

Fecha: 21 de Enero de 2005	Cliente: Universidad de Granada	Publicación: Ideal Digital
---	--	---

ideal digital

Viernes, 21 de enero de 2005

[Webmail](#) [Alertas](#) [Envío de titulares](#)

[PORTADA](#)
[ACTUALIDAD](#)
[ECONOMÍA](#)
[DEPORTES](#)
[OCIO](#)
[TUS ANUNCIOS](#)
[SERVICIOS](#)
[CENTRO](#)

OPINIÓN

[SECCIONES]

[Local](#)
[Costa](#)
[Provincia](#)
[Andalucía](#)
[Opinión](#)
[España](#)
[Mundo](#)
[Vivir](#)
[Televisión](#)
[Titulares del día](#)
[Especiales](#)

[MULTIMEDIA]

[Gráficos](#)
[Galerías](#)
[Imágenes](#)

[SUPLEMENTOS]

[Expectativas](#)
[Llave Maestra](#)

[CANALES]

[Agricultura](#)
[Atramentum](#)
[Bolsa Directa](#)
[Cibernauta](#)
[Ciclismo](#)
[Cine Ideal](#)
[Descargas](#)
[Entrevistas](#)
[Esquí](#)
[Formación](#)
[Infantil](#)

TRIBUNA ABIERTA

Un carril bici con freno y marcha atrás

JOSÉ A. HÓDAR/PROFESOR DE ECOLOGÍA DE LA

[UNIVERSIDAD DE GRANADA](#)
☐ Imprimir ☐ Enviar

HACE una década, durante año y medio, residí en Umea, una pequeña ciudad de Suecia. Umea es, como la nuestra, una ciudad eminentemente universitaria: de sus cien mil habitantes, alrededor de la décima parte son estudiantes. Cuando aterricé, a finales de octubre de 1993, todo estaba blanco. Tuvimos un invierno duro, con metro y medio de nieve en las calles y temperaturas de casi treinta bajo cero. El verano siguiente, por contra, fue muy caluroso: se alcanzaron unos insostenibles (para los suecos) treinta grados, esta vez sobre cero. En un sitio de contrastes tan dramáticos, lo único que no cambiaba de verano a invierno era la forma de desplazarse por la ciudad que tenía el personal: autobús urbano y bici. Y la ciudad estaba preparada para ello. Los autobuses pasaban por sus paradas con una puntualidad insultante, y había carriles bici de tres metros de ancho, perfectamente delimitados, con pasos a nivel, con semáforos, con aparcamientos para bicis, por todas partes. Umea presumía, por aquel entonces, de ser la ciudad con más carril bici per capita del mundo: su red superaba de largo el centenar de kilómetros. Con una bici uno podía llegar de forma segura a cualquier sitio, incluso en pleno invierno, ya que los carriles bici, igual que las carreteras, tenían un riguroso servicio de mantenimiento, y apenas caía la primera nevada todo el mundo pertrechaba sus bicis con ruedas de clavos. En los barrios de construcción reciente, como Mariehem, donde yo viví, no había aceras ni calles: sólo parterres de césped y abedules, surcados por carriles bici y salpicados con edificios aquí y allá.

Recuerdo que, cuando di mi primer paseo por el barrio, me pregunté «¿y el centro de la ciudad, que es del siglo XIX? ¿También allí tienen carriles bici?». Me enteré al día siguiente, cuando bajé al centro. Las calles y los edificios no eran muy diferentes de los de muchos barrios granadinos, y desde luego no cabían carriles bici de tres metros de ancho. Muchas calles eran peatonales, y en las que no, las aceras eran compartidas por bicis y peatones, sin problemas, sin un mal gesto. En sitios como Kungsgatan, la calle principal, con sus dos carriles para el tráfico rodado y su metro y medio de acera, las bicis eran admitidas en las aceras en pie de igualdad con el peatón, y si por cualquier razón la bici descendía a la calzada, tampoco había problema, los conductores la respetaban. La velocidad de circulación para los coches estaba limitada a treinta por hora, y los suecos respetaban tal límite, y a esa velocidad la

