gente...” (Usuario de la bicicleta, Granada)

La elección de lugares muy visibles y concurridos para amarrar la bicicleta es sin duda una de las prácticas habituales entre ciclistas: los bares, las plazas, las paradas de taxi o autobús y, en general, los espacios transitados, son los lugares “más seguros” para dejar la bicicleta durante varias horas.

“En la calle por la noche intento no dejarla nunca, pero alguna vez si lo hecho, la he dejado en algún sitio donde hay paradas de taxis porque me parecen sitios seguros, al estar los taxistas... ahí no suelen robar.” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

La forma de candarla es otro elemento clave a la hora de disminuir los riesgos; un buen candado es imprescindible, y para los que tienen ruedas que se quitan fácilmente, también un segundo candado para las ruedas:

“Aquí en Granada a mí me han robado 3 bicis antes de la eléctrica. De las eléctricas no me han robado ninguna, porque he aprendido también ciertas pautas que antes no sabía, por ejemplo de los candados, el candado de U es básico, nada de cable, aunque sea así de gordo. [...] La cadena es mejor que el cable pero tampoco te pienses que es ninguna maravilla; hay unos sprays de frío instantáneo que te las congela, como en las películas con el nitrógeno líquido, y le pegan un martillazo y te la cepillan.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

A pesar de esto, hemos observado que una gran cantidad de las bicicletas que se aparcan por la ciudad están mal candadas o disponen de candados claramente inseguros (cables de poco grosor que se pueden cortar fácilmente con cualquier cortafíos). Disponer de un buen sistema de candado presenta para los usuarios dos grandes inconvenientes: por un lado, el peso de la propia cadena, que la convierte en un auténtico engorro a la hora de trasladarse por la ciudad. Por otro, el precio de este tipo de dispositivos resulta para algunos excesivamente costoso.

“Esta última que tengo me la regaló un amigo, que es de las mejores que he tenido porque es muy ligera, y entonces dije: esta no me la roban. Entonces lo que hice fue comprarme una cadena de moto que pesa más que la bici o casi lo mismo, y esa no me la han robado. Esa me está durando como tres años, pero ya te digo, por tener una cadena que pesa más que la bici y por supuesto que vale más que la bici.” (Usuaría de la bicicleta, Granada)



Aparcabicis en el Paseo de los Tristes. Fuente: Imagen propia.

La mejor estrategia es, pues, para muchos, la de asumir el hurto como parte del hecho de moverse en bicicleta por la ciudad, y utilizar, por tanto, bicicletas de poco valor, cuya sustracción no les suponga una gran pérdida, ni económica ni afectiva. Por supuesto, la bici que se usa para desplazarse por la ciudad en ningún caso será la que se reserva para las salidas deportivas:

"Yo tengo tres bicis. Tengo dos que no cojo evidentemente para moverme por ciudad, y luego tengo una que me costó 90 €, y esa me da igual dónde la dejo. Y ya la tengo desde hace tres años, o sea, me ha costado 30€ por año, ya la tengo más que amortizada, entonces si un día voy y no está... [...] La bicicleta que tengo para moverme en la ciudad es una bicicleta muy barata, vieja y ya está. Es de carretera y muy vieja, entonces no me importa, sinceramente no le tengo tanto apego a esa bicicleta, por lo tanto no me importa dónde la dejo." (Empleado de empresa ciclista, Granada)

¿Qué ocurre, entonces, cuando un usuario necesita una bicicleta de ciertas prestaciones para desplazarse desde su casa al trabajo o a cualquiera de sus ocupaciones diarias? Es el caso de muchos usuarios de bici eléctrica, que eligen precisamente una bici de este tipo porque suelen recorrer largas distancias y/o residir en barrios con considerable pendiente:

"Te la roban; da igual los candados que pongas. Entonces lo que hago es que si voy al centro la dejo en el local de un amigo, pero claro, el local está en el centro pero a veces no me viene bien. [...] Si tuviera una bici normal, pues te puedes comprar una muy mala y bueno, si te la roban tampoco... [...]Tengo que planear, y eso te coarta mucho porque a veces haces un plan, quieres ir a otro sitio pero ya no puedes. Entonces si hicieran parking seguros para bicicletas sería una solución." (Usuario de bicicleta eléctrica, Granada)

Para aquellos que no pueden permitirse circular con una bicicleta "de las malas" o que no quieren renunciar a la comodidad de la suya, la solución pasa por la instalación de aparcamientos vigilados en los centros de trabajo, de estudios o en los distintos edificios públicos.

"Nosotros siempre hemos defendido que tiene que haber una buena red de aparcamientos de bicis, pero siempre vinculados a centros oficiales porque son los centros que más posibilidad de vigilancia tienen; por ejemplo, un aparcamiento cerca del ayuntamiento, pues hay un cuerpo de guardia que vigila y controla. [...] Sobre todo me refiero a quien se mueve en bicicleta para acudir al trabajo: habilite usted un espacio en su centro de trabajo donde poder aparcar esa bicicleta, en algunas empresas, centros de la administración, hospitales, universidades... Y que luego se le descuenta del Impuesto de Actividades Económicas." (Representante de formación política, Granada)

Medidas de este tipo ya se están llevando a cabo en muchos de los campus universitarios de la ciudad y en determinadas instituciones públicas como el hospital Virgen de las Nieves, con gran aceptación y un importante aumento en el número de usuarios:

"De no tener apenas ciclistas, estaban solo los hermanos Tercedor, que son muy ciclistas de toda la vida, y al que menos le habían quitado ya 4 o 5 bicicletas, hemos pasado a tener 250 personas apuntadas en el plan, y no ha habido ningún problema, no ha habido ningún accidente." (Gestor de movilidad Hospital Virgen de las Nieves, Granada)

En lo que se refiere al almacenamiento en los domicilios, las situaciones son variopintas. Hay usuarios que disponen de garaje propio y cuentan, por tanto, con un espacio "seguro" para dejar su bicicleta sin grandes inconvenientes (no faltan, sin embargo, casos en que las bicicletas han desaparecido del garaje ante el menor descuido de su propietario). Otros cuentan con zonas comunitarias en su domicilio en las que está permitido dejar bicicletas, las cuales no ofrecen, sin embargo, condiciones de seguridad suficientes. Por ello, la mayoría de los usuarios prefiere subir y bajar su vehículo en el ascensor o por las escaleras, por engorroso que resulte, a exponerse a que este desaparezca.

En Granada resulta particularmente frecuente el robo de bicicletas deportivas. El alto precio de las mismas y la fuerte demanda de piezas que existe en los mercados de segunda mano hace que las bicicletas de este tipo sean sin duda las más codiciadas por los amigos de lo ajeno. Así, incluso un agradable paseo en bici por el Llano de la Perdiz puede convertirse en una desagradable experiencia, tal y como han relatado numerosos ciclistas deportivos:

“Se oye aquí en Granada, yo lo he oído varias veces, que hay dos puntos negros donde te pueden robar la bicicleta. Uno de ellos es el Llano de la Perdiz por la noche, si vas solo, y otro es el barrio del Almanjáyar. En el Llano de la Perdiz hace tres semanas subí solo para probar una luz por la noche y cuando iba por uno de los carriles vi algo raro y como ya me habían avisado cambié de carril rápido sobre la marcha, y cuando cambié de carril rápido vi que lo que había detectado raro eran tres personas escondidas en la maleza, yo creo que me querían robar la bici; cuando yo cambié de carril intentaron cambiar ellos, pero como yo iba con velocidad no pudieron alcanzarme. Miré para atrás y evidentemente iban intentando alcanzarme, lo que pasa es que como yo iba más rápido aceleré y no me alcanzaron, pero pasé el sustillo.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Hay usuarios para los que el problema de la inseguridad de las bicicletas tiene una importante componente cultural. Algunos de los que han vivido y utilizado la bici en otros contextos, se muestran sorprendidos por el contraste entre países; mientras que aquí tienen que estar siempre preocupándose por dónde y cómo atar su bici, en otros lugares ni siquiera han sentido necesidad de hacerlo:

“Contrasta con Dinamarca porque en Dinamarca no tenía que atar la bici a ningún sitio, solo tenía como un pequeño seguro que bloqueaba la rueda y ya está. Ahí se nota el contraste cultural, la mentalidad.” (Usuaría de la bicicleta, Granada)

La solución al problema del almacenamiento y aparcamiento de las bicicletas no parece, por ahora, tarea sencilla, pero pasa sin duda por la creación de aparcamientos seguros en los lugares de destino y por una adaptación, cuando sea posible, de los edificios en los que los ciclistas residen.

9. La bicicleta como disfrute.

9.1. El ocio y la bicicleta en Granada.

Además de la sociabilidad que propicia la bicicleta en los desplazamientos cotidianos, existe otra ligada a los tiempos y espacios del ocio urbano. Esta ocupa en Granada un lugar predominante, favorecida sin duda por el enclave geográfico de una ciudad rodeada de parajes paisajísticamente atractivos y que requieren diferentes grados de habilidad física, además de por una larga tradición de ciclismo deportivo.

Según el PMUS de Granada del 2013, casi la mitad de la población granadina dispone en sus hogares de una bicicleta que usa de manera esporádica, como instrumento de ocio. Si el uso cotidiano sigue siendo todavía minoritario en la ciudad, el lúdico parece estar muy presente en la forma de vida de una buena parte de la ciudadanía. Como corresponde a lugares donde el fenómeno del ciclismo urbano aún no se encuentra asentado, en Granada la bicicleta se concibe fundamentalmente como una herramienta de disfrute y de salud, un juguete tanto para niños como para adultos, profundamente ligada a diferentes formas y contextos de sociabilidad. Así lo demuestran los desfiles de pequeños grupos de ciclistas que podemos encontrar cualquier fin de semana por las zonas verdes del entorno periurbano, o en las salidas de la ciudad que se dirigen a la sierra. Determinados espacios del entorno granadino se convierten, por lo tanto, en lugares de profusa actividad social, sea para el encuentro de amigos, parejas o familias enteras.

El uso de la bicicleta en estos contextos es indisociable del hecho de realizar una actividad en compañía al aire libre. De hecho, son escasos los ciclistas que hacen un uso solitario de la bicicleta con fines meramente lúdicos. Para el grueso de la población, que no tiene pretensiones deportivas destacadas, la bicicleta se usa porque divierte, y divierte porque se usa conjuntamente en una sociabilidad que se articula en torno a la posibilidad de disfrutar del sol, el aire fresco, el paisaje y la tranquilidad, en compañía de aquellos junto a quienes se pedalea.

La elección de dichos espacios de disfrute viene condicionada por el hecho de que se trate de lugares tranquilos, apartados del tráfico, con cierto atractivo paisajístico y que resulten físicamente accesibles para todo tipo de público, incluyendo los niños y personas más mayores. La bicicleta es una excusa para disfrutar el entorno natural, entretener a los niños; hablar con las amigas con la excusa de hacer un poco de ejercicio; mover el cuerpo sin renunciar a la conversación. De

ahí que la velocidad a la que los ciclistas se mueven sea reducida, que el pedaleo sea tranquilo y la conducción poco atenta, dividida entre lo que se encuentra por el camino y lo que se dice y se escucha.

