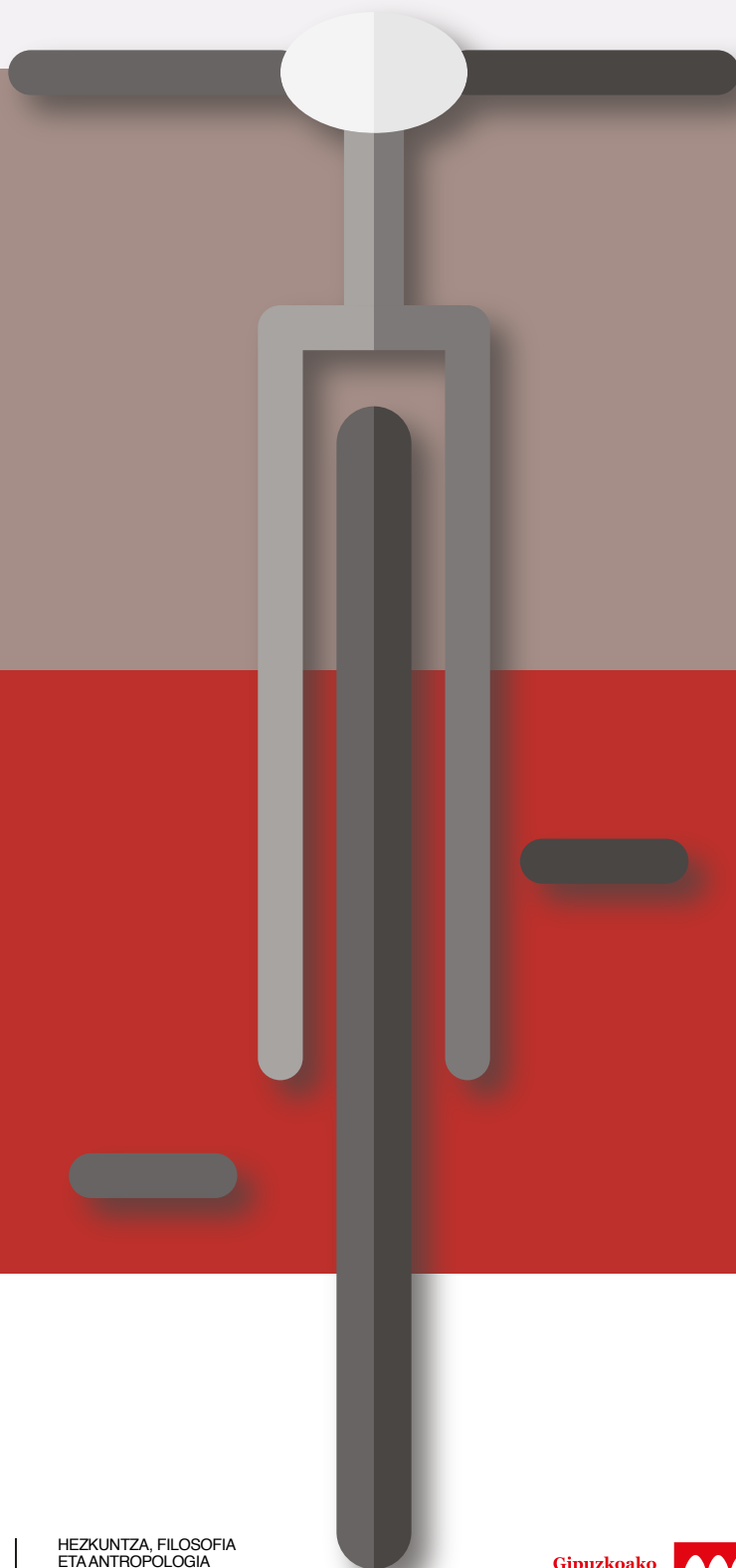


# SEGURIDAD EN BICICLETA

UNA ETNOGRAFÍA



# índice

INTRODUCCIÓN	2
METODOLOGÍA	4
ETNOGRAFÍA	8
A. SITUACIONES DE CONVIVENCIA OBSERVADAS DURANTE LAS INTERACCIONES PERSONALES CICLISTAS ENTRES ESPACIOS VIALES PÚBLICOS	8
<b>Calzada</b>	8
<b>Vía ciclista</b>	10
<b>Acera</b>	13
B. PAUTAS ACERCA DE LA CULTURA DE CONVIVENCIA BASADAS EN UNA PERSPECTIVA ACTITUDINAL O IDEOLÓGICA	15
<b>Normativas y cultura de convivencia</b>	19
<b>Políticas viales</b>	25
C. CULTURA MATERIAL PARA LA SEGURIDAD Y LA CULTURA DE LA CONVIVENCIA	28
<b>Diseño</b>	30
<b>Mobiliario urbano</b>	35
<b>Mantenimiento</b>	38
<b>Equipamientos</b>	40
<b>Señalización</b>	43
PUNTOS NEGROS	45
SUMARIO	46
ANEXOS	48
ESTUDIO DOCUMENTAL	48
GUIÓN ENTREVISTA	51
GUIÓN OBSERVACIÓN	54

# INTRODUCCIÓN

La seguridad, o bien su opuesto, la inseguridad, es un factor fundamental cuando una persona se plantea hacer un recorrido en bicicleta o en otro medio de transporte. El miedo y la inseguridad, o las emociones placenteras sentidas durante la práctica ciclista tienen un componente social innegable. Asimismo, defendemos la idea de que, siendo la estructura social y espacial mutuamente constituyentes, los desplazamientos en bicicleta contribuyen a la construcción sociocultural de la ciudad, tanto como la ciudad, el espacio urbano (lo mismo que cualquier otro tipo de espacio) incide en la movilidad de las personas.

En este informe presentamos los resultados de la aproximación antropológica y etnográfica en el ámbito de la seguridad vial ciclista que desde el Departamento de Filosofía de los Valores y Antropología Social de la Universidad del País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitatea hemos realizado