BU

ID

Ho

ok

IN

ok

Fecha: 21 de Enero de 2005	Cliente: Universidad de Granada	Publicación: Ideal Digital
IndyRock Legal Libros Lorca Meteorología Moda Motor Mujer Hoy Planet Fútbol Reportajes Televisión Todotrabajo Vehículos de Ocasión Viajes Waste Ecología [PARTICIPA] Foros Chat Amistad	bici no es un obstáculo para el coche. Así, todos conseguían vivir de forma bastante apacible y con pocos humos (de toda índole), algo muy de agradecer en estas fechas en que, como consecuencia de las pocas lluvias y el frío, la contaminación se acumula en el aire y se habla de tomar medidas restrictivas contra el tráfico rodado. En estos diez años pasados, he visto cómo nuestra ciudad crecía y cómo algunos de nuestros próceres intentaban racionalizar el caos circulatorio en el que vivimos usando la opción más sensata: quitando coches de las calles, mediante campañas del tipo un día sin coche o dando una oportunidad a las bicis, proponiendo y realizando carriles bici donde fue posible. Seguro que no fueron los mejores carriles bici, pero al menos lo intentaron. Pero tanta sensatez no podía durar, y en fin, ustedes ya conocerán la línea de actuaciones seguida por nuestra actual corporación municipal desde que tomó las riendas de la ciudad. La primera medida fue eliminar el carril bici de la Avenida de Dílar. Para una vez que se cumple una promesa electoral... fíjense. Pero también prometieron estudiar una alternativa que lo sustituyera, y aquí les faltó la agilidad inicial. Y en la espera, en vez de la prometida alternativa, nos encontramos la eliminación del carril bici de Manuel de Góngora para sustituirlo por un carril bus compartido con las bicis. Me he acordado de mis paseos por Kungsgatan de hace diez años y me he entristecido por iluso. Es cierto que el actual carril bici de Manuel de Góngora casi no se usa. Pero cómo se va a usar. Un carril bici es útil si lleva a algún sitio: piensen ustedes dónde puede uno ir con la actual red de carriles bici de nuestra ciudad. Imagínense al sufrido usuario que quiere ir, pongamos, desde el Zaidín hasta los Jardines del Triunfo. Coge su carril bici en la Carretera de la Zubia, en el trayecto esquivas el macarra en moto que le viene de frente, el coche del papá que deja los niños en el cole, la catalina del perro del vecino del quinto, el otro coche que no cede el paso en la intersección, el contenedor de basura, llega al Genil, y a partir de ahí se pelea con el tráfico. Perdón, con el tráfico de Graná. Sin respeto para los usuarios y sin perspectivas de crecimiento, el carril bici es tan útil como una línea de AVE Polopos-Carataunas: lo raro sería que alguien lo usara alguna vez. Para una vez que dos corporaciones sucesivas de distinto signo político están de acuerdo en algo, llega una tercera correligionaria de la primera y dice (y hace) exactamente lo contrario. Seguimos sin una alternativa al carril bici que quitaron en Avenida de Dílar, ahora nos toca compartirlo con los autobuses en el que nos queda, y a partir del río, a pelear con el tráfico. Perdón de nuevo, con el tráfico de Graná. La cité na pas besoin de pistes cyclables. Pero eso sí, es básico, necesario, imprescindible, irrenunciable, cerrar el anillo de la circunvalación, hacer una segunda, pensar en una tercera, sembrar la ciudad de aparcamientos subterráneos, de pasadizos a distintos niveles, de rotondas, de zonas ORA, para que el mensaje no ofrezca dudas: si usted no tiene coche es un infeliz, si lo tiene y no lo usa porque prefiere andar es un tonto, y si prefiere ir en bici, además de un infeliz y un tonto es usted un suicida y un cantamañanas que no hace más que entorpecer el tráfico. Que lo sepa.	

Fecha: 21 de Enero de 2005	Cliente: Universidad de Granada	Publicación: Ideal Digital
Subir © Ideal Comunicación Digital SL Unipersonal CIF B18553883 Registro Mercantil de Granada Tomo 924 Libro 0 Folio 64 Sección 8 Hoja GR17840 C/ Huelva 2, Polígono de ASEGRA 18210 Peligros (Granada) Tfno: 958 809 809 Contactar / Mapa web / Aviso legal / Publicidad/ Política de privacidad / Master de Periodismo / Club Lector 10 / Visitas a Ideal		