En Granada, el río Genil es el eje alrededor del cual se dibujan los recorridos ciclistas menos exigentes, aprovechando la escasa pendiente del cauce en las inmediaciones de la ciudad y la ausencia de automóviles. Hacia el oeste, en la zona que se adentra en la Vega desde el parque Tico Medina, existe un carril bici de unos 5 km, considerado por el PMUS como, “potencialmente, el eje lúdico por excelencia”, el cual muere en las inmediaciones de Purchil. Se trata, en efecto, de un espacio de uso lúdico de la bicicleta, elegido sobre todo durante los meses invernales, cuando el sol es un disfrute y no una molestia; el recorrido dispone de pocas sombras y resulta inhóspito en los meses calurosos. El espacio, un antiguo camino rural, ha sido “adaptado” a las necesidades ciclistas con un carril bici que muere en las inmediaciones del municipio de Vegas del Genil, intervención esta que, aunque discutible desde el punto de vista del paisajismo o de la necesidad real de la misma, ha tenido un innegable efecto de “apertura” de la Vega para los residentes de la ciudad:

“Mucha gente no se mete en el territorio hasta que no lo ‘civilizan’ de alguna manera; es lo que pasa con el río Genil.” (Representante de asociación ciclista, Granada)

En cualquier caso, la Vega sigue siendo para la mayoría de los granadinos una asignatura pendiente, aunque no falta quien la reivindique como espacio de disfrute:

“Cuando estoy así un poco más nerviosa sí que me encanta la libertad que me da para ir a la velocidad que me marca el cuerpo, y cuando hace sol, irme por la vega, tranquila, hacer rutillas con mi novio me gusta mucho; nos vamos dos o tres días de un pueblo a otro con la tienda de campaña. Eso me encanta: da igual a la hora que llegues, el tiempo se para y es como si vivieras una historia súper antigua, no hay coches, no hay nada, solamente vas en la bici por rutillas alternativas...” (Usaria de la bicicleta, Granada)



Imágenes del carril bici en el río Genil. Fuente: Imagen propia

Sin embargo, el espacio preferido por los ciclistas granadinos para una salida con fines lúdicos es sin duda el Paseo de la Fuente de la Bicha, situado junto al mismo cauce del río pero en dirección opuesta. De unos 10 km de longitud aproximadamente, se trata de un camino rural que conecta con las localidades de Cenes de la Vega y Pinos Genil, y que discurre a lo largo de un valle salpicado de huertas, choperas y pequeñas zonas boscosas. Aunque la presencia de lo "urbano" es evidente a lo largo de todo el trayecto (urbanizaciones de nueva expansión situadas en las laderas cercanas y la propia autovía, que el camino atraviesa por debajo), esta va desapareciendo a medida que nos alejamos de la ciudad; así, el paseo sigue conservando buena parte de su aspecto asilvestrado, que es, además de su relieve llano y su cercanía al centro de la ciudad, lo que le vale su popularidad entre los granadinos. Si en el pasado se trataba de una zona agrícola, en la actualidad es una de las "rutas del colesterol" preferidas por los locales, aunque también un itinerario de paso para ciclistas que se dirigen al pantano de Quéntar, una de las rutas más populares en el mundillo deportivo.

No solo los fines de semana, también las tardes soleadas de cualquier día convierten este camino en un hervidero de gente: unos pasean a pie, con el perro, o en familia, carrito de bebé incluido; otros marchan más aceleradamente en ropa deportiva o practican *footing*. Conviviendo con los pedestres, una gran tipología de ciclistas transitan en ambas direcciones: padres que enseñan a sus hijos a mantenerse a dos ruedas o que los llevan en una sillita detrás, cincuentones ciclistas de montaña con deportiva indumentaria, mujeres con bicicletas de paseo, pandillas de jóvenes adolescentes, familias enteras que transitan charlando animadamente. Se ve todo tipo de bicis: de montaña, de paseo, incluso plegables. Se dan cita aquí perfiles de ciclistas que no abundan ni en los desplazamientos cotidianos

urbanos, ni en el ciclismo deportivo (de carretera o montaña). Es claramente el contexto donde pueden observarse más mujeres, niños y personas mayores.

Todos los usuarios entrevistados coinciden en lo agradable del espacio:

"Voy mucho, ese paseo para mí es magnífico, lo utilizo mucho y me encanta. Se puede llegar perfectamente hasta Pinos. Hay dos formas, una por cada lateral del río. Hay un tramo que es pista donde van muchos peatones, entonces yo utilizo el otro, lo que pasa que en el otro tienes que ser un poquito más hábil, tienes que tener más habilidad." (Representante de asociación ciclista, Granada)

"Por la Bicha sí es agradable pasear, hay alguna fuente de vez en cuando, hay árboles, por la noche hay algunas luces..." (Usuaría de la bicicleta, Granada)

"Ese sitio es súper-agradable para pasear, [...] y yo voy con mi bici de paseo por ahí, que no es que sea una cosa asquerosa... Hay veces que hay fango pero..." (Usuaría de la bicicleta, Granada)



El Paseo de la Bicha. Fuente: Imagen propia.

En gran medida, estos paseos adquieren la connotación de "escapada" del mundo urbano, identificado con la rutina, el estrés, lo urbanizado: suponen un zambu-

lido fácil en otro estilo de vida, que implica relacionarse con el entorno y con la gente en términos opuestos a como lo experimentamos en el día a día ciudadano.

La bici es también un instrumento de ocio en la propia ciudad. No hay que olvidar la importancia que esta ha tenido tradicionalmente como juguete infantil, especialmente en esa edad en que los niños empiezan a explorar mundo. A diferencia de lo que ocurría décadas atrás, el mayor control paterno sobre los niños, motivado sobre todo por el peligro que perciben en los coches, ha mermado en gran medida las posibilidades infantiles de recreo ciclista. Es en los pueblos donde aún los padres permiten que sus hijos vaguen a partir de los ocho años por calles, caminos y veredas. En la ciudad, el uso infantil es siempre bajo supervisión paterna.

Considerable relevancia tiene en Granada la bicicleta para jóvenes entre la veintena y la treintena, estudiantes o jóvenes trabajadores, que, al igual que para el resto de sus actividades, han incorporado la bicicleta a su ocio habitual. La proliferación de bicicletas aparcadas a las puertas de bares y discotecas en los últimos años da una idea del auge del fenómeno ciclista en Granada y de sus repercusiones sobre las formas de sociabilidad de sus usuarios. Jóvenes que se veían limitados en sus desplazamientos nocturnos por no disponer de coche o autobús urbano, encuentran en la bicicleta una alternativa para escapar de su aislamiento:

“Yo vivía muy lejos del centro y la universidad, entonces dependía del autobús para hacer cualquier cosa. En ese sentido la bici fue para mí una salvación, una independencia brutal. [...] Yo vivía en un barrio marginal, muy conflictivo y muy chungo, pero la bici me daba la posibilidad de no tener que volverme solo por las noches andando.”
(Usuario de la bicicleta, 28 años, Granada)

La bicicleta, como medio de desplazamiento que es, facilita la sociabilidad de un sector de la población al acortar las distancias:

“No siempre, pero hay muchas veces en que salimos en bici, incluso por la noche. Quedamos con los amigos para tomar unas tapas, nos llevamos nuestra bici, la aparcamos en la puerta y ya está. Y como vivimos aquí en el Palacio de Congresos pues muchas veces cogemos la bici, aparcamos en Plaza Nueva y nos movemos por allí.”
(Usuario de la bicicleta, 32 años, Granada)

Pero su uso puede convertirse además en un atractivo añadido al mero acto del encuentro nocturno. Pandillas enteras de amigos articulan su ocio urbano en torno a una forma de movilidad compartida, en ocasiones con un componente de tribu urbana, como es el caso de los usuarios de *fixie* o BMX

“Me eché una novia en Córdoba y entonces cuando iba los fines de semana a Córdoba su pandilla parecía Verano Azul, salían con la bici a todos lados. Y a mí me encantó la idea, entonces cuando iba me tenía siempre preparada una bicicleta para los fines de semana de Córdoba, pero que saliéramos, no a bicicletear sino a tomar unas tapas o a lo que se hace normalmente, pero en bici.” (Usuario de la bicicleta, 32 años, Granada)

“Nosotros tenemos un grupo de fija [...] Quedamos los jueves para salir por la ciudad, damos una vuelta de una hora, hora y media y luego nos tomamos una tapilla. [...] Es algo lúdico pero se acaba convirtiendo en reivindicativo casi sin quererlo, porque en el momento en que van tantas bicis juntas por la ciudad estás cortando el tráfico, los coches se ponen un poco nerviosos...” (Empresario de tienda-taller, Granada)

El uso de la bicicleta (y el tipo de bicicleta) se convierte en una excusa para quedar, para encontrarse con la gente que pertenece al mismo “club”, y puede llegar a convertirse en un elemento de adscripción identitaria a un grupo.



El Paseo de la Bicha. Fuente: Imagen propia.

9.2. Un paraíso para el ciclismo deportivo.

El enclave y la orografía de los alrededores de Granada la convierten en un lugar privilegiado para el desarrollo del ciclismo deportivo, sobre todo el de montaña,

que está ganando cada vez más protagonismo entre quienes se acercan a la bicicleta por primera vez:

"Es que esto es un paraíso de la bici de montaña. [...] Muchísima afición y muchísimas rutas, muchísimos caminos..." (Usuario de la bicicleta, Granada)

"Granada es una ciudad, con el tema de la bici de montaña, que es muy agradecida, tiene unos sitios increíbles y unas vistas preciosas, y además que puedes hacer rutas cortitas, de un par de horas, como ayer hice yo, que subí al Llano, que es lo típico que hacemos los de montaña cuando tenemos poco tiempo, y vas viendo la Alhambra, Sierra Nevada, la Vega... Merece la pena." (Usuario de la bicicleta, Granada)

La bici de montaña resulta atractiva por varios motivos: la noción de aventura, de adrenalina y gesta épica, muy instalada en el imaginario de la MTB (de un modo parecido al de los escaladores), el tipo de sociabilidad que implica, basada en pequeños grupos de amigos, y sobre todo la vivencia de una naturaleza que simboliza todo lo opuesto a la hostilidad urbana; naturaleza como sinónimo de tranquilidad, pero también de libertad, de lo salvaje, de explorar lo desconocido (encontrar lugares a los que de otra forma jamás se hubiera llegado), de la soledad buscada...

"Si te gusta mucho la naturaleza, te gusta mucho la bici de montaña. Si eres aficionado a la montaña, a salir a caminar, es normal que te guste la bici de montaña, porque te permite ir a muchos sitios que solamente puedes ir de esa manera. En cambio la bici de carretera es más deportiva, básicamente para entrenar, que está muy bien, y la sensación que tiene es, básicamente, la velocidad." (Usuario de la bicicleta, Granada)

"Los que hacemos MTB estamos más en contacto con el terreno. Hay tiempo para pararse, respirar, hacer fotos, hablar con el otro. [...] Nosotros amamos la naturaleza. Yo no puedo querer dañar la montaña, porque si lo hago me quedo sin mi parque de juegos." (Usuario de la bicicleta de montaña, Granada)

Las intermediaciones de Granada ofrecen un escenario inmejorable para estos amantes de la montaña sobre dos ruedas, pero también para los apasionados de la bicicleta de carretera, de la que existe mucha afición en todos los pueblos del área metropolitana, sobre todo los de la Vega.

