

# Crítica al movimiento ciclista del estado español en relación a su reivindicación de vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico (carril bici y acera bici)

Jordi Tatay Puchades  
meperrese@hotmail.com

octubre 2007

¿Te acuerdas de cuando jugabas  
en la calle de pequeño?



**Los niños de Granada ya no pueden...**

## INDICE

CRÍTICA AL MOVIMIENTO CICLISTA URBANO EN RELACIÓN A SU REIVINDICACIÓN DE VÍAS CICLISTAS URBANAS SEGREGADAS DEL TRÁFICO (CARRIL BICI Y ACERA BICI):

1. La diferenciación de los fines.
  - 1.1. Infraestructuras para la bici.
  - 1.2. Calzada para todos, excepto coches y motos
2. Las consecuencias de las vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico (carril bici y acera bici) dañinas para la consecución misma del fin deseado.
3. Otro posible camino menos dañino para la consecución misma del fin deseado.
4. Medidas que deberían acompañar a todas las alternativas
  - 4.1. Accesibilidad cercana a los destinos cotidianos. Necesidad de decrecimiento, antidesarrollo, no dependencia al transporte motorizado (público o privado) y autonomía local.
  - 4.1. Intermodalidad, transporte público y fomento de la bici
  - 4.3. El caso de la peatonalización del centro

## **CRÍTICA AL MOVIMIENTO CICLISTA URBANO EN RELACIÓN A SU REIVINDICACIÓN DE VÍAS CICLISTAS URBANAS SEGREGADAS DEL TRÁFICO (CARRIL BICI Y ACERA BICI):**

Espero que este texto, más que para convencer a nadie de nada o para decirle a nadie cómo debe de hacer las cosas o para aumentar las dudas entre las opciones de carril bici sí, carril bici depende o carril bici no, sirva de ayuda para esclarecer cuáles son realmente los fines por los que cada uno lucha y el camino menos dañino para la consecución misma de éstos. Para ello, intentaré ayudar a borrar la confusión que nos puedan producir los eslóganes (seguridad, cambio climático, contaminación, ruido, recuperación del espacio público, etc.) que normalmente son utilizados para la consecución de unos fines que no se corresponden con estos mismos eslóganes ni van encaminados a ellos y, así, después de quitarnos tal confusión, abrir un debate serio sobre cuál es el camino, si es que hay que seguir alguno, menos dañino para la consecución misma de estos fines.

En primer lugar, escojo dos fines distintos que pueden tener algunos ciclistas urbanos (no cabe duda que muchos ciclistas urbanos tendrán otros objetivos, o ninguno, que aquí no se verán reflejados, pero que tampoco me ayudan para la finalidad de este texto). Compararé estos dos objetivos para ver con más claridad las diferencias existentes entre ambos y, después, me centraré, únicamente, en cómo intentar conseguir el SEGUNDO de ellos de alguna forma poco dañina para la consecución misma de éste; primero, analizando las consecuencias dañinas para la consecución misma del fin deseado que trae consigo la herramienta más popular utilizada y conocida, las tan solicitadas vías ciclistas URBANAS segregadas del tráfico y, seguidamente, proponiendo un posible camino menos dañino que éstas para la consecución misma de aquél.

No me centraré en si hay o no que plantear alguna alternativa o si simplemente basta con oponerse al sistema económico desarrollista, este sería otro debate que se aleja del objetivo del texto que es desechar la alternativa de las vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico que creo, como detallo más adelante, son dañinas para la consecución misma del fin que enunciare en segundo lugar. Y, una vez nos quitamos de encima a éstas, comenzar el debate de si es necesario alguna otra alternativa o no, y si es necesaria, cuál.

La herramienta propuesta posteriormente como alternativa, está presentada no por la necesidad de escoger otra alternativa o con la intención de ser la alternativa a escoger, ni de permanecer inmóvil, sino más bien, ser criticada o incluso desechada, así como, a partir de ella, ser mejorada. De esta forma, poder empezar a trabajar hacia el camino menos dañino para la consecución misma del fin deseado sin las nebulosas de las vías ciclistas URBANAS segregadas del tráfico que quizá sirvan, únicamente, para el primer fin que detallo a continuación, pero dañina para la consecución misma del segundo que es el fin que tengo interés de alcanzar.