para el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa. En ella abordamos la vida social y los elementos culturales presentes en la movilidad ciclista y profundizamos en los aspectos que, en la práctica, construyen la vivencia y la experiencia de seguridad o inseguridad ciclista, explorando en las dimensiones socioculturales de la seguridad y atendiendo a las vivencias de la población.

El objetivo general de la investigación ha sido: analizar los factores, circunstancias, prácticas y percepciones que producen seguridad vial ciclista.

Específicamente, el estudio se ha propuesto, por una parte, evaluar la percepción de la seguridad desde una perspectiva individual/personal, evaluándose: a) según las propias experiencias y entre ellas, las circunstancias personales y la biografía -o recorrido vial- ciclista, las habilidades en el manejo de la bicicleta y la relación con el propio cuerpo; b) según la vivencia y percepción de las infraestructuras viarias y el entorno espacial, lo cual incluye, la calidad en el diseño viario, la jerarquía en el espacio: acera-calzada-*bidegorri*<sup>1</sup> y las lógicas de elección de itinerarios, y c) según políticas ciclistas, esto es: modelos segregado, integrado y mixto, narrativas del riesgo y la vulnerabilidad y normativa de circulación. Por otra parte, se han analizado las interacciones y el aprendizaje colectivo en diversas situaciones de seguridad y riesgo, focalizándose en: el juego de miradas y actos cómplices, la convivencia entre la bicicleta y el peatón, el transporte motorizado, otras bicicletas y vehículos rodados y la batalla procesual contra el miedo, Por último, se ha examinado la percepción de seguridad y riesgo ante el robo de bicicletas.