En este contexto, la experiencia ciclista resulta radicalmente distinta a la del ciclismo urbano: por un lado, los estímulos olfativos y sonoros, que para el ciclista resultan tanto o más importantes que los visuales (Spinney, 2007), cambian completamente, remitiendo a ese contacto con la naturaleza que está ausente de los recorridos en la ciudad. Por otro, la bicicleta, como herramienta de relación del ciclista con su medio, condiciona la propia experiencia de este, que vendrá marcada por las irregularidades del terreno, el viento, la velocidad en los descensos o

los ritmos de las subidas. Este tipo de vivencias, que en otros contextos resultan cuando menos incómodas o estresantes, son transformadas por la bicicleta de montaña en experiencias de disfrute. Como ocurre en el montañismo o la escalada libre, la dificultad del tramo, el contacto con la naturaleza, y aun la sensación de lo inexplorado e indómito, son las bases del goce ciclista.

Al ciclismo deportivo se asocian una serie de valores que son reiteradamente defendidos por los amantes de este deporte: Por un lado, el esfuerzo, el reto y la superación personal. Nadie duda de que el ciclismo es una actividad que implica sufrimiento para el que la práctica, pero se trata de un sufrimiento que se mitifica y se convierte en una aventura, una especie de gesta épica con final feliz.

"La bicicleta es uno de los deportes que más sufrimiento y dolor conllevan. Cuando estás subiendo en verano un puerto que parece que no acaba nunca, no es agradable, desde luego. Pero luego también tiene su recompensa: la autoestima de haber llegado, o de llegar antes que otro." (Usuario de la bicicleta deportiva, Granada)

Por otro lado, este sufrimiento encuentra su recompensa en la mejora constante de la forma física y, con ella, la autoestima de quien lo practica:

"Mira, es un deporte en el que siempre mejoras, si coges un hábito mejoras muchísimo. Y como siempre vas con gente pues puedes ver que antes ibas detrás y ahora vas con no sé cuánta gente detrás y te mides con ellos... Porque en el fondo, aunque no queramos competir, todos y todas nos damos cuenta de eso. Pero es tu mejoría. Luego es un deporte muy aeróbico, que quema mucha grasa, tu cuerpo cambia completamente y a todos nos gusta vernos mejor frente al espejo, y aunque ya de por sí las endorfinas y todo lo que se genera te pega el subidón, es que además tu autoestima aumenta siempre; no conozco a nadie que haya empezado con la bici y no haya aumentado la autoestima y no se enganche, porque entre los amigos, que te sientes mejor, te ves más guapo... O sea, una cantidad de cosas..." (Usuaría de la bicicleta deportiva, Granada)

Sin embargo, la actividad física y la superación personal no son suficientes. La sociabilidad se considera imprescindible. Esta se formaliza a veces en peñas o clubs tanto de ciclistas de carretera como de montaña:

"Las peñas tradicionales de carretera, que son las que hay en todos los pueblos, sí funcionan de una manera más asociativa: hay que inscribirse, pagar una cuota, tienen su coche de apoyo, las rutas se aprueban para todo el año, se van acumulando puntos, etc. En montaña la cosa es más informal, más flexible, lo normal son grupos de amigos, o sabes que cada día a tal hora se queda en un sitio, y con la gente que haya, sales." (Usuario de la bicicleta, Granada)



Ciclistas en el Llano de la Perdiz. Fuente: Imagen propia

Las salidas ciclistas pueden hacerse con fines meramente deportivos o con un objetivo lúdico, aunque en la práctica ambas facetas son complementarias. Hay quien sale a “entrenar” solo, pero incluso estos ciclistas forman parte también de grupos de amigos o clubs con los que comparten rutas los fines de semana.

“Este domingo pasado cuando salimos nosotros íbamos a pasárnoslo bien, a echar un rato, entonces según fuese el ritmo del último, pues a ese ritmo íbamos a ir. Entonces depende mucho de la disposición con la que tú vayas. Hay días en los que vas a pasar un buen rato y a disfrutar, y evidentemente ahí se va esperando a todo el mundo que haya que esperar. Y si otro día quieres ir más rápido a lo mejor sales tú solo, o sales con otro compañero e intentas ir más rápido... [...] Pero no es que cuando sales en grupo vayas con la idea de a ver quién llega antes, por lo menos yo no tengo esa idea.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Entre los “montañeros”, la sociabilidad es un elemento esencial tanto por las propias condiciones en las que se practica el deporte (lugares más aislados, en los que un ciclista difícilmente va a poder pedir ayuda si se ve en un apuro) como por las características de los grupos (más pequeños, de carácter informal, normalmente son amigos). La posibilidad de conocer nuevos lugares de una manera divertida y segura (en compañía de otros que pueden guiarte) es un aliciente para la práctica colectiva de este deporte:

“Este deporte es muy social por muchos motivos: por la dificultad que puede ser alcanzar una cima solo, con gente tienes más fuerza, las sinergias que se crean hacen que llegues a sitios... Luego, existen los GPS, pero realmente una ruta chula tú no la encuentras si no te la enseñan, porque tú no sabes ese carril donde va a acabar, dónde va a morir, si te vas a despeñar de pronto... Realmente las rutas se enseñan. Entonces por eso se sociabiliza tanto, porque se comparte mucho en grupo, por eso es tan necesario.” (Representante de club ciclista, Granada)

Pero también los “carreteros” tienen en alta estima la sociabilidad. Es cierto que, durante la ruta, su comportamiento es más competitivo: cada cual administra sus fuerzas, y el esfuerzo deja a veces poco margen para la charla. Tienen fama los carreteros de “devorakilómetros”. Una vez en la carretera, la sociabilidad queda en suspenso, aunque hay grupos en los que la conversación no es infrecuente. En todo caso, lo normal es esperar al “tercer tiempo”: llegado al destino, las cervezas corren tanto como las bromas y las charlas. Algunos organizan la salida, con paradas para el desayuno, o la comida, y es entonces cuando los ciclistas están en su salsa. Tanto es así que no faltan los que consideran excesiva esta tendencia al goce con viandas, vino y cerveza, especialmente porque estos descansos no siempre se acometen al final del trayecto. La sociabilidad del carretero es así ambigua y contradictoria: por un lado, tienen fama de poco sociables, competitivos, “agonías del asfalto”, como los definía un montañero; por otra dan un enorme valor al disfrute colectivo, a las vivencias conjuntas, no solo en el bar o la venta, también en la carretera. El placer del ejercicio y la sociabilidad suelen estar muy por encima de objetivos de reivindicación o activismo ciclista, más propicio en ciertas asociaciones de ciclistas urbanos.

La competitividad, el esfuerzo y la superación individual tiene su contraparte en la necesaria solidaridad y ayuda mutua, valores esenciales en el ciclismo deportivo tanto en la bici de montaña como en la de carretera. No se trata solamente de una predisposición a esperar a quien tenga problemas, o a circular en pequeños grupos que se arropan para hacer más llevadera la escalada a algún puerto, sino de prestar ayuda a quien esté en apuros, con independencia de que pertenezca o no al grupo con el que se ha salido. La indefensión que siente el ciclista en determinados contextos (sobre todo el ciclista de montaña, que transita por lugares alejados de la civilización, donde con frecuencia no tiene cobertura en el móvil y donde una mala caída puede ser fatal) provoca que valore especialmente este apoyo y lo preste a todo el que lo necesite, lo que es un elemento esencial para la percepción de los ciclistas deportivos como un colectivo solidario entre ellos.

“Mira, yo hace poco salía siempre solo porque empecé a coger la bicicleta y mi forma física era de no haber hecho deporte en 30 años y empecé a circular solo. Actualmente estoy un poquito más preparado y entonces me adapto al ciclista con el que voy, o él se adapta a mí si está más fuerte que yo. [...] Al final es muy divertido, porque a la gente de bici de montaña nos interesa la bici, nos interesa a todos ir acompañados por seguridad, por si pasa algo, entonces aunque salgas solo, cuando ves a otro ciclista solo, la mayoría intentamos apegarnos [...] por seguridad, por distracción... Y la mayoría de la gente es super-sociable en bici, de hecho, a pesar de la malafollá granadina hay una costumbre que es una tontería pero que a mí me gusta que se haga, que si tú te paras en un arcén o algo, van a pasar ciclistas y todos te miran y te dicen:

¿todo bien? Por si necesitas algo, si te falta una herramienta, o el hombre ha tenido un pinchazo y no se ha traído un parche...” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Pero, además del papel que el ciclismo deportivo juega sobre las dinámicas sociales, las autopercepciones, la relación con el territorio y la salud de la población local, no podemos olvidar su papel sobre el tejido económico. Los ciclistas deportivos son, con diferencia, el perfil de ciclista más consumidor que encontramos a día de hoy en Granada, y el colectivo que hasta hace pocos años ha copado de forma casi exclusiva el mercado de la bicicleta en la ciudad. Del peso del mismo dan cuenta las numerosas tiendas y talleres especializados en bici deportiva en toda el área metropolitana, tiendas que han aumentado de forma significativa en los últimos cuatro o cinco años.

Los aficionados a la bicicleta de carretera o de montaña (especialmente estos primeros) suelen invertir sumas considerables en la adquisición y renovación de una bicicleta que destinan exclusivamente a sus salidas fuera de la ciudad. Estas bicicletas, a las que se les tiene considerable apego, se guardan en casa y, como hemos visto, en ningún caso se utilizan para los desplazamientos cotidianos a no ser que se trate de lugares en los que el ciclista ya sabe que dispone de un aparcamiento seguro.

De la bicicleta valoran sobre todo la sofisticación: tecnología puntera, materiales ultraligeros y resistentes, aerodinámica, diseño. En muchos casos, pequeñas diferencias en la bicicleta influyen radicalmente en las posibilidades del ciclista (unos gramos de más en la bici puede suponer quedarse el último en una subida). Aquí las marcas juegan un importante papel, ya que algunas son percibidas como una garantía de calidad y de durabilidad, y las marcas se pagan. Así, como ocurre en los coches, la marca es signo de calidad, pero también de distinción. Lucir una Cannondale no es igual que conducir una Btwin, por buena que esta sea. Para el ciclista deportivo, el ciclismo es una cuestión de exclusividad, elitismo que se respira en determinadas tiendas especializadas en ciclismo de competición.