### **1. LA DIFERENCIACIÓN DE LOS FINES:**

Como ya decía antes, solo voy a comparar dos fines entre los muchos o ninguno que pueden tener los ciclistas urbanos, ya que, esta comparación me permite desarrollar de forma más aclaratoria el resto del texto donde intentaré deshechar una de las alternativas que se están reclamando para la consecución de un fin y que, como veremos después, esta misma es dañina para la consecución misma de este fin.

#### **1.1. Infraestructuras para la bici:**

Ya seamos o quisiéramos ser ciclistas, si lo que deseamos es un lugar específico en la calle para “poder” usar la bici con “seguridad”. Entonces, pedir vías ciclistas URBANAS segregadas del tráfico parece ser que es el camino correcto. De cualquier forma, quiero añadir que aunque mi opción no es perseguir este fin ni va a ser analizado en el presente texto, ni siquiera creo que éste se consiga con las vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico: creo que SE PUEDE ir en bici de forma SEGURA sin vías ciclistas URBANAS segregadas del tráfico. De cualquier forma, creo que los interesados en este objetivo deberían tomarse la paciencia de analizar exhaustivamente si realmente las vías ciclistas URBANAS segregadas del tráfico cumplen sus expectativas, sobre todo de “seguridad” (más adelante me centraré en la supuesta seguridad de éstas) y de si las externalidades que sufren los peatones y los ciclistas vehiculares son necesarias (actitud de los conductores de vehículo motorizado frente a los ciclistas que circulan por la calzada en calles con vía ciclista URBANA segregada del tráfico).



## 1.2. Calzada para todos, excepto coches y motos:

Ya seamos ciclistas o quisiéramos o no ser ciclistas, si lo que deseamos es “la calle para todos”, la reducción del consumo de energía, la reducción de humos y ruidos, la reducción del uso del vehículo privado motorizado, la reducción de la necesidad de desplazamientos y la recuperación del espacio público privatizado (en parte) por la ocupación de las calles para el tráfico. Entonces, hay que pensar si hay que seguir algún camino para la consecución de estos fines y, si es así, cuál es el camino a seguir menos dañino para la consecución misma de éste.

# LA CALZADA TAMBIÉN ES PARA MI



<http://granadaviaverde.blogspot.com>

A continuación trataré de explicar mi análisis y crítica a la herramienta utilizada más popular (las vías ciclistas URBANAS segregadas del tráfico) que, junto con otras medidas, dicen que es un paso hacia la consecución de este segundo fin detallado anteriormente. Seguidamente, sin entrar en el debate de si hay o no que proponer otra alternativa, haré la propuesta de otro posible camino a seguir menos dañino que las vías ciclistas URBANAS segregadas del tráfico para la consecución misma de dicho fin.

## 2. CONSECUENCIAS DE LAS VÍAS CICLISTAS URBANAS SEGREGADAS DEL TRÁFICO (CARRIL BICI Y ACERA BICI) DAÑINAS PARA LA CONSECUCIÓN MISMA DEL FIN DESEADO:

En primer lugar, definiré qué entiendo por **Vía Ciclista URBANA Segregada del Tráfico** (carril bici y acera bici).

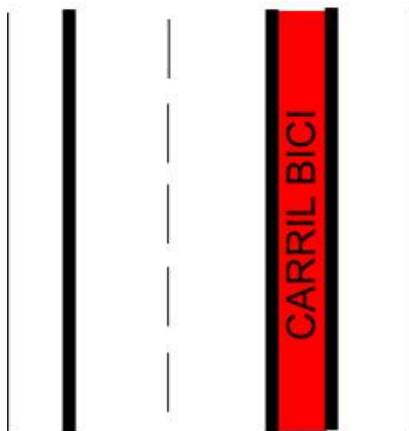
Durante tiempo la bicicleta fue el vehículo dominante en las calles de Europa, y el concepto de “vía ciclista” no existía porque éstas eran las calles en sí. Ahora, la terminología “oficial” utiliza el término “vía ciclista” para designar cualquier vía adaptada especialmente para la circulación de bicicletas, término algo confuso que nos puede hacer pensar que la calzada en sí no es para las bicis.