Tras el análisis acerca de los factores, circunstancias, prácticas y percepciones que producen seguridad vial ciclista, el resultado principal obtenido apunta a la importancia de incidir en una serie de intervenciones que contribuyan a mejorar la cultura de convivencia entre las personas usuarias de la bicicleta y las personas usuarias de los vehículos a motor y peatones. Algunas deberán enfocarse a aspectos más actitudinales e ideológicos de la cultura. Otros a aspectos materiales de la misma. Es decir, algunas se basan en un concepto antropológico de la cultura que enfatiza su contenido como aprendizaje, hábito adquirido, regla o pauta de conducta, herencia o tradición social y también sistema de símbolos y estructura de significado o modelo conceptual mediante el que se representan los hechos observados. Mientras, otras visiones insisten preci-

---

1. *Bidegorri* es el nombre utilizado en Euskadi para denominar la vía ciclista.

samente en la dimensión material y tecnológica de la cultura y sus vínculos con la organización social, para defender la dependencia de los elementos de la cultura material en la producción de cambio y transformación social. Son distintas nociones de cultura desarrolladas por diferentes escuelas antropológicas o perspectivas ideológicas. En esta etnografía sobre la seguridad vial en bicicleta nos remitiremos a ambas, por considerarlas complementarias.

De este modo, el informe se estructura en tres apartados. En el primero describiremos las distintas situaciones de convivencia observadas durante las interacciones personales ciclistas, y originadas en tres espacios viales públicos: la acera, la vía ciclista y la calzada. En el segundo apartado señalaremos aquellas pautas basadas en una noción actitudinal o ideológica acerca de la cultura de convivencia, como las centradas en el *habitus*, la normativa o en las políticas viales. Y finalmente, en el tercero distinguiremos una serie de elementos de la cultura material potenciadores de la seguridad y la cultura de la convivencia como la lógica y comodidad del recorrido, el diseño, el mobiliario urbano, el mantenimiento, el equipamiento y la señalización. Para terminar, añadiremos un listado de lugares donde la convivencia es conflictiva, elaborado, eso sí, sin ánimo exhaustivo.

## METODOLOGÍA

La etnografía realizada ha conjugado observación etnográfica, entrevistas en profundidad y análisis documental. Aunque se había proyectado un grupo de discusión, resultó imposible convocarlo, siendo sustituido por entrevistas individuales con alguno de los perfiles perseguidos.

Las entrevistas en profundidad y las observación etnográfica han sido realizados por el alumnado<sup>2</sup> de la asignatura Antropología del Espacio del Grado de Antropología Social de la UPV/EHU. Han sido un total de: 12 entrevistas en profundidad (de una hora de duración aproximadamente cada una) y 9 observaciones etnográficas en distintos puntos de Donostia<sup>3</sup>. Asimismo, 6 miembros del grupo se han entrevistado a sí mismos. Todas las técnicas han seguido una serie de guiones que figuran como anexo en este documento. Las entrevistas se hicieron tanto en euskera como en castellano. Todas las entrevistas fueron grabadas y transcritas literalmente. Esa información fue también codificada por el alumnado con el software de análisis cualitativo RQDA, para lo cual recibieron un curso de la antropóloga Beatriz Moral de 5 horas lectivas. Asimismo, en el marco de la investigación, la antropóloga Elisabeth Lorenzi impartió una conferencia sobre "El protagonismo social de la movilidad sostenible y la mirada antropológica" y un taller de análisis enfocado a la organización del análisis de material recogido en la presente investigación. La codificación de todos los materiales recopilados según las categorías de análisis previamente diseñadas, dio lugar a treinta informes, compuestos por citas extraídas de las entrevistas y observaciones etnográficas, y agrupados en diferentes apartados según las personas entrevistadas fueran mujeres u hombres o se refiriera a lugares seleccionados para la observación. Todo ello constituye un extenso material de más de trescientas páginas.

Estos informes han sido analizados por la directora y coordinadora de la investigación, Miren Urquijo, con la inestimable colaboración de la también profesora del Departamento de Antropología Social Jone Miren Hernández, quienes asimismo se han encargado del estudio documental<sup>4</sup>, centrado en mapas, datos estadísticos, bibliografía seleccionada y programas y proyectos con influencia en el objeto de estudio.

Los perfiles de las personas entrevistadas son los siguientes (todos los nombres han sido cambiados, son ficticios):

**Aitor**, cuarenta años, varón. Aprendió de niño, con su padre. Utiliza habitualmente la bicicleta en Donostia para trasladarse al trabajo y estudios. De sus experiencias anteriores: cuando vivía en Lasarte se movía en autobús y tren. Viviendo en Oiartzun le gustaba ir al monte en bicicleta de montaña. En Florencia pasaba miedo por la estrechez de las calles. Ha andado poco en ruta. No ha tenido accidentes.