“El cliente que va a Decathlon a comprar no es nadie que vaya a competir o que vaya a hacer un uso intensivo de la bicicleta; esas bicicletas en Decathlon se ofrecen pero no se venden. Un cliente técnico, que busque más tecnicidad o que busque un producto para cogerlo todos los días, para competir... nunca va a ir a Decathlon. Tú a una persona así le hablas de Decathlon y se ríe. [...] Entonces estas tiendas más chicas se dedican a vender bicicletas de 4000 €, de 5000 €, bicicletas más técnicas, más específicas, para gente a la que le gusta mucho el ciclismo de competición o que es más elitista y le gusta tener su buena bicicleta.” (Empleado de empresa ciclista, Granada)

El criterio principal que siguen los ciclistas a la hora de hacerse con una de estas bicis es el peso de la misma, la gran obsesión, como nos dice un viejo aficionado de Santa Fe:

“Una buena bici tiene que ser resistente y pesar poco. Siempre lo más caro que aquello que te quita unos gramos y es igual de resistente. Por ejemplo yo tengo una Orbea como las que corren en la Vuelta con Euskaltel, o corrían...; mi bici está garantizada de por vida, aunque le pase un camión por encima. Y es una pluma. Claro, una cosa así vale nueva 18.000 euros.” (Usuario de la bicicleta, Santa Fe, Granada)

La velocidad en la bicicleta de carretera es equivalente a la resistencia en la bicicleta de montaña. En ambas se mira la durabilidad de los componentes, la comodidad y, en no pocos casos, aunque de forma secundaria, la estética.

“Cualquier bicicleta a la que le pidas un poquito de tecnología te vale de 700-800 € para arriba. En el momento en que tú le quieras pedir, que tú quieras ir alegre con la bicicleta, le quieras pedir un poquito de potencia, velocidad y demás, le estás pidiendo a lo mejor ejes que son de titanio, tubos huecos de acero reforzado, de muy poco peso, duraluminio en casi todo lo que es la carrocería de la bicicleta... Y entonces claro, está pidiendo materiales muy costosos, muy ligeros, porque lo que se valora mucho en la bicicleta es el peso...” (Usuario de la bicicleta, Granada)

Por lo general, los usuarios de este tipo de bicicletas están al día de las novedades, conocen bien la oferta y tienen una idea de lo que quieren mucho más clara que el ciclista convencional. Se dejan asesorar pero solo hasta cierto punto. Se trata, dicen algunos de los vendedores, de una clientela “más exquisita”, y también más consumista.

Además de la bici en sí, que los más caprichosos y competitivos cambian cada dos o tres años, hay todo un mercado de piezas secundarias y complementos: tijas, sillines, manguitos, y también aparatos electrónicos: cámaras, pulsómetros, GPSs... El consumo ciclista se nota, especialmente, porque muchos adquieren partes de la bicicleta con la que mejoran sus prestaciones: tal llanta más aerodinámica, un cuadro más resistente o un cambio eléctrico. Hay quien se gasta 3.000 euros en una rueda, solo por conseguir una mayor estabilidad cuando el viento sopla de lado. El ciclismo deportivo es como un “pozo sin fondo” a nivel de gasto económico. Las marcas lo saben y cada poco sacan al mercado novedades para tentar a los ciclistas. Las tiendas de ciclismo deportivo hablan con frecuencia de los clientes habituales, que acuden siempre a preguntar por las últimas novedades. Claro que existen diferencias considerables:

“Hay gente, claro, que tiene que cambiar de bici cada año, ir vestido impecablemente... pero luego está el común de los mortales, que te compras una bici y la amortizas

durante diez años, te la quedas o la revendes, y la ropa que tienes es de Decathlon o de Sprinter...” (Representante de club ciclista, Granada)

También encontramos diferencias interesantes en función del género: mientras que los hombres son más propensos a invertir mil o dos mil euros en una bicicleta, aun cuando sean principiantes, las mujeres tienen un tope muy inferior. Lo mismo sucede con el equipamiento deportivo, que llega a ser muy diferente entre unos y otros:

“Mira, un tío que se compra una bicicleta por primera vez, que va a utilizar la bicicleta por primera vez en su vida, va a la tienda, se equipa entero perfecto, [...] todo de buenisima calidad, y una bicicleta de 2000 €. Y no ha cogido una bicicleta en su vida. Una mujer que empieza a montar en bicicleta no se compra ropa, utiliza la de deporte que tiene y coge la bicicleta que tiene en el balcón; y si se tiene que comprar una, se compra una de 400 €, no más, y ya le parece que se está gastando una pasta impresionante.” (Empleada de tienda-taller, Granada)

¿A qué se debe esta diferencia? Algunas aficionadas al ciclismo deportivo lo explican por el sentido del ahorro de muchas mujeres, acostumbradas a administrar los gastos del hogar; un gasto de mil euros en una herramienta de ocio se considera excesivo, cuando no superfluo. Pero también influye la consideración desigual de las mujeres y los hombres que practican ciclismo. Si el deporte, practicado por ellos, es una “cosa seria”, cuando son ellas las que lo hacen pasa a convertirse en un entretenimiento. Muchas de las mujeres que se acercan al mundo del ciclismo deportivo suelen, por tanto, heredar las bicicletas que no se usan en la casa, si hay alguna, o adquirir una muy básica en la tienda, que irán mejorando a medida que se “enganchen” con la práctica:

“Si el chico se compra una bici de 2000 €, ¿cómo va a comprarse una chica una bici de 2000 €? Le tocará heredar la del chico. Parece que por ser chica ya hay un tope económico. Yo he visto a parejas que van a la tienda a comprarle una bici a la mujer, y el hombre ya va diciendo que total, “para lo que la va a usar...” (Empleada de tienda-taller, Granada)

Al igual que ocurre con los coches y las motos, para ciertos varones la bicicleta se ha convertido en un objeto fetiche, donde se exhibe la riqueza, el estatus y aun la seriedad con que uno se toma el deporte y la competición.

Aquí al bar viene gente con sus maillots de la peña y toda la parafernalia, y dejan la bicicleta ahí... cada una de ellas de dos mil euros, y se piden dos cervezas, y la tapa gratis. Es como el que tiene un BMW pero no tiene para ir a cenar. De esos hay algunos... o muchos. (Gerente de bar, Granada).

Los ciclistas deportivos suelen disponer por lo común de más de una bicicleta en casa. Muchos de los que practican bici de montaña la complementan con la de carretera, más adecuada para conseguir fondo físico; por su parte, aquellos que practican casi exclusivamente carretera disponen a menudo de una bicicleta de montaña para seguir entrenando durante los meses de invierno, cuando hace demasiado frío para correr a grandes velocidades.

En cuanto a los espacios elegidos por los ciclistas deportivos, serán siempre aquellos que supongan un reto físico además de disponer de un atractivo paisajístico. Esta última variable es especialmente importante en los “montañeros” que aprecian las rutas por senderos insospechados y alejados del mundanal ruido ciudadano, y del tráfico.

En el entorno más inmediato de la ciudad, el Llano de la Perdiz es el lugar predilecto, aunque no faltan destinos de este tipo en otros municipios cercanos: el Torreón de Albolote, las estribaciones de la Sierra de Huétor o el pantano de Quéntar son algunos de ellos. Vale la pena que nos detengamos brevemente en el Llano de la Perdiz, por ser un lugar emblemático de Granada y por su popularidad entre un perfil de ciclista que va en aumento en la sociedad granadina, el ciclista de montaña. El Llano de la Perdiz se sitúa dentro del Parque Periurbano del Generalife, en la colina de la Sabika. A pesar de su cercanía a la ciudad se trata de un espacio profundamente valorado por los ciclistas de montaña. Varias son las características que lo convierten en destino preferido de las rutas ciclistas diarias: el reto físico que suponen sus profundos desniveles; la variedad de rutas que ofrece, con grados de dificultad para todos los gustos; un contexto que se experimenta como “entorno natural”, alejado del tráfico y donde pueden revivirse las sensaciones de “estar en la montaña” (los olores, los paisajes, los sonidos) sin necesidad de alejarse de la ciudad. Todo esto propicia que cualquier día de la semana podamos encontrar ciclistas que suben un par de horas a dar su paseo diario.



Vista de uno de los senderos del Llano de la Perdiz. Fuente: Imagen propia

Para ellos, el alejamiento de lo urbano (sinónimo de lo convencional, lo saturado y lo archiconocido) supone el mayor disfrute de la experiencia ciclista. Pero, además, este disfrute de lo “salvaje” encuentra un feliz complemento en el “tercer tiempo”, al finalizar la ruta, momento de expansión y de sociabilidad con una cerveza en la mano:

“Yo cuando vienen amigos de fuera y se traen la bici, porque como ya saben que la cojo, siempre les hago la misma ruta, los llevo al Llano de la Perdiz que paso por un mirador que se ve todo el Sacromonte, es precioso, para mi gusto es uno de los más bonitos de Granada, sigues subiendo hacia el Llano de la Perdiz, bajas hacia el Sacromonte, que además es una bajada muy divertida, los ciclistas disfrutamos mucho por ahí, tienes que atravesar dos veces el río que tiene su gracia, y sales al Sacromonte, que en parte muchos de los ciclistas que vienen ni siquiera han estado en el Sacromonte nunca, entonces es una buena manera de conocerlo. En el Sacromonte alargo un poquito la ruta y acabamos en un mirador que vive un gitano que tiene un bar, el famoso bar del gitano entre los ciclistas, que también hay un mirador que tiene unas vistas de la Alhambra y de Granada, y allí ya te hidratas un poquito y te tomas un par de cervecitas antes de terminar.” (Usuario de la bicicleta, Granada)

9.3. Potencial turístico.

Granada, a pesar de su importante actividad turística, no dispone en la actualidad de una oferta consolidada basada en la actividad ciclista. Esta se localiza sobre todo en la provincia, fuera de nuestro ámbito de estudio, y está orientada a un usuario deportivo que quiere explorar el territorio (fundamentalmente la montaña) en bicicleta, con cierta preparación física y una experiencia previa en el ámbito del ciclismo deportivo. En Granada existen varias agencias de viajes que se ocupan de gestionar y organizar rutas cicloturistas por la provincia y 4 empresas de turismo activo con bicicletas, que ofertan rutas por Sierra Nevada y alrededores.

En cuanto a la ciudad, donde predomina un tipo de turismo diferente (más urbana y con menos preparación física) la oferta se ha visto tradicionalmente limitada por la escarpada topografía del casco histórico. Las pronunciadas pendientes para acceder al Albaicín, Alhambra y Sacromonte han sido hasta ahora un serio impedimento para convertir la bicicleta en un reclamo de cara a los visitantes, tal y como puede serlo en Sevilla o en otras ciudades de relieve más accesible. La actividad turística resulta, salvo en contadas excepciones, poco compatible con la intensa actividad física que puede suponer pedalear hasta el mirador de San Nicolás o la Abadía del Sacromonte. Los turistas que llegan a Granada buscan ante todo la comodidad, y desplazarse en bicicleta por el centro histórico no es cómodo en ningún caso.

La irrupción de la bicicleta eléctrica en el panorama ciclista ha supuesto, sin embargo, un punto de inflexión en este sentido. La facilidad del pedaleo asistido a motor ha eliminado la barrera del desnivel y el cansancio físico, convirtiendo la bici en una posibilidad más para los que quieren conocer la ciudad monumental desde otra perspectiva. En los últimos cinco años han surgido varias empresas que, o bien han incluido la bicicleta en su oferta turística, o bien la utilizan como reclamo principal de su actividad. Varias empresas turísticas compaginan la oferta de Segway (la atracción estrella en el centro histórico) con la de bici eléctrica, que se ofrece tanto en visitas guiadas como en alquiler por horas o por días, modalidad esta que tiene más éxito entre la clientela. Pero, aunque son varias las empresas que ofrecen servicios turísticos asociados a la bicicleta, solo una de ellas, surgida en el último año, nace con una vocación de turismo ciclista única y exclusivamente.