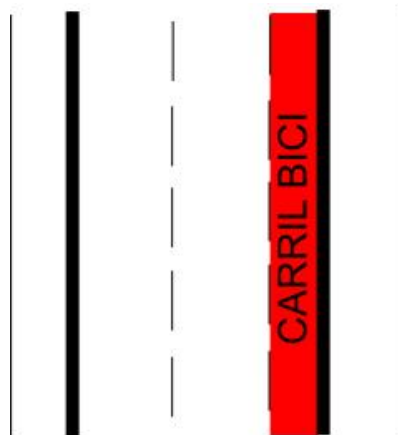
*Cicloturista en el Paseo de la Castellana (Madrid)*

Considero cuatro tipos de VÍAS CICLISTAS:

**CARRIL BICI:** vía ciclista URBANA segregada del tráfico, separada físicamente o no.

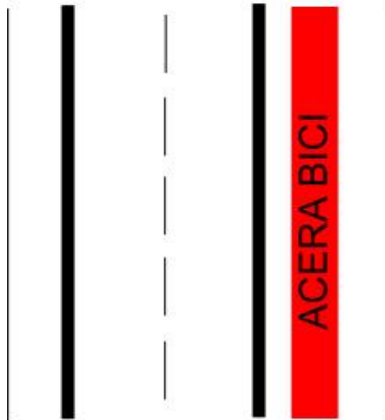


*Carril bici con separación física en Puente Blanco (Granada)*



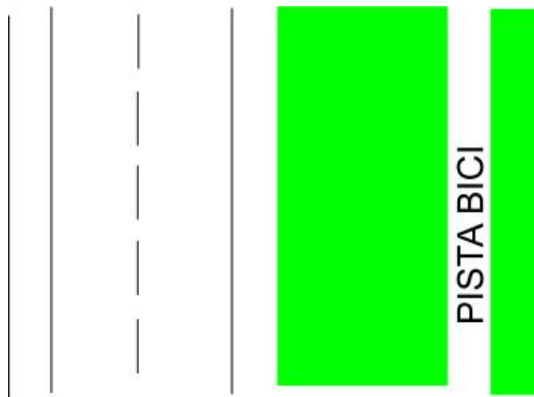
*Carril bici sin separación física en Poeta Manuel de Góngora (Granada)*

**ACERA BICI:** vía ciclista URBANA segregada del tráfico, en la acera.

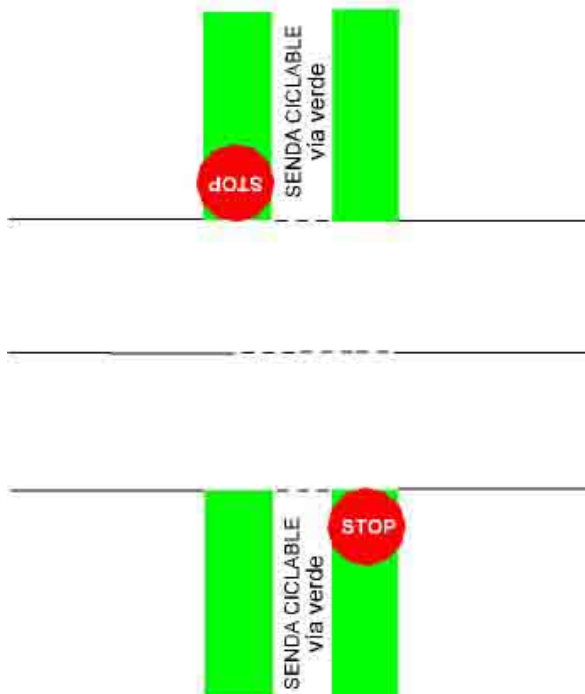


Acera bici de El Zaidín (Granada)

**PISTA BICI:** Vía ciclista INTERURBANA segregada del tráfico, junto a las carreteras.



**SENDA CICLABLE:** Pueden ser urbanas o interurbanas, pero no son vías ciclistas segregadas del tráfico, son vías independientes en las que no se permite el uso de vehículos motorizados que o nunca se cruzan con ninguna vía "normal" o, cuando **se cruzan con una vía "normal", lo hacen siguiendo las reglas estándares de tráfico** como cualquier cruce de calles o carreteras. Estas son, por ejemplo, las vías verdes en zonas interurbanas o el jardín del río Turia en Valencia, en zona urbana.