---

2. Nota: Eligieron voluntariamente tomar parte en este estudio las siguientes personas: Izar Algueró, Pilar Díaz, Ander Estevez, Gorka Jimeno, Xabier Lozano, Maddi Marko, Juan Carlos Martín, Maite Martínez, Maider Mugica, Iraitz Otaño. El trabajo realizado se convalidaba con los ejercicios prácticos que realizó el resto de la clase.

3. Nota: Se ha observado también un *bidegorri* fuera de Donostia, el comprendido entre Zumarraga y Aizpurutxo (Azkoitia).

4. Se adjunta el contenido de este estudio documental en el anexo.

**Alberto**, treinta y tres años, varón. Aprendió con ocho o nueve años, con su padre. La bici era una excusa para hacer actividades en familia. En Donostia es su medio de transporte, y lo utiliza por el *bidegorri*. Ha hecho muchos viajes en bici por Europa: Rumanía, Italia... En Londres le sorprendió la red compartida con el coche. Piensa que la convivencia está más arraigada en el norte de Europa.

**Jexus**, veinte años, varón. Aprendió de niño con su tío. Iba al instituto y a los entrenamientos en bici. Utiliza la bicicleta casi a diario. Ha tenido varios sustos con atropellos, el más grave a una mujer mayor que tuvieron que llevar en ambulancia para tenerla en observación, pero no fue a más.

**Jokin**, cincuenta y cuatro años, varón. Anda en bici desde niño. Llega en bus a Donostia. Al principio alquilaba bicicletas, pero ante la comodidad de la bicicleta en comparación con los buses urbanos se compró una para ir al trabajo. Siempre le ha gustado la bicicleta. No tiene carnet de conducir. Considera que es un medio rápido, cómodo y mucho más flexible, que te da autonomía, mejor control de los tiempos, mucha calidad de vida y te permite hacer ejercicio. Se torció la nariz en un accidente en bici, por saltarse un semáforo en rojo.

**Jorge**, veintitrés años, varón. Le enseñó su padre con seis años. Siempre le ha gustado la bici pero empezó a usarla más a raíz de estar de Erasmus en Holanda. Allí se acostumbró. Ahora le da pereza coger un autobús. Prefiere ir en bici tranquilo por el *bidegorri*.

**Kepa**, veintidós años, varón. Aprendió de niño. Se mueve normalmente a pie, y de vez en cuando en bicicleta, sobre todo para hacer deporte o divertirse. Tuvo un accidente en el monte, al rompersele el freno de la bicicleta, que quedó en susto.

**Luis**, veinticuatro años, varón. No utiliza la bicicleta, aunque aprendió a andar de niño. Tampoco ha tenido ningún accidente. Su oficio es repartidor, en furgoneta. Opina que el 80% de los ciclistas se saltan las normas de circulación.

**Oier**, treinta y seis años, varón. Aprendió con siete años con sus padres. La utiliza a diario en Donostia. Por su trabajo se mueve mucho dentro de la ciudad. Le gusta la velocidad que permite la bici.

**Agurtzane**, cuarenta y tres años, mujer. Le enseñó su madre de niña. Desde los 13 años no había andado en bici y con 26 años se fue hasta Santiago. Hace tres años tuvo un problema en la rodilla y al aconsejarle la bicicleta, decidió a utilizarla diariamente para acudir al trabajo por el *bidegorri*, desde Errenteria a Donostia. Le gusta la velocidad que le permite alcanzar y también la cercanía y percepción que da. En vacaciones siempre hace un viaje en bicicleta. Ha recibido un golpe gordo porque le salió corriendo una persona a coger el autobús y no tuvo tiempo de parar.