El ámbito de estos itinerarios ciclistas es fundamentalmente el entorno urbano y periurbano del valle del Darro y las colinas circundantes. El privilegiado paisaje

de las colinas de la ciudad, donde la naturaleza convive con las zonas monumentales (pensemos en la colina de la Alhambra) es sin duda un reclamo de primera magnitud para el turista.

Pero cada vez más, las rutas que se hacen en el entorno más “natural” de la ciudad están siendo demandadas por una parte del turismo que acude a Granada. En este caso la bicicleta ofrece un atractivo nuevo; la posibilidad de conocer lugares menos transitados y menos accesibles para el turismo habitual. El Llano de la Perdiz, la Silla del Moro o el entorno de la Abadía del Sacromonte son aún grandes desconocidos para los visitantes que llegan a la ciudad, y la posibilidad de poder acceder a la “naturaleza” de una manera tan rápida y cómoda resulta un claro aliciente:

“Para nosotros no es campo, pero para alguien que viene de Londres o París es campo. [...] En el momento en que tú llegas a Granada y llevas aquí una semana, has visto la Alhambra, has visto Albaicín, ¿qué más hay? Bueno, hay una montaña súper preciosa y estamos aquí al lado.” (Empresario de negocio turístico-ciclista, Granada)

El perfil de ciclista que demanda las rutas guiadas por el entorno periurbano es variopinto, comprendiendo un amplio abanico de edades y situaciones. Muchos de los usuarios vienen de una experiencia previa similar en Barcelona. En cualquier caso, la mayoría están habituados a desplazarse en bicicleta “y saben lo divertido que es visitar una ciudad en bicicleta” (empleado de negocio turístico-ciclista, Granada).

Algunas de estas empresas también ofrecen la posibilidad de alquilar la bicicleta por días o por horas. Se trata de un servicio particularmente demandado por parejas, usuarios de Europa del Norte que están habituados a desplazarse en bicicleta en sus países de origen y que quieren utilizarla para conocer la ciudad:

“Son sobre todo clientes alemanes, suizos, holandeses... Están muy habituados a la bicicleta, esa gente vive con la bicicleta, tienen sus propias bicicletas eléctricas en casa... Entonces vienen aquí, se llevan su bici y se la alquilan un par de días.” (Empleado de negocio turístico-ciclista, Granada)

La bicicleta eléctrica parece poder abrir, en cualquier caso, una puerta en el saturado mercado turístico local. Quienes han apostado por ella se muestran confiados en las posibilidades de futuro:

“Yo creo que en Granada la bici eléctrica es una necesidad, y ahí yo veo que nosotros tenemos futuro, en 4-5 años...” (Empleado de negocio turístico-ciclista, Granada)



Algunas empresas empiezan a incluir las rutas en bicicleta eléctrica como parte de su oferta turística. Fuente: Imagen propia.

También hay quienes ven una posibilidad de cara al turismo en la implantación de un sistema de bici pública, el cual podría dar servicio tanto a los residentes en la ciudad como a los visitantes que estuvieran de paso:

“A mí me parece interesante como alternativa turística también. ¿Que no tiene usuarios suficientes? Pues yo creo que Sevilla ha demostrado que puede haberlos. [...] Existe otro modelo que es el de Zaragoza, que ha vinculado el uso público de la bicicleta, no solo a los residentes sino a los que turísticamente quieren conocer la ciudad, y se ha convertido en un atractivo turístico más porque puede ser compatible lo uno con lo otro. [...] Y Granada tiene las dos posibilidades.” (Representante de formación política, Granada)

Lo que parece interesante, en cualquier caso, es el propio fomento de la bicicleta como un atractivo turístico más, que permitiría, por otro lado, expandir el radio de acción de los propios turistas. Los caminos rurales de la Vega, el paseo junto al río Genil, los cerros de la Sabika y de San Miguel, son los espacios que presentan mayor potencialidad en este sentido. Sin embargo, en una ciudad tan saturada por el monocultivo turístico, hay quien recela de que los turistas lleguen también a los pocos espacios que aún permanecen como referencias de la población local y que se consideran dignos de ser protegidos de la masificación.

Bloque III. Los retos y las perspectivas.

El fenómeno del ciclismo urbano tiene en Granada, como en cualquier otro lugar, sus propias connotaciones, potencialidades y carencias. Las prácticas de la movilidad ciclista están en nuestro caso de estudio revestidas de una serie de características que limitan determinados usos, potencian otros y plantean, en última instancia, retos específicos que es necesario identificar si queremos avanzar en un fomento eficaz y factible de la bicicleta en Granada. Como elemento que forma parte de un panorama de movilidad más amplio, hablar de la bicicleta supone reflexionar sobre procesos sociales, políticos y económicos que trascien-

den la propia práctica ciclista; supone discutir sobre convivencia, sociabilidades, modelos de ciudad, lógicas de transporte y estilos de vida. La bicicleta vive en Granada un momento interesante, tal vez crucial, pero el devenir de la misma en los próximos años va a depender sin duda de múltiples factores. A continuación presentamos brevemente aquellas claves que, a nuestro juicio, serán responsables de que la bici se integre en la ciudad de una manera satisfactoria para el conjunto de la población.

10. El reto del espacio compartido como alternativa para el centro de Granada.

A día de hoy, el espacio urbano en el que tiene lugar la mayor parte de los trayectos ciclistas, la zona centro, es un espacio claramente limitado. Tanto los vehículos rodados como los peatones se ven obligados a transitar por un viario que en muchos casos no tiene capacidad para acoger el peso de los desplazamientos que en él se producen. A pesar de las restricciones al tráfico motorizado, la presencia de taxis, residentes y transporte público –sin olvidar las motos y ciclomotores, muy abundantes en la ciudad– satura el espacio urbano en determinadas franjas horarias. Por otro lado, se trata también de una zona con alta densidad peatonal, donde se ubica la mayor parte de los comercios, los negocios de hostelería y buena parte de los atractivos turísticos de la ciudad.

Así, las condiciones, el espacio y el diseño del viario hacen particularmente difícil (y, en algunos casos, directamente inviable) la implantación de una infraestructura ciclista en la zona.

“El concepto carril bici en una ciudad como Granada, donde el espacio público es bastante escaso... claro, es difícil, porque los partidos políticos, la gente... ¡Es que queremos carril bici! ¿Y por dónde lo metes, chiquillo? Hay calles que sí admiten carril bici, de hecho las calles nuevas de Granada, campus de la Salud, la zona Norte que es más ancha... Pero todo lo que viene a ser el centro histórico, sí se le puede dedicar espacio a la bicicleta, pero a veces... pudiendo ir por la calzada, como aquí, pues a lo mejor no tiene sentido meter un carril bici. Es que cada caso es un mundo, y lo cierto es que en el casco histórico no hay mucho espacio para el carril bici. [...] De hecho, yo creo que estas calles son muy aptas para ser ciclables, sin necesidad de meter carril bici.” (Representante de asociación, Granada)

En este contexto, la integración de la bicicleta pasa necesariamente por la difícil (o no tanto) tarea de la coexistencia, la cual, como hemos visto, viene realizándose de forma natural en la ciudad desde hace años, y a la que la mayoría de usuarios se han acostumbrado, aunque no siempre con agrado. La coexistencia en la calzada supone, sin duda, un reto en cuanto a que necesita del entendimiento de usuarios que se transportan con diferentes velocidades, necesidades y lógicas de desplazamiento, en un espacio compartido. Esto, que para muchos supone una barrera insalvable, lleva años realizándose de manera exitosa en otros lugares. La plataforma única en las ciudades ha demostrado ser una forma eficaz de regular esa convivencia en espacios que son limitados. La asunción de la diferencia de velocidades y actores que se pueden encontrar en el espacio provoca que los diferentes medios de transporte mantengan una actitud más alerta y respetuosa a la hora de circular:

“Hace años estuve en Holanda, [...] y bueno, realmente la cultura de la bicicleta es sorprendente. Estuve en un pueblo que hay cerca de Ámsterdam, y me sorprendió muchísimo que un sitio del que tú puedes pensar que es absolutamente conflictivo en cuanto a bicis y vehículos, realmente no lo es. [...] Ahí por las mañanas, todo lleno de bicicletas: de gente mayor, gente joven, abueletes... [...] De hecho a las 8 de la mañana, muchos niños en bicicleta, y de vez en cuando pues pasaba un autobús, que tú decías, se van a matar... [...] El autobús adelantaba incluso cerca de los ciclistas, pero iban bien porque el autobús tampoco iba muy rápido, los ciclistas estaban acostumbrados, el autobús estaba acostumbrado también... Y era una vía que tú dices: no cogen las bicis, no coge el autobús y no cogen los dos autobuses. Pero se iban acomodando, entre otras cosas porque el tráfico de bicicletas era muchísimo mayor al transporte de vehículos.” (Representante de asociación, Granada)

Se trata, en cualquier caso, de un cambio de mentalidad necesario, no solo para la integración de la bicicleta como un elemento más de la movilidad urbana, sino para el reconocimiento de la diversidad de usuarios del espacio público y el de los derechos de toda la ciudadanía a su disfrute. Coexistir implica negociar, y negociar implica ceder. Pero esta coexistencia no se da en igualdad de condiciones: los juegos del poder actúan en el espacio urbano con la misma eficacia que en los campos de batalla. No todos los usuarios de la vía pública disponen del mismo poder ni influyen en la misma medida en la dinámica del sistema. La ciudad, que en un principio fue pensada para las personas y para los animales de carga, está diseñada a día de hoy siguiendo las lógicas del automóvil. En las últimas cuatro décadas hemos asistido en nuestras ciudades al auge del imperio del coche, que ha demostrado ser, hasta ahora, “el más fuerte” en la calzada. Conseguir el equilibrio pasa, entonces, por otorgar ciertos privilegios “a los más débiles”. En este sentido, la progresiva peatonalización que ha vivido buena parte del centro de Granada supone una apuesta por quienes se desplazan de otra forma, pero en este proceso de adaptación, la bicicleta, o bien ha sido olvidada, o ha ocupado un puesto claramente marginal en el proceso.