Vía verde del aceite (Jaén)

Una vez aclarado qué considero vía ciclista URBANA segregada del tráfico. Comenzaré su análisis y crítica:

1. Las vías ciclistas URBANAS segregadas del tráfico pueden atraer a numerosas personas a usar la bici debido al miedo al tráfico. Pero, NO NECESARIAMENTE el aumento de ciclistas ha repercutir en un descenso de vehículos privados motorizados. Perfectamente, este aumento ciclista, puede nutrirse también (aunque tampoco exclusivamente) de personas que se movían a pie o en transporte público. Sea como fuere, el fomento del uso de la bici y todas las medidas encaminadas a ello son deseables socialmente para que la gente deje de depender del transporte motorizado (público o privado) y pueda moverse de forma saludable, gratuita y segura; aunque esto se consigue igualmente caminando, solo que con bici más rápido. Además, hay que recordar que, por ejemplo, en Granada, el 50 por ciento de la población va a pie, el 27 por ciento en coche, el 13 por ciento en autobús, el 8 por ciento en moto, 1 por ciento en bici y 1 por ciento en taxi. Es decir, ya existe una mayoría absoluta que se mueve de forma “sostenible” y una mayoría simple que no es dependiente del transporte industrial. También hay que recordar que no todas las personas pueden o desean ir en bici.

2. Pongamos por supuesto que SI, que las vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico incrementan el número de ciclistas y que este incremento reduce considerablemente el número de vehículos privados motorizados. Bien, ¿qué conductor de vehículo privado motorizado no quiere que se reduzca el número de éstos? Cuantos menos vehículos privados motorizados haya en las calzadas, no hay duda de que el tráfico fluiría mejor, con mayor velocidad, con menos atascos,... es decir, será más atractivo el uso del vehículo privado motorizado y, además, más peligroso para todos los usuarios de la calle, incluido el propio conductor del vehículo. Del mismo modo que la inauguración de una nueva carretera acaba colapsada, las calles volverán a colapsarse, sobretodo porque las calzadas siguen estando diseñadas para el tráfico fluido del vehículo privado motorizado (señales, prioridades, cruces...) y los ciclistas, circularían por las vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico sin reapropiarse de las calzadas y sin saber comportarse de forma segura en éstas.

3. Las vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico no son un paso para la recuperación del espacio público. Entendiendo la recuperación del espacio público, no como la eliminación de aparcamientos o carriles de la calzada para poner vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico, sino como la desmilitarización de la calle con su lógica del tráfico y con las medidas de fluidez del tráfico que privatizan el espacio público para la circulación de los vehículos privados segregando a la población social y espacialmente. Las vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico son, al contrario, un paso hacia la continuidad de la segregación en las calles, siguiendo la lógica militarizadora actual, continúa con la privatización y la ocupación del espacio público para el uso exclusivo del tráfico y va asignando espacios a los diferentes usuarios de la calle.

4. Las vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico es posible que generen nuevos ciclistas que no saben comportarse en las calzadas de forma segura y responsable, ya que la confianza de seguridad depositada en las supuestas "seguras" vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico, les hace despreocuparse de aprender a circular en bici de forma segura. Para circular en bici no solo es necesario saber montar en bici, hay que saber CIRCULAR en bici de forma responsable y segura, ya que se trata, además de un juego, de un vehículo que tiene que interactuar con el resto de usuarios de la calle. Aunque no nos guste la lógica del desplazamiento en las ciudades que ha establecido la circulación de vehículos privados motorizados, tenemos que respetarla y saber circular en ella si queremos salvar el pellejo. En el siguiente enlace tenéis el Manual Urbano de Circulación Ciclista de la BICIESCUELA de Granada Vía Verde donde hay consejos para circular de forma segura y responsable:

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

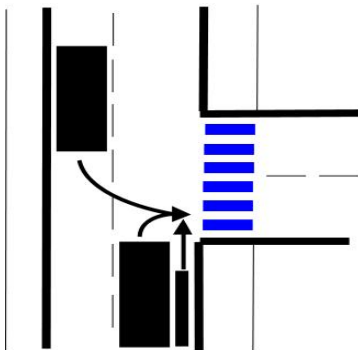
Para comenzar a circular en bici, podemos ir probando por las aceras y los lugares no motorizados, etc., así como, buscar los caminos más tranquilos, QUE LOS HAY. También es deseable que los colectivos ciclistas CONTINUÉN su buen trabajo de enseñar a los nuevos usuarios de la bici a circular de forma responsable y segura, y no dedicarse a enseñarles a circular por las vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico (como hacen algunos colectivos ciclistas) cuando en su ciudad ya las hay o, si no las hay, que no los abandonen en manos de las esperanzas de la llegada o reivindicación de éstas.

