

## LA VIALIDAD CICLISTA COMO CONDUCTA OPRIMIDA

### Comisión 3. *La bicicleta: urbanismo, infraestructuras y legislación*

Pedro Malpica

Tras constatar la existencia de una propia lógica de locomoción en bicicleta que es universalmente reconocida por sus usuarios, hemos de profundizar en el contraste entre dicha “vialidad ciclista” inherente y las normas e infraestructuras que desde un patrón automovilístico se imponen sobre las demás formas de transporte. Esta imposición a favor del coche se percibe tanto en las reglas formales (normativas, leyes) como informales (costumbres y expectativas, percepción del espacio social), así como en el trazado vial y elementos urbanísticos. Las normas, al aprobarse o formularse, no consideraron al ciclista; el propio trazado urbano también lo ignoró al ser proyectado. En estos aspectos, la bicicleta como medio de transporte o bien no es considerada, o bien es tomada como secundaria y excepcional. Conductas como combinar acerado y calzada en el itinerario, combinar el rol de “tráfico” con el de “peatón”, transitar en dirección contraria, adelantar por la derecha, avanzar por el espacio central de la calzada, girar en el sentido de las agujas del reloj en una rotonda, pasarse semáforos en rojo, o combinar la tracción con otras actividades (pasear al perro, charlar con otra persona...) son, desde la perspectiva impuesta por el paradigma pro-coche, actividades “desviadas”, “rebeldes” y “censurables” que los ciclistas “cometen”, y que es necesario “enmendar” y “controlar”. Sin embargo desde el punto de vista ciclista podemos calificar dichas conductas como lógicas e inteligentes en determinadas situaciones y supuestos, cuya utilidad es a menudo la de hacer más segura la locomoción, hacerla más fácil y breve, o aumentar el disfrute de la misma. Las características de la bicicleta (tracción humana, enorme maniobrabilidad, ligereza, fragilidad, escaso volumen, carencia de barreras, visibilidad...) implican una serie de opciones de manejo que, lejos de realizarse por capricho o provocación, responden a una percepción diferente del espacio social y del tráfico: una percepción legítima que ha sido relegada, estigmatizada y reprimida en las sociedades motorizadas. Si la infracción es algo factible, deseable, menos costoso y, posiblemente, menos arriesgado que obedecer las normas, y ello es además un comportamiento extendido en el heterogéneo colectivo ciclista, debemos determinar que, más que intentar adaptar al ciclista a las normas, hemos de adaptar éstas –junto a las infraestructuras– a la nueva realidad de una creciente práctica ciclista como transporte urbano. La utilidad social de la bicicleta –aún no reconocida como debería– redundaría en la urgencia de esta adaptación en función del ciclista (y no al revés). Ante la difusión de estereotipos de “ciclista irresponsable”, hemos de insistir en que cierta desobediencia y autoindulgencia ciclista es inherente a la forma de locomoción que implica la bicicleta: esta “desviación” es más atribuible a la propia inadecuación de las normas de tráfico y del trazado vial que a una presunta naturaleza “antisocial” del usuario de la bicicleta.