Devolver a la bicicleta un espacio de mayor protagonismo en la ciudad no requiere necesariamente grandes intervenciones, pero sí ciertos cambios que equilibren la desigual balanza de la movilidad, que permitan al ciclista sentirse cómodo en la calzada y que anime a nuevos usuarios a incorporarse a esta forma de movilidad. Algunos de esos cambios pueden ser los siguientes:

10.1. Pacificación del tráfico.

La pacificación del tráfico a través de la creación de *zonas 30, 20 y 10*, algo que ya propone el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del 2013, es sin duda una de las medidas que más puede favorecer el tránsito ciclista en la zona centro. El barrio de la Magdalena es un buen ejemplo de este tipo de intervenciones. Una menor velocidad de circulación favorece la convivencia entre distintos modos de transporte y disminuye la tensión que en muchas ocasiones vive el conductor de automóvil cuando se encuentra detrás de un ciclista. Pero no se trata en ningún caso de una implantación sencilla. Hemos comprobado cómo la instalación de señales de velocidad limitada no resulta por sí sola eficaz para disuadir a los conductores de circular a velocidades superiores; el conductor conduce por inercia a cierta velocidad, y solo la existencia de barreras físicas o de un sistema de vigilancia lo disuaden de determinadas conductas. La pacificación del tráfico supone, en última instancia, hacer comprender al vehículo motorizado que se mueve en un territorio que no es “el suyo exclusivamente”, como hasta ahora ha sido.

10.2. Creación de itinerarios con preferencia ciclista.

La señalización del espacio público es el primer paso para propiciar un cambio en los hábitos de movilidad urbana. Se trata de una forma de visibilizar la bicicleta, que hoy en día sigue siendo prácticamente invisible en el modelo de ordenación, y puede convertirse en un paso imprescindible para legitimar determinadas prácticas ciclistas. Aunque, como bien dicen muchos usuarios, la bicicleta tiene derecho a circular por la mayor parte del viario como un vehículo más –y no necesitaría, entonces, de señales que refuercen este derecho–, observamos que no existe una asunción clara de esta premisa por parte de la sociedad granadina. Muchos ciclistas, sobre todo principiantes, siguen sintiéndose “en territorio ajeno” cuando se mueven por la calzada. Así, la selección de determinados trayectos que sean de convivencia con los vehículos motorizados pero que estén marcados claramente como vías de preferencia ciclista (y no solo aquellos de preferencia peatonal, tal y como indica la Ordenanza de Peatones y Ciclistas del 2010), puede proporcionar a los ciclistas (y a los que estén pensando en serlo) un espacio de legitimidad, al tiempo que visibiliza su presencia en la ciudad.

10.3. La circulación a contramano.

La ordenación del tráfico en la zona centro ha sido diseñada para evitar que los coches utilicen las calles secundarias como “lugares de paso”. Así, los sentidos de circulación están pensados para desviar a los vehículos hacia los ejes de Gran Vía-Reyes Católicos o Severo Ochoa. Esto hace que, para el usuario de bicicleta que lleva una velocidad menor o que simplemente quiere evitar el estrés de las vías principales, moverse por las calles del centro se convierta en una continua infracción. Aunque la Ordenanza Municipal contempla la posibilidad de señalizar vías ciclistas con sentido de circulación opuesto al tráfico motorizado, y si bien en la práctica la mayoría de los ciclistas se mueve sin grandes problemas en sentido contrario por las vías menos transitadas, conocemos casos de multas recientes de hasta 500€ por circular a contramano en algunas de estas calles¹, medida que supone un claro desincentivo para los usuarios y, sobre todo, y una vez más, para los que quieren empezar a serlo. Flexibilizar la legislación existente en este sentido y permitir la circulación a contramano de los ciclistas en determinados trayectos con poca densidad de tráfico y una velocidad reducida puede suponer una importante mejora y una medida de integración de la bicicleta claramente eficaz.

¹ Noticia aparecida en prensa el 6 de marzo 2015, en Granadamedia: <http://granadamedia.com/multa-sentido-contrario-bici/>

10.4. La convivencia con los peatones.

El centro de Granada se caracteriza por la alta densidad de calles y plazas con exclusividad peatonal. Estos espacios son elegidos por muchos usuarios como alternativas de tránsito en sus itinerarios, lo que implica una convivencia estrecha entre ciclistas y peatones. El creciente número de bicicletas por las calles de nuestra ciudad está alterando una convivencia que hasta hace poco ha resultado pacífica en la mayoría de los casos. Pero tampoco podemos obviar el hecho de que cada vez son más los ciclistas que transitan por las aceras, algunos de ellos a velocidades claramente inadecuadas al paso de los transeúntes, lo que provoca rechazo, miedo y una mala imagen del colectivo en el resto de la sociedad. Para evitar la invasión de las aceras por parte de los usuarios de bicicleta es necesario proporcionar a estos alternativas y herramientas para circular con cierta seguridad y comodidad por el espacio público. En primer lugar, a través de la formación de los propios ciclistas (tema que abordaremos en el punto siguiente); en segundo lugar, mediante medidas de adaptación del tráfico en calzada, tal y como hemos señalado anteriormente; por último, mediante la permeabilización de ciertos espacios de exclusividad peatonal al tránsito ciclista en determinados supuestos.

10.5. La creación de una cultura ciclista a través de la formación y sensibilización de la sociedad .

Una de las necesidades identificadas de manera recurrente en nuestro trabajo de campo por una mayoría de los ciclistas, y aun por buena parte de los no usuarios de bicicleta, ha sido la de la formación y sensibilización de los distintos actores que se desplazan por el espacio urbano. Como fenómeno emergente en un espacio de circulación no exento, como hemos visto, de dificultades, el ciclismo urbano no se encuentra aún integrado en el imaginario y en los hábitos de movilidad de los granadinos. La consecución de una convivencia más armónica pasa por la educación, tanto de ciclistas como de otros actores del espacio público.

Por un lado, la formación de los usuarios de bicicleta se plantea como una necesidad para adquirir las herramientas necesarias que les permitan a estos desenvolverse en el tráfico. La ausencia de una red operativa de carriles bici, la dificultad del centro urbano para acogerlos y la existencia de colectivos ciclistas que defienden la integración de la bicicleta en el tráfico con mucha más intensidad que en otras ciudades, explica que en Granada la cuestión de la formación ciclista resulte particularmente relevante.

“Una cosa fundamental que se le ha olvidado a todo el mundo es que necesitas saber cómo conducir una bicicleta, porque habrá mucha gente que sabe montar en bicicleta pero a lo mejor no sabe cómo manejar la bici. No es lo mismo estar en un circuito de fórmula uno que coger el coche por la ciudad, o coger la bicicleta por el monte para dar brincos que meterse en el tráfico; son cosas muy distintas. Y cosas que deberían aprenderse desde bien pequeños, en el colegio, en el instituto... como una formación conectada con la realidad.” (Representante de asociación ciclista, Granada)

Esta formación no solo va a influir en la autonomía de los usuarios, en su capacidad para gestionar situaciones conflictivas en la calzada y en la mejora de su percepción sobre su propia seguridad, sino que también puede resultar determinante en la imagen que la sociedad tiene del propio colectivo ciclista.

Pero la educación no solo afecta al ciclista. La sensibilización e información de conductores de vehículos motorizados, de transporte público y peatones resulta igualmente importante en la consecución de este entendimiento. Son muchos los conductores de coche que no saben cómo reaccionar ante un ciclista en determinados supuestos, y muchos los peatones que no entienden el concepto de carril bici o no saben cuándo las bicicletas pueden circular por determinados espacios de preferencia peatonal. Proporcionar la información adecuada a los distintos tipos de usuarios del espacio público y realizar las oportunas campañas de sensibilización influiría sin duda en las dinámicas de movilidad urbana de unos y otros.

El reto del espacio compartido como alternativa para el centro de Granada.

- Pacificación del tráfico. Zonas 30, 20 y 10.
- Creación de itinerarios con preferencia ciclista: señalización del espacio, marcado de vías de preferencia ciclista.
- Circulación a contramano. Regulación, flexibilización de la normativa.
- Convivencia con los peatones:
 - Formación de los ciclistas.
 - Medidas de adaptación del tráfico en calzada.
 - Permeabilización de espacios de exclusividad peatonal.
- Creación de una cultura ciclista a través de la formación y sensibilización, tanto de ciclistas como de conductores

11. Las infraestructuras ciclistas en Granada y su área metropolitana.

11.1. La importancia de conectar un área metropolitana densamente poblada.

En Granada, el mayor índice de desplazamientos motorizados se da entre la capital y los municipios del cinturón. Esto, como hemos visto, tiene importantes repercusiones en la congestión del tráfico urbano y los niveles de contaminación. Reducir el número de desplazamientos de vehículos privados en el área metropolitana se convierte así en el gran reto de Granada para mejorar sus dinámicas de movilidad. Por otra parte, las dinámicas poblacionales apuntan a que el número de habitantes en los municipios de la corona metropolitana seguirá aumentando de forma considerable en los próximos años, mientras que el de la capital tenderá a estabilizarse. La captación de un mayor número de usuarios de bici metropolitanos puede ser, entonces, una de las claves para transformar las dinámicas de movilidad que actualmente imperan en el territorio y hacerlas girar hacia un modelo más sostenible.

Pero para ello se hace necesario garantizar una conexión eficaz y segura entre las distintas localidades. La inmensa mayoría de ciclistas, incluso los más experimentados y habituados a la circulación en carretera, coincide en señalar las condiciones de riesgo para un usuario que se mueva por determinadas carreteras del cinturón. La ausencia de arcones y las altas velocidades que en ocasiones alcanzan los automóviles hacen que el ciclista se encuentre muy expuesto al peligro. En este contexto, existen dos espacios clave que han de ser adaptados a la bicicleta:

Por un lado, las carreteras que unen la capital con las localidades del cinturón, en las que se hace necesaria la creación de una infraestructura ciclista segregada. Usuarios y colectivos ciclistas y ecologistas proponen la implantación de arcones-bici, de manera que el sentido de circulación del ciclista siempre sea el mismo que el del tráfico, minimizando así situaciones anómalas y dando cabida a otro tipo de usuarios que pudieran necesitar puntualmente el mismo espacio.

Por otro, la red de caminos rurales que existe en todo el territorio puede convertirse en una alternativa lúdica y particularmente útil para permitir el desplazamiento entre unos pueblos y otros. La identificación de una red con operatividad ciclista, la recuperación de los caminos para la bicicleta y una correcta señalización pueden marcar una diferencia significativa en el aumento de ciclistas y en la mejora de la conectividad del área metropolitana.

Mención aparte merece el tema de la intermodalidad, asunto en el que Granada parece aún tener un largo camino por recorrer. El uso combinado de bicicleta más transporte público es una de las alternativas más interesantes para la movilidad de muchos granadinos, bien porque la distancia que han de recorrer a diario es excesiva como para realizarla en bicicleta, bien porque el trayecto no reúne unas condiciones de "ciclabilidad" adecuadas (carreteras peligrosas, diferencias de nivel acusadas, etc.). Hoy en día, son muy pocos los autobuses interurbanos que se encuentran adaptados para el transporte de bicicletas. Esta ha de llevarse como un equipaje más, embalada y con la rueda delantera desmontada, siempre que el vehículo disponga de maletero. Mejorar las posibilidades del transporte de bicicletas en los autobuses interurbanos, flexibilizar las condiciones en que dicho transporte se realiza y ofrecer a los usuarios la oportunidad de combinar ambos modos de desplazamiento (a través de la implantación de sistemas de préstamo de bicis gratuito en las terminales de las líneas interurbanas, por ejemplo) puede redundar en una mejora significativa de la movilidad.