Si a los nuevos ciclistas no se les enseña a circular en bici por las calzadas de forma segura y responsable, el salto de ese número de ciclistas desde las nuevas vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico a las calzadas nunca se va a dar (más bien se da al contrario, los ciclistas que iban por la calzada la abandonan para subirse a la vía ciclista urbana segregada del tráfico). Así que se estará muy lejos de

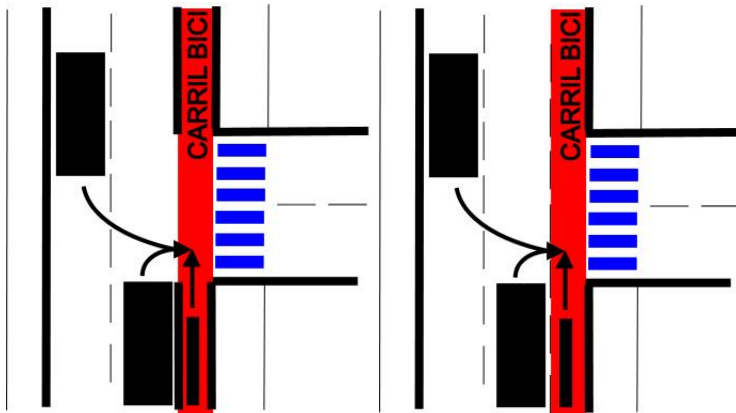
recuperar las calzadas y en general, de recuperar el espacio público.

Del mismo modo, si se justifica la necesidad de vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico para que por ellas puedan circular los niños en bici, caemos en el error de enseñar a los más pequeños que el nuevo lugar para la bici en la ciudad es este y será perpetuado en generaciones futuras (del mismo modo en el que los peatones han perdido la calzada). Además, para que un niño o cualquier persona quiera ir en bici por las aceras sin hacer daño a nadie, no hace falta que se las pinten de rojo, sino que circular por éstas debería ser un paso en el aprendizaje de circular en bici de forma responsable y segura para, más adelante, reapropiarse de la calzada.

5. Las vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico son peligrosas, tanto o más que circular por la calzada de forma vehicular. Su peligrosidad nace de su propia existencia segregada del tráfico, ya que se trata de un espacio por el que un vehículo circula de forma ajena a la lógica del tráfico y que en algunos momentos ha de interactuar con éste generando una peligrosidad que puede ser eliminada mediante la circulación vehicular de la bici en la calzada. No se trata de si la vía ciclista urbana segregada del tráfico esté bien o mal hecha, ya que, el ciclista siempre tendrá que interactuar en algún momento con el tráfico.



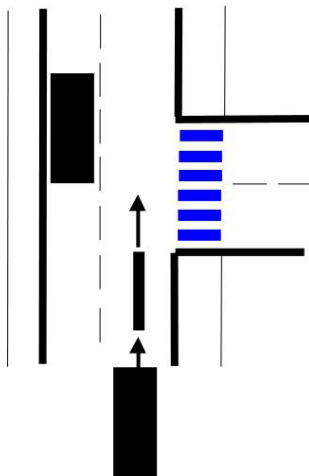
Atropello circulando en bici pegado a la derecha. Ciclista poco visible para los conductores de coche.



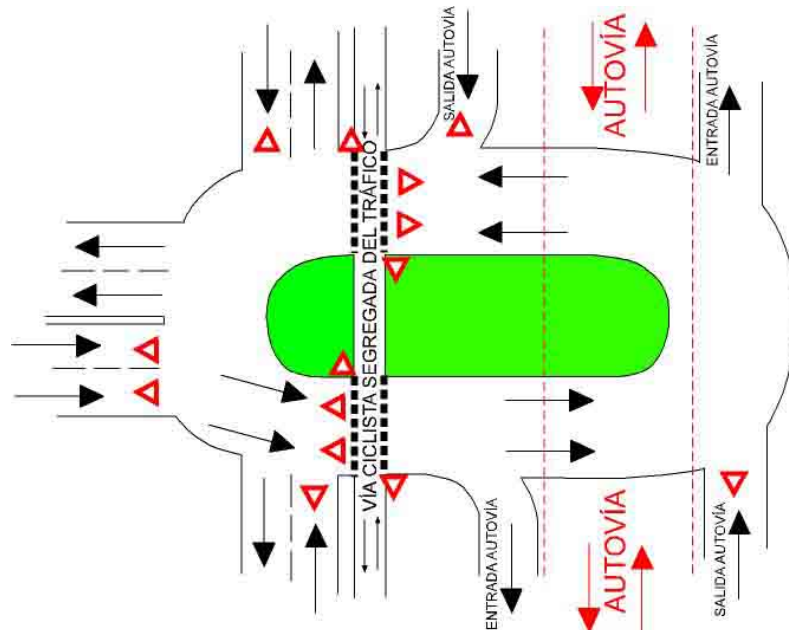
Atropello en carril bici separado físicamente o no (vía ciclista urbana segregada del tráfico). Similitud con el atropello sin carril bici.



