

[Publicado en El Periódico de Aragón, 19-V-1997]

Bicicletas

Guillermo Pérez Sarrión

Confieso que desde siempre me han gustado las bicicletas y que procuro usar una vieja que tengo, pero el asunto es más general: este es uno de los casos, en nuestro país, en donde la realidad oficial y la realidad real van en direcciones opuestas. Hay en Zaragoza miles y miles de bicicletas: los fines de semana las afueras se llenan de ciclistas de todos los tipos y pelajes, pero que uno sepa jamás nadie en público, que recuerde, se ha ocupado lo más mínimo del tema, ni se ha preocupado de los ciclistas: para ellos mismos y por supuesto para nuestras autoridades, es como si no existieran. Bueno, perdón: es que realmente no existen. Aunque sean miles.

Yo no creo que a estas alturas del milenio sea razonable pensar que los fabricantes de bicicletas, nacionales o extranjeros —perdon: europeos—, van a lanzar una campaña de promoción de su uso, ni que los fabricantes de coches vayan a renunciar a su privilegiada posición en la sociedad y el mercado. El efecto cultural en el zaragozano medio es demoledor el que no va en coche es porque es tonto o porque no tiene coche. Por eso en casos así es donde la intervención del poder público, en este caso el ayuntamiento, es y debiera ser imprescindible. El mercado por sí esto no lo arregla, sólo lo empeora.

El ayuntamiento debería intervenir por dos motivos: el principal es que en una sociedad en donde parece que sólo se puede hablar de derechos, no de deberes —así nos va—, cualquier ciudadano tiene derecho a desplazarse como quiera, y el poder público, que debe actuar en beneficio de la totalidad de los ciudadanos, y no sólo de los que van en coche, debe proteger al ciclista. Los ciudadanos que utilizan bicicleta pagan los mismos impuestos y tienen el mismo derecho que los demás a que se les atienda, como se atiende a otras minorías de ciudadanos en sus necesidades específicas de desplazamiento.

El segundo es menos compulsivo y quizás más efectivo: lo hace el vecino. En Barcelona y Valencia hay ya carriles bici, y planes para desarrollar incipientes redes de comunicación interlocal, al estilo de los que hay en Holanda, Francia o Bélgica. Y los vecinos del vecino (o sea, todos los países de Europa occidental) lo hacen hace muchos años. Los tiempos en que la bicicleta se veía vehículo inmoral e impropio de caballeros porque podía incitar con su conducción sentimientos turbios, o se asociaba a los obreros y el proletariado de las primeras décadas de siglo, están ya lejanos. En las ciudades europeas la bicicleta es un vehículo de uso diario y se usa con cuestas y sin ellas, con viento, con lluvia y con nieve, los viejos y los jóvenes. Y a pesar de la terrible invasión de coches de los últimos 20 años resiste perfectamente. Bicicletas tiradas, lujosas, de carreras, de montaña, de paseo, con y sin marchas, mixtas, triciclos, y hasta con motor eléctrico para impedidos; cascos normales, de todos los tamaños y colores, con retrovisor y hasta con boina, con sus correspondientes correajes llenan las ciudades europeas de riadas multicolores de gente que las usa para ir al trabajo, a comprar, de paseo, porque forma parte de una cultura, porque ahorra, por convicción o simplemente porque les gusta. Y naturalmente no se saltan los semáforos en rojo, avisan el giro, frenan ante las personas; simplemente conducen. Y respetan las prohibiciones. Conducen por carriles propios cuando los hay, y cuando no por las calles como vehículos o por las aceras, a velocidad de peatón, como tales.

Naturalmente sé que la política del problema es terrible. El ayuntamiento no moverá un dedo mientras no vea una demanda ciudadana, y como en el juego política actual eso es algo perfectamente indefinido e indefinible (porque a los concejales los meten en listas los partidos y responden ante éste pero no ante los votantes) hay poco que hacer. Quizás un artículo de periódico como este pudiera considerarse una "demanda ciudadana", pero las evidencias como Santo Tomás: ¡quizás los firmantes tendrían que ser miles para que lo sea!. Los votantes saben que el ayuntamiento pasa y como tenemos una sociedad con el tejido político y social a medio hacer, pasan a su vez del ayuntamiento, tiran por la calle de enmedio y cogen la bici como pueden. El asalto a los semáforos en rojo lo empezaron las bicis: ahora ya son muchas motos y no pocos coches. Incluso taxis y autobuses, es bien sabido. A alguien se le ocurrirá pronto que lo que hay que hacer es prohibirlas.

En una situación así los argumentos sobran. Podría decirse que es muy sencillo y barato empezar a crear una red de carriles bici en las grandes vías, o poner aparcamientos de bicicletas junto a los institutos y colegios y Universidad, o señalar rutas para bicicletas por calles secundarias. O crear aparcamientos: donde cabe un coche caben ocho bicis. Pero no, para qué. hay poco que hacer.

Descartadas estas alternativas, habrá que ir a lo que algunos llaman soluciones imaginativas. Quizás alguien pueda conseguir desgravaciones eh Hacienda, que algun banco ofrezca descuentos a quien se abra una cuenta yendo en bici, o que El Corte Inglés haga descuentos a quien alguien vaya a comprar así —ya saben: máquina más aparcamiento automático más tarjeta de cliente más control electrónico—. También se puede ofrecer dinero a la Universidad de Zaragoza para que prohíba aparcar coches en el campus, con lo que se resolvía un problema de aparcamiento primer orden y de paso a lo mejor se resolvía la financiación de la universidad.

O a lo mejor hay que dejar de pensar tonterías y simplemente decirle a la alcaldesa que la bicibicleta es un vehículo barato, limpio, rápido en ciudad, y habitual en toda Europa. Y que vamos hacia Europa. A lo mejor simplemente con eso bastaba. No sé. Quizás.