11.2. La conexión en el casco urbano.

En cuanto al casco urbano, ya hemos señalado algunas cuestiones que consideramos relevantes sobre la oportunidad y posibilidad que ofrece la ciudad en torno a la implantación de una red de carriles bici. Mientras que hemos visto cómo en la parte central de la ciudad esta implantación resulta dificultosa o conflictiva, los ejes principales de más de un carril de circulación sí ofrecen esa posibilidad. Pero a partir de los testimonios recogidos y de nuestras propias observaciones, consideramos que la implantación de una red ciclista segregada a nivel urbano solo será práctica y contribuirá a un fomento real del fenómeno ciclista si cumple una serie de requisitos que garanticen la comodidad de la circulación de los usuarios. La continuidad, la ubicación y trazado de la misma, una anchura suficiente de los carriles y una correcta ejecución son fundamentales, no solamente para fomentar la incorporación de nuevos perfiles, sino para permitir la circulación de los que ya son usuarios de la bici. El estado de la infraestructura ciclista actual genera un alto grado de rechazo entre los ciclistas, que desconfían de nuevas intervenciones.

Hay que tener en cuenta, además, que, ni todos los usuarios de bicicleta en Granada se mueven por los mismos motivos, ni tienen las mismas necesidades de desplazamiento. Movilidad, ocio y deporte son tres opciones bien diferenciadas en nuestro caso de estudio que generan, como hemos visto, discursos y posicio-

namientos diferentes respecto al uso de una infraestructura ciclista. Si para ciertos perfiles de ciclistas la existencia de una infraestructura segregada en ciudad resulta cómoda y contribuye a disminuir su percepción del riesgo, para otros (los más experimentados, los bicimensajeros o los ciclistas deportivos) se convierte en una auténtica trampa. Entendemos entonces que la obligatoriedad de su uso supondría, por tanto, un auténtico desincentivo para determinadas prácticas ciclistas.

Tampoco podemos olvidar que la existencia de una infraestructura ciclista segregada, independientemente de su ejecución, genera una serie de percepciones y de discursos en el resto de la sociedad, convirtiéndose muchas veces en la solución de quienes ven a los ciclistas como un estorbo y en una excusa más para confinarlos a un espacio en el que “no molesten”. Si su uso supone un obstáculo para la movilidad cotidiana de muchos ciclistas, su no uso, en calles donde este espacio existe, provoca nuevos conflictos con los modos de transporte motorizados, que en muchos casos consideran que el ciclista debe abandonar la calzada. Tener en cuenta este tipo de percepciones y de dinámicas es fundamental a la hora de elegir y diseñar la implantación de este tipo de infraestructuras en la ciudad.

11.3. La creación de una red de aparcamientos seguros.

Como hemos visto, la seguridad es uno de los problemas más denunciados por los usuarios granadinos y uno de los factores limitantes en el uso de la bicicleta, sobre todo por parte de determinados perfiles de usuarios. La instalación de espacios de aparcamiento para bicis seguros y vigilados en determinados lugares, como algunas de las facultades de la UGR o el Hospital Virgen de las Nieves, han demostrado ser medidas claramente exitosas en el fomento de la movilidad ciclista. Así lo evidencia el claro aumento de bicicletas y de usuarios en estos espacios.

Los aparcamientos de acceso restringido –jaulas– o vigilados, en estaciones de autobús o tren, colegios y edificios públicos, pueden suponer un verdadero incentivo para quienes no se atreven a usar su bicicleta de manera cotidiana, como muchos ciclistas deportivos, y para otros perfiles de mayor poder adquisitivo que se están incorporando a la bicicleta, como muchos de los usuarios de bicicleta eléctrica. Asimismo, la habilitación de espacios de estacionamiento vigilados en determinados establecimientos y espacios privados, como bancos o grandes superficies, supondría una considerable mejora de la movilidad y ampliaría el rango de usos ciclistas.

Infraestructuras

- En el área metropolitana:
 - Conexión del área metropolitana de forma eficaz y segura:
 - Creación de una infraestructura ciclista segregada en recorridos interurbanos.
 - Acondicionamiento/ recuperación y señalización de la red de caminos rurales.
 - Fomento de la intermodalidad ciclista.
- En el casco urbano:
 - Mejora de los tramos de carril bici existentes: continuidad, anchura, obstáculos, mantenimiento, etc.
 - No obligatoriedad de uso.
- Creación de una red de aparcamientos seguros

12. Otras medidas de fomento de la bicicleta.

La creación de una infraestructura ciclista rara vez es por sí sola garantía de un fomento del número de usuarios si no va acompañada de otras medidas que proporcionen sinergias capaces de fortalecer el fenómeno ciclista. La existencia de una masa ciclista previa, la presencia e implicación de los colectivos sociales en el tema de la movilidad y el grado de información y sensibilización de la sociedad local pueden llegar a ser tanto o más determinantes que la propia infraestructura en sí.

Así, propiciar otro tipo de medidas que incentiven el uso de la bicicleta, ya sea desde el ámbito fiscal (reducción de impuestos, bonificaciones a los trabajadores y a las empresas que incluyan la bicicleta en su plan de movilidad), educativo y de sensibilización (domingos sin coches en el centro de la ciudad, bicifestaciones) o desde el punto de vista del consumo (ayudas para adquirir una bicicleta, del mismo modo que se ofrecen ayudas para cambiar de coche) podría suponer un cambio de la percepción que la sociedad tiene del uso de la bicicleta. Por otra parte, tabúes o prejuicios que todavía, como hemos visto, existen en una buena parte de la población, podrían debilitarse frente a un nuevo escenario en el que acudir en bicicleta al trabajo no fuera un asunto de deportistas o de "hippies", sino una clara ventaja a nivel económico. La inclusión de la bicicleta en los planes de movilidad de las empresas supone, de esta forma, un paso más en su legitimación como vehículo, ya que es precisamente el desplazamiento con fines laborales el que tiene más peso en los trayectos ciclistas urbanos.

En Granada encontramos que una parte de los colectivos preocupados por la movilidad están ya trabajando en propuestas de este tipo. Aparece así un doble desafío para el incentivo ciclista: por un lado, el de establecer una línea de trabajo conjunta con estos colectivos, fomentando el diálogo entre instituciones públicas y movimiento asociativo. Por otro, el de coordinar el esfuerzo de distintas administraciones, ya que un fomento realmente eficaz de la bicicleta pasa por aunar esfuerzos en los diferentes ámbitos de gestión.

12.1. La bici eléctrica, ¿una opción interesante para Granada?

A lo largo de nuestro trabajo han sido muchos los usuarios que han hablado de la bicicleta eléctrica como una de las grandes soluciones para la movilidad en Granada. La orografía en determinadas zonas de la ciudad puede hacer que el uso de la bicicleta sea más restrictivo, no solo entre usuarios de más edad o

con una capacidad física menor, sino también entre aquellos para los que llegar sudando a su lugar de destino supone un claro inconveniente. Por último, no podemos olvidar que mantener determinadas velocidades en la calzada que lo equiparen al resto de vehículos es para el ciclista, en muchos casos, una cuestión de seguridad. En estos casos, el pedaleo asistido demuestra ser una alternativa eficaz que permite disminuir el esfuerzo en el desplazamiento sin renunciar a los beneficios de la bicicleta.

En Granada hemos tenido ocasión de hablar con varios usuarios de bicicleta eléctrica de perfiles diversos, los cuales nos han confirmado las ventajas de este tipo de bici. En la ciudad existen, además, dos negocios especializados y otros tantos que la utilizan en su oferta turística. A la hora de recorrer las colinas monumentales de la Alhambra o el Albaicín, su uso parece ofrecer claras ventajas a quienes la prueban. El cliente que adquiere una bicicleta eléctrica se preocupa sobre todo de que la marca de la misma sea de calidad (preferiblemente europea) y de que esta le ofrezca ciertas garantías de duración de la batería.

La expansión de la bicicleta eléctrica puede tener importantes consecuencias, no solo en la ampliación de la horquilla de usuarios habituales, sino también en el tejido económico de la ciudad, siempre que sean los pequeños negocios los que se conviertan en proveedores y servidores técnicos de la misma. Tanto a nivel turístico como de desplazamiento diario (si se ve complementada con la instalación de aparcamientos seguros en las zonas de destino) puede convertirse en una opción interesante para la expansión del ciclismo urbano, y en una de las claves que determine las futuras dinámicas y características del fenómeno ciclista en Granada.

Otras medidas de fomento.

- Ámbito fiscal: reducción impuestos, bonificaciones a trabajadores y empresas.
- Educación/ sensibilización de la población en materia ciclista.
- Consumo: ayudas económicas a la compra de bicicletas.
- Fomentar el diálogo entre colectivos e instituciones públicas.
- Coordinar esfuerzos en diferentes ámbitos administrativos.
- Impulso de la bici eléctrica.

13. Recuperar las calles: ¿es posible y deseable acabar con el imperio del automóvil?

En definitiva, la reflexión que subyace a cualquier estudio que pretenda abordar las formas de movilidad de la población, incluida la movilidad ciclista, es la necesidad de “recuperar” la ciudad para todos los ciudadanos y no solo para quienes encajan en el perfil privilegiado; de arrebatarla a la hegemonía del automóvil y deconstruir, por tanto, las lógicas que subyacen a nuestro modelo de movilidad.

En cierta medida, resulta ingenuo pensar que todas las formas de desplazamiento tienen cabida por igual en nuestras ciudades. Hay actores que, por su número y sus características, alteran de forma mucho más drástica el espacio urbano que otros. Así ha sucedido con el coche en toda España. Este ha sido el protagonista de la auténtica revolución del siglo XX, la de la velocidad. En los últimos 50 años, se ha multiplicado el número de coches en nuestras calles, así como las necesidades de su uso entre la población; de esta manera, las calles de las ciudades y pueblos se han transformado en “calles motorizadas”, espacios de tránsito y no de encuentro, donde domina una velocidad determinada, donde el objetivo es llegar lo antes posible a cualquier sitio.

Naturalmente, a nadie se le escapan las ventajas de este vehículo y no es este el lugar para examinarlas. En todo caso, es un hecho que el coche está articulado con otros rasgos de nuestro *modus vivendi*, que lo convierten en un instrumento imprescindible. Además, una buena parte de la población considera el automóvil intocable, aunque progresivamente se generaliza la idea de que es necesario limitar de alguna manera su presencia, si queremos recuperar nuestras ciudades para una habitabilidad más humana y sostenible. Los recurrentes planes de peatonalización en muchas ciudades son un buen ejemplo de esta inquietud. Con la misma naturalidad con que, en los últimos años, se han ido aceptando ciertos cambios, que han privilegiado al peatón en detrimento del vehículo motorizado, cabe plantear también las intervenciones para fomentar los usos ciclistas. La cuestión no es, entonces, quién debe prevalecer y qué tipo de movilidad debe ser la hegemónica, sino más bien cómo conseguir una coexistencia que suponga la implantación de un modelo más equilibrado entre los vehículos motorizados y las demás formas de movilidad.