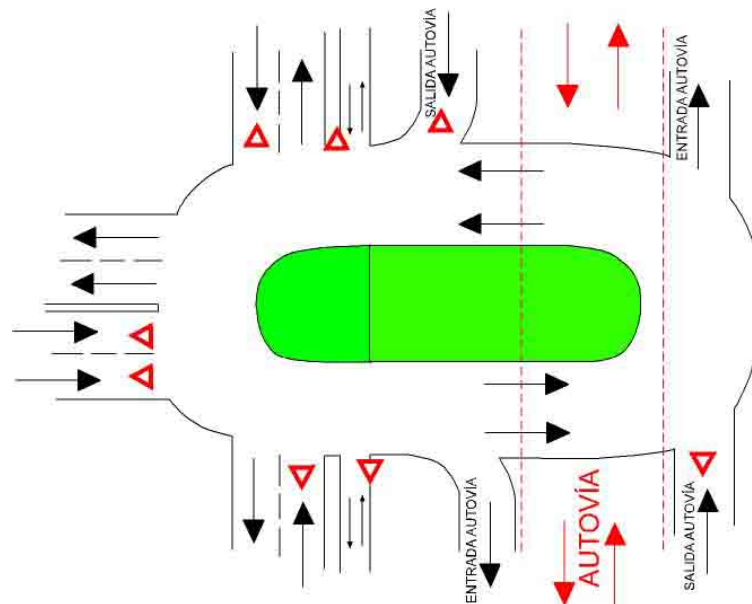
Puente Blanco (Granada). Ejemplo real de atropello en carril bici separado físicamente (vía ciclista urbana segregada del tráfico).



Ejemplo de cómo evitar este tipo de atropello circulando de forma vehicular responsable y segura



*Vía ciclista segregada del tráfico junto a la circunvalación (Granada), peligrosa por su propia segregación al no regirse por la lógica del tráfico en una rotonda.*



*Vía ciclista NO segregada del tráfico, ya que, sigue la lógica del tráfico en una rotonda.*

En el siguiente enlace podéis encontrar el "Manual Urbano de Circulación Ciclista I: Cómo Evitar Atropellos" de la BICIESCUELA de Granada Vía Verde para poder circular de forma segura y responsable: <http://www.onubenses.org/masacritica/grverde/manualbiciI.pdf>

De cualquier forma, es cierto que, aunque circulemos de forma vehicular por la calzada de forma segura y responsable, siempre quedará fuera de nuestras manos el que cualquier conductor de vehículo motorizado, sin necesidad de tener una mente asesina, pueda tener un simple despiste provocándose y provocándonos una desgracia. Por ello, se hace necesaria la mejora de la calidad de las calles para todos mediante una herramienta que nos proteja a TODOS (conductores de coche, de moto, de bici, de autobús, peatones, viajeros de autobús...). Pero hay que tener en cuenta el detalle de que esta herramienta no perjudique la consecución misma de la liberación del espacio público. En definitiva, ni las aceras para los peatones, ni las vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico para los ciclistas, nos sirven.

6. Por último, ¿por qué la bicicleta, un vehículo de dos ruedas finas, iba a necesitar de infraestructuras?, ¿acaso se trata de un tren de alta velocidad? ¿Acaso el problema no es el que genera el coche?, ¿no habría que hacerle algo a él?

### **3. OTRO POSIBLE CAMINO MENOS DAÑINO PARA LA CONSECUCCIÓN MISMA DEL FIN DESEADO:**

Ya seamos o quisiéramos ser ciclistas o no, si lo que deseamos es “la calle para todos”, la recuperación del espacio público que está privatizado, en parte, por la ocupación de las calles para el tráfico, la reducción del consumo de energía, la reducción de humos y ruidos, la reducción del uso del vehículo privado motorizado y la reducción de la necesidad de desplazamientos, hay que cambiar la estrategia que se viene oyendo decir a algunos colectivos ciclistas, políticos o medios de comunicación.