Tradicionalmente vienen imperando la segregación y la especialización de los espacios y las competencias (Tonucci, 2006), características que parecen inherentes al propio desarrollo de los transportes. Al peatón se le ha confinado a la “seguridad” de las aceras y los espacios peatonales, mientras que los ciclistas han sido directamente desterrados de la escena urbana. Cualquier paso que se dé

para devolver parte del espacio ocupado por el coche al resto de usuarios del viario público supone, por tanto, disminuir el número de automóviles en nuestras ciudades a través de la instauración de medidas que desincentiven su uso. Ese es el verdadero reto y la verdadera batalla que ha de librarse si realmente se persigue la consecución de una movilidad más sostenible para todos. No se trata de desterrar el coche, pero sí de permitir la presencia de otros vehículos, lo que en la práctica conlleva el descenso de los flujos motorizados.

Pero, para realizar ese tránsito hacia una ciudad de todos urge replantear las funciones de la propia ciudad. Difícilmente puede plantearse una disminución del coche privado sin revisar nuestro modelo de desarrollo urbanístico y económico, que es, a fin de cuentas, el que nos obliga a multiplicar el número y la velocidad de nuestros desplazamientos. Mientras sigamos apostando por la ciudad difusa y por la especialización de espacios, haciendo caso omiso de la tradición de las ciudades mediterráneas compactas, estaremos construyendo sobre falsos cimientos.

La bicicleta nos lleva, además, a reflexionar sobre el papel que juega la velocidad en nuestra existencia de ciudadanos del siglo XXI. Hasta tal punto parecemos vivir inmersos en la vorágine de la rapidez que pocas son las voces que se alzan para cuestionar la utilidad o el sentido de la misma. La idea de que una movilidad eficaz implica llegar al mayor número de lugares de la forma más rápida posible permanece inamovible en el imaginario social.

“La psicosis de la prisa por cualquier motivo se ha apoderado de la población. Es-tando nuestros contemporáneos a disposición de tantas prácticas diferentes, todas del mismo molde, dan la impresión de querer frenéticamente probarlas todas y no saltarse ni una.” (Amorós, 2003: 15)

La dificultad para aceptar e integrar en el espacio urbano a los usuarios que se desplazan a velocidades menores nos habla de una ciudad claramente poco inclusiva, de la que ancianos, niños o personas con movilidad reducida se hallan ausentes, relegados a ciertos espacios y a ciertos usos. Nos parece que avanzar en este sentido es la clave para conseguir ciudades verdaderamente más habitables.

¿Puede suponer la bicicleta, entonces, una nueva forma de entender la movilidad? ¿Puede contribuir a que nuestros ritmos cotidianos sean más lentos, a hacernos desistir de la carrera diaria de nuestras ocupaciones, a mejorar la accesibilidad del grueso de la población al transporte? Digamos que puede convertirse en

una valiosa aliada, pero solo si se produce un cambio en ese sistema de valores para el cual la velocidad y la movilidad a toda costa son ventajas incuestionables de nuestra sociedad. Desde esta premisa, apostar por la movilidad ciclista implica sin duda un cambio de paradigma, un paso más hacia la “humanización” de nuestras ciudades, una nueva consideración del transporte. La verdadera batalla se libra, en cualquier caso, en el imaginario de quienes se desplazan a diario por el espacio urbano e interurbano.

No se nos escapa que este planteamiento no es apoyado por todos, y que parte de la población lo vería como utópico, o sencillamente indeseable. Desde nuestro punto de vista, se trata de un *desideratum* de largo alcance, una especie de horizonte que puede enmarcar las acciones concretas, aunque sujeto no solo a revisión, sino a un profundo debate. El fomento de la bicicleta propiciaría que este debate calara en la opinión pública, como ha ocurrido en otras ciudades, donde el replanteamiento de la movilidad urbana ha llevado a reconsiderar el lugar que habitamos. La bicicleta, como la peatonalización, no es la panacea, y tiene, como hemos podido ver, múltiples y contradictoras aristas. Pero con independencia de la intensidad con que se apoye el fomento de la bicicleta, la percepción de que ha llegado el momento de repensar nuestras ciudades está cada vez más generalizada. La bicicleta puede ser uno de los elementos que avive el debate, y que permita encontrar en cada lugar el equilibrio que su población desea y merece.

14. La bicicleta como vehículo para conocer y conocerse en la ciudad.

¿Qué es lo que vuelve a la bicicleta verdaderamente valiosa para nuestra sociedad? ¿Por qué la gente, a pesar de las inseguridades, el miedo al robo o la incomodidad del tráfico, se aventura cada vez más a subirse sobre dos ruedas? ¿Qué es lo que los “engancha”? Curiosamente, el motivo que se repite con más frecuencia entre los usuarios de bicicleta no es el económico, ni siquiera el del tiempo (aunque los dos son poderosos factores para elegirla como medio de desplazamiento habitual). Aquello en lo que todos coinciden con un amplio consenso es la sensación de libertad y bienestar que la bicicleta les otorga. Desplazarse en bici a diario es capaz de romper el ritmo estresante de la vida urbana; en contraste con el uso del coche, pone de buen humor a quien la utiliza:

“Yo, desde que uso la bici, me siento mejor, mi cabeza se siente mejor, mis células se alegran mucho, mis neuronas se alegran; además, te sonríes y te ves a ti mismo en el atasco cuando vas en la bici y ves a tus compañeros de viaje de otras mañanas solos en un coche, en un habitáculo vacío, entonces te sonríes y te sientes diferente, no prepotente pero sí distinto. [...] Soy libre porque no voy encerrado en un habitáculo, y más libre que los que van en moto, que también se estresan mucho porque intentan buscar los 30 segundos de gloria que es la ilusión de que van a llegar antes, y al final es como todo, se van a encontrar con el mismo semáforo. [...] Entonces la sensación de libertad y la sensación de placer y la sensación de vitalidad es fundamental para mí. Es un disfrute.” (Usuario de la bicicleta, 60 años, Granada)

La práctica ciclista posibilita una relación diferente con el territorio y con el propio cuerpo, más intensa y con mayor riqueza de matices. La bicicleta es capaz de actualizar nuestras mejores experiencias de infancia y de devolvernos a un espacio donde tanto los elementos de la naturaleza como los estímulos de la ciudad están presentes: un momento tan prosaico y cotidiano como el camino diario al trabajo puede convertirse en una oportunidad de descubrir el territorio. Dice Augé que:

“Gracias a ella, todos hemos descubierto un poco de nuestro propio cuerpo, de sus capacidades físicas, y hemos experimentado la libertad a la que está indisolublemente ligada.” (Augé, 2009:17)

Y nos lo corroboran usuarios que retomaron la bicicleta hace pocos años como medio de desplazamiento diario:

“Yo he recuperado sensaciones, que no hablo ya de dinero, y no hablo de tiempo que también, sino recuperar momentos que yo creía que no los iba a volver a vivir, el aire de libertad; sensaciones de primavera, de verano, de otoño, de invierno... El frío tiene su encanto, el calor también.” (Representante de asociación, Granada)

Es el disfrute el que, en última instancia, mueve al ciclista a seguir usando la bicicleta, el disfrute de las propias habilidades, del propio cuerpo en movimiento, pero también de las sensaciones que ofrece el territorio por el que se transita; el disfrute de la improvisación en el trayecto, de las variaciones del paisaje, y aun de las maneras cercanas con que podemos interactuar con el medio y con la gente que lo habita. De esta manera, el ciclista recupera un espacio que había quedado perdido entre líneas de autobús o salidas de autovía, se reapropia de lugares que había ignorado hasta el momento o que directamente desconocía. Aprende, en definitiva, a vivir la ciudad de otra manera.

En este sentido, la bicicleta puede desempeñar sin duda un papel determinante en nuestras sociedades, ni más ni menos que el de “ayudar a los seres humanos a recobrar la conciencia de sí mismos y de los lugares que habitan” (Augé, 2009: 63). Nuestras ciudades viven un momento en el que la recuperación de esa conciencia resulta urgente: la deslocalización impera en las formas de relación de los seres humanos, y grandes extensiones de las ciudades y sus periferias permanecen invisibilizadas e ignoradas por la población. Se realizan así intervenciones cada vez más drásticas en el territorio, que permanecen, sin embargo, invisibles a los ojos de quienes a diario se mueven por el mismo. Recuperar esa conexión con el territorio y con nosotros mismos es el reto al que se enfrentan los ciudadanos del siglo XXI.

Bibliografía.

- Amorós, M. 2003, *Contra el despotismo de la velocidad*, Barcelona: Virus.
- Augé, M., 1988, *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la so-bremodernidad*, Barcelona: Gedisa.
- Augé, M. 2009, *Elogio de la bicicleta*, Barcelona: Gedisa.
- Ayuntamiento de Granada, 2013, *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Granada*.
- Cañavate, J.L. y Corral, C. 2003, *La bicicleta como medio de transporte en Andalucía*, Granada: Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía.
- Castells, M., 1998, *La era de la Información. Economía, Sociedad y Cultura*. Vol. 2. *El poder de la identidad*, Madrid: Alianza.
- Collins, D.; Tisdell, C., 2002, "Gender and Differences in Travel Life Cycles", *Journal of Travel Research*, 41: 133-143.
- Conde, F. 1999, *Urbanismo y ciudad en la aglomeración de Granada*, Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Cromwell, 2013, *The social act of bicycling: designing facilities to foster social interaction*, Tesis de Máster, Universidad de Washington
- Del Campo Tejedor, A., García Jerez, F. A., Flores Sánchez, M., 2009, *Proceso de peatonalización y nueva sociabilidad. Los casos de Sevilla y Málaga*, Sevilla: Centro de Estudios Andaluces, Junta de Andalucía.
- Emond, C., Tang, W., Handy, S., 2009, "Explaining gender difference in bicycling behavior". *Transportation Research Record*, 2125(1), 16-25.
- Fincham, B., 2007, "Generally speaking people are in it for the cycling and the beer: Bicycle couriers, subculture and enjoyment", *The Sociological Review*, vol. 55, 2: 189-202
- Garrard, J.; Rose, G.; Lo, S., 2008, "Promoting transportation cycling for women: the role of bicycle infrastructure", *Preventive Medicine*, 46(1): 55-59.
- Heesch, K.C.; Sahlqvist, S.; Garrard, J., 2012, "Gender differences in recreational and transport cycling: a cross-sectional mixed-methods comparison of cycling patterns, motivators, and constraints", *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 9: 1-12.
- Krizek, K.J.; Jo Johnson, P.; Tilahun, N., 2005, "Gender Differences in Bicycling Behavior and Facility Preferences", *Research on Women's Issues in Transportation. Report of Conference. Vol. 2: Technical Papers, Transportation Research Board Conference Proceedings*, 35: 31-40.
- Moleón Espigares, E., 1995, *115 años de ciclismo granadino*, Grupo deportivo Genil.
- Pucher, J.; Buehler, R., 2008, "Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany", *Transport Reviews*, 28(4): 495-528.
- Spinney, J., 2007, "Cycling the city: non-place and the sensory construction of meaning in a mobile practice", *Cycling and society*, Horton, D., Rosen, P. y Cox, P. (eds), Bodmin: MPG Books.
- Tonucci, F. 2006, "La ciudad de los niños: ¿Por qué necesitamos de los niños para salvar las ciudades?", *Ingeniería y Territorio* 75: 60-67.