Por una parte, este fin no necesariamente se consigue con el aumento de ciclistas, aunque este aumento sea deseable socialmente. El empeño en el fomento del uso de la bici (que normalmente es suficiente con usar la bici para ir a todos los lugares de forma responsable y segura) no tiene por qué tener el resultado de la disminución del uso del vehículo privado motorizado (aunque que, como explicaba antes, esto sea deseable por los propios conductores de vehículos motorizados para una mejor fluidez del tráfico) y mucho menos, si los nuevos ciclistas van y los antiguos ciclistas se pasan a circular por las vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico. También quiero añadir que en este mensaje del fomento del uso de la bici, ha venido justificando la necesidad de la construcción de vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico y, cuando las hay, se fomenta el uso de la bici también, pero circulando por éstas para justificar su construcción.

Y por otro lado, no solo se trata de reducir el número de vehículos privados motorizados (cualquier conductor de éstos lo querría para la mejor fluidez del tráfico), sino que hay que ponerles trabas físicas (a lo que se opondría cualquier conductor pro fluidez del tráfico): hacer impracticable el uso del vehículo privado motorizado, consiguiendo un tráfico NO fluido y cambiando el concepto de “quién cruza la calle” (que sea el vehículo el que tenga que cruzar la calle: eliminación de aceras, calles de convivencia vehicular y peatonal, elevación de cruces y eliminación de semáforos, eliminación de pasos de peatones semaforizados, elevación de los pasos de peatones, eliminación de aparcamientos, avenidas y calles en zigzag, no al desdoblamiento de carriles para los giros y la fluidez del tráfico, reducción del número de carriles para el tráfico, eliminación de las vías rápidas....).

Se trata de reducir la peligrosidad de las calles, pero NO SOLO para “poder” moverse en bici, sino para mejorar la calidad de las calles para todos, ya que, la peligrosidad que se percibe en la calle afecta a todos los usuarios de ésta (conductores de coche, de moto, de autobús, de bici, peatón, viajero de autobús... todos). Además, repetir continuamente, como se viene haciendo, que es peligroso moverse en bici por la ciudad es un error si lo que se quiere es fomentar el uso de la bici. Más bien, el mensaje debería ser que se puede ir en bici de forma segura y responsable (además de gratuita y saludable) y que las calles son peligrosas para todos, empezando por el propio conductor de coche, por lo tanto hay que mejorar la calidad de éstas poniéndole trabas físicas al uso de las calles para el tráfico motorizado.

Además, aunque lo más importante es la impracticabilidad del uso del vehículo privado motorizado y la no necesidad de transporte masivo cotidiano (liberando de esta forma el espacio público), la bicicleta se vería fomentada por sí misma, los nuevos usuarios de ésta podrían circular por el espacio público sin segregación alguna y sin más peligrosidad que la que su propia responsabilidad puede paliar teniendo que interactuar con el resto de usuarios de la calle.

### **4. MEDIDAS QUE DEBERÍAN ACOMPAÑAR A TODAS LAS ALTERNATIVAS:**

Las vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico suelen ir acompañadas de otras medidas relacionadas con el fomento de la bici, la contaminación, la intermodalidad, transporte público, zonas 30, concienciación para abandonar el uso del coche, etc. Sin embargo, normalmente, quedan eclipsadas por las mismas vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico. Debido, quizá, al peso que han tomado: a ojos de espectadores, políticos o medios de comunicación, en una reunión de más de cuatro ciclistas siempre se están reivindicando vías ciclistas urbanas segregadas del tráfico.

El segundo posible camino propuesto no debe ir acompañado de otras medidas, sino que éstas, que detallo a continuación, deben ser parte del mismo.

#### **4.1. Accesibilidad cercana a los destinos cotidianos. Decrecimiento, antidesarrollo, autonomía local y la no dependencia al transporte industrial.**

De cualquier manera, debido al actual crecimiento difuso de las poblaciones y a las necesidades creadas de desplazamiento masivo, las medidas encaminadas hacia la consecución del fin deseado deberían ir enfocadas a la reducción de estas necesidades de desplazamiento mediante la accesibilidad cercana a nuestros destinos cotidianos. Todo lo contrario de lo que se está haciendo actualmente mediante el incremento de nuevas infraestructuras de transporte (metro, tranvía metropolitano, carreteras, AVE, etc.), la centralización de servicios en las afueras o en los centros o el fomento del transporte público sin mencionar la necesidad de reducir los desplazamientos.

Hay que volver a la ciudad compacta, o a los barrios compactos y a la autonomía local. Hay que oponerse al desarrollo de la economía de mercado y frenar y reducir el desplazamiento masivo de personas y mercancías. Más que fomentar el transporte público y crear nuevas vías de desplazamiento para éste (que intentan aliviar el transporte pero acaban provocando mayor número de desplazamientos y especulación urbanística), hay que centrarse en la reducción de las necesidades de movilidad cotidiana consiguiendo una accesibilidad cercana a nuestros destinos cotidianos, una autonomía local y una no dependencia del transporte motorizado (público o privado). También se podría estudiar la conveniencia del transporte público gratuito destinando a éste los recursos que se destinan a las infraestructuras para el transporte privado, pero sin que esto cayera en el error de fomentar el desplazamiento de personas en lugar de reducirlo mediante la descentralización de los recursos y servicios y la autonomía local.

Así mismo, otra posibilidad es, al igual que se prohíbe la publicidad de tabaco, que se prohíba la publicidad de coches y motos

#### **4.2. Intermodalidad, transporte público y medidas de fomento de la bici:**

Medidas de fomento de la bici, necesaria y deseable socialmente, aunque, como he detallado antes, quizá no sea una herramienta válida para la consecución misma del fin deseado.

El transporte intermodal, necesario y deseable también. Hace más atractivo el transporte público y puede reducir el número de vehículos privados motorizados, aunque, aisladamente, no puede reducir la velocidad del tráfico, ni desmilitarizar las calles, ni reducir el número de desplazamientos) y la peatonalización (seguidamente hablo de ella). Si éstas van acompañadas de medidas enfocadas a la liberación del espacio público, la reducción de desplazamientos o la no fluidez del tráfico motorizado, no son llevadas a cabo.

#### **4.3. El caso de la peatonalización del centro:**

También se suele utilizar las peatonalizaciones de los centros de las ciudades. Por un lado, “peatonalización” no me parece la palabra correcta, más bien, deberían ser calles donde no se permite el uso de vehículos motorizados. Por otra parte, estas peatonalizaciones aunque intentan acabar con la privatización de la calle debida al tráfico motorizado, no dejan de ser espacios privatizados, pero, en este caso, debido a otros motivos que no son los que se están tratando en este texto (centros de las ciudades convertidos en zonas para personas con alto poder adquisitivo o convertidos en parques temáticos para el ocio y el turismo, control policial, control de las actividades que pueden hacerse o no en la calle aunque no esté motorizada, ley antibotellón que no permite a un grupo de personas comer en la calle o beber con o sin alcohol, etc...).

En cualquier caso y centrándonos en lo que es de interés en este texto, estas peatonalizaciones en el centro suelen hacer que las numerosas vías de transporte que confluyen en él no dejen de tener este carácter de desplazamiento masivo de personas desde las periferias hacia éste. No solo esto, sino que se siguen construyendo nuevas vías de transporte para dar solución a esta demanda de desplazamiento (aparcamientos a los alrededores del centro, avenidas de alta capacidad, fluidez del tráfico en las zonas no peatonales alrededor de los centros, líneas de metro, etc...), cuando quizá habría que potenciar la descentralización de los servicios y la accesibilidad cercana a los destinos, por ejemplo en los barrios y pueblos metropolitanos reduciendo las necesidades de desplazamiento hacia el centro de la ciudad.

##### **BIBLIOGRAFÍA:**

1. GRANADA VÍA VERDE <http://granadaviaverde.blogspot.com>
2. BICIESCUELA de GranadaVíaVerde <http://www.onubenses.org/masacritica/grverde/manualbiciL.pdf>
3. NI ACERAS NI CARRIL BICI, LOS PELIGROS DE LA SEGRÉGACION DEL TRÁFICO (Jordi Tatay Puchades 2007) <http://onubenses.org/masacritica/grverde/niaceranicarrilbici.pdf>
4. CIUDAD CICLISTA <http://www.ciudadciclista.org>