**Ainara**, veintidós años, mujer. Aprendió de niña y la utilizaba para bajar de su casa al centro (2 km) para reunirse con sus amigas, sobre todo en verano. Ahora la usa para ir a la Universidad y ha hecho algún viaje en verano. Vivió un par de meses en Barcelona, pero allí cogió poco la bici porque le daba miedo y la gente no dejaba que se utilizara la acera ciclando. No ha tenido accidentes.

**Alazne**, treinta y nueve años, mujer. A los nueve años tuvo un accidente con la bici y estuvo una semana hospitalizada. Salió volando de la bici y aterrizó con la cabeza. Hace siete años su marido le regaló una bicicleta y ella se enfadó, pero desde entonces anda en bicicleta a diario. Vive en un caserío y baja al pueblo en bicicleta para cualquier cosa. Solamente tienen un coche y quien no coge el coche, coge la bicicleta. De vacaciones también se la llevan. Le gusta mucho la adrenalina de la velocidad pero en bici va muy tranquila, siempre controlando. Enseña a sus hijos a moverse en bici porque piensa que les da autonomía, aunque insista en la prudencia.

**Ana**, veintidós años, mujer. Aprendió de niña pero no la utiliza mucho. Tiene moto y se mueve con ella. Viviendo en Intxaurreondo le parece la mejor opción. Conductora un poco agresiva, cuando va en moto le pone muy nerviosa no poder adelantar a las bicicletas. Usa la bicicleta de modo recreativo, en vacaciones. Tuvo algún accidente de niña.

**Blanca**, veinticuatro años, mujer. Recuerda que en el camping, de pequeña, ya andaba en bici. Lo utiliza para ir al trabajo, en una zona alta de Donostia, y para todos los traslados diarios por la ciudad. Siente empoderamiento con la bicicleta, y seguridad.

**Eguzki**, veintidós años, mujer. Le enseñaron sus padres, con cinco años. Utiliza la bicicleta a diario y también en la montaña. Prefiere la bicicleta por ser económicamente sostenible y respetuosa con el medio ambiente.

**Inma**, treinta y cinco años, mujer. La utilizó mucho en India, para moverse en la ciudad y trasladarse a los pueblos. Y ahora en Donostia, donde ha perdido muchos miedos, ha cambiado la manera en que su cuerpo se relaciona con la bici. En Barcelona la usaba poco porque le daba miedo. Tuvo varios accidentes en la India, donde el camino se convertía en barrizal en la época del monzón.

**Iñake**, diecinueve años, mujer. Aprendió de niña con sus padres. Utiliza la bici para ir a clase, y la considera una herramienta, en vez de una diversión como de niña. Monta una bicicleta de montaña propia. Lo considera una buena opción para moverse más rápido.

**Itziar**, diecisiete años, mujer. Aprendió cuando tenía 5 años con su padre. Su madre le regaló la tarjeta para la bici eléctrica y la usa desde entonces. Suele coger la bicicleta cuando pierde el autobús o no llega a tiempo. Tres o cuatro veces por semana. Vive en un barrio alto donostiarra, en Intxaurreondo.

**Oihane**, veintidós años, mujer. Aprendió de niña, empujada por su padre. Solamente la utiliza en verano, con fines recreativos, y en vacaciones para conocer las ciudades que visita. Cuando era más joven la utilizaba más y cree que si hubiera continuado, ahora también lo haría. Vive en Igeldo. Ha tenido algún accidente y susto en verano.

Por último, las observaciones etnográficas se han realizado en distintos puntos conflictivos mencionados durante las entrevistas. Los apuntes constituyen un buen material para elaborar un guión cinematográfico y lamentamos que el alumnado no aceptara grabar las observaciones en video y editar ese material. Se hicieron en los siguientes lugares:

- *Bidegorri* de La Concha: Esquina del Hotel Londres, en el punto donde se conecta con la calle Easo y con la Avenida de la Libertad mediante un paso de cebra, y donde también se encuentra la salida peatonal del parking de la Concha y sus baños públicos.
- *Bidegorri* del Boulevard: Zona paralela al mercado de la Bretxa, incorporada a la acera, con marcas poco visibles en el suelo en una zona permanentemente muy concurrida.
- Tramo de vía ciclista que va desde la Plaza Easo/Calle Easo, pasa enfrente del Koldo Mitxelena/calle Urdaneta, sigue por la plaza de Bilbao, el puente María Cristina, la vía ciclista que bordea el río, el Paseo de Colón, la calle Nueva y la calle San Francisco hasta Plaza de Catalunya.
- Plaza Easo: Desde la salida de la estación de Euskotren hasta la obra de San Bartolomé.
- Vía ciclista situada en barrio del Antiguo, partiendo desde la biblioteca general de la UPV/EHU Carlos Santamaría, y recorriendo la Avenida de Tolosa hasta el Centro de Salud y la comisaría de la Ertzaintza, y girando por la calle Trento a la calle Infanta Cristina hasta la playa de Ondarreta.
- Plaza del Centro de Salud de Ondarreta, en el Antiguo, observándose las pautas de movilidad que se producen en la misma en relación con los espacios cercanos del supermercado, la vía ciclista, el paso de cebra y la acera.
- Tramos de 30 km/h en las calles Arrasate, Easo y otras cercanas al Buen Pastor, y sus pautas de interacción con las aceras como vías ciclistas.
- Cruce el Duque de Mandas frente a Tabakalera y el parque Cristina Enea, punto de interacción de vehículos a motor, peatones y ciclistas.
- *Bidegorri* Zumarraga-Azpeitia, tramo desde la vieja estación de trenes de Zumarraga (correspondiente a la línea de tren que llegaba a Zumaia) hasta Aizpurutxo (Azkoitia).



# ETNOGRAFÍA

## A. SITUACIONES DE CONVIVENCIA OBSERVADAS DURANTE LAS INTERACCIONES PERSONALES CICLISTAS ENTRE ESPACIOS VIALES PÚBLICOS.

Describiremos la cultura de convivencia entre ciclistas, coches y peatones que afecta a la seguridad ciclista diferenciando los siguientes espacios: calzada, *bidegorri*, acera. En cada espacio, se distinguirá la convivencia de las bicicletas con: los vehículos a motor, los peatones y otros rodantes.

### Calzada

Apenas se ven bicicletas por las calzadas de Donostia. Observamos dos tipos de conductas; la primera consiste en responder con miedo a la agresividad de los coches.

**Orokorrean, errepidetik gidatzeak errespetua ematen dit. Kotxe gutxiko leku bat bada edota autoak mantso badoaz, ez dut arazorik, baina autoen abiadura handia bada, beldurra ematen dit.**

Eguzki, 22 años<sup>5</sup>

Porque muchas veces desde los coches presionan para que la bicicleta vuelva a “su lugar”. Los momentos de más tensión son sobre todo aquellos en los que no hay opciones para adelantar a la bicicleta. Liman la distancia de seguridad, acosan...

**Baina kotxeak bai sentitzen direla beaien karrila dela espreski eta bizikletek ez dakatela lekurik. Ordun, edo limatzen zaituzte en plan... oso oso gertu pasatzen edo, baina berez biak ibili daitezke.**

Blanca, 24 años<sup>6</sup>

Es como si los automóviles se sintieran los reyes de la calzada. Cuando la persona ciclista lleva un coche detrás y sabe que le está afectando en su velocidad, se pone nerviosa. Podría asumir que también tiene derecho a circular por la calzada y llevarle todo el tiempo detrás, pero lo normal es que la presión le haga ceder y se pare, dejándole pasar, o que en cuanto pueda abandone la calzada entrando en la acera.

---

5. Por lo general, conducir por la calzada me produce respeto. Si es un lugar con pocos coches, y los coches van despacio, no tengo problema pero si la velocidad de los coches es grande me da miedo.

6. Pero los coches sí que sienten que es un carril expreso para ellos y que las bicicletas no caben allí. Entonces, te liman en plan, pasando muy muy cerca..., pero en sí, ambos pueden andar allí.

...eta azkeneko partea karreteratik igotzen naiz eta lengoan kotxe batek “vete por la acera, inútil”. ¡Inútil serás tú! Si no tienes paciencia...

Agurtzane, 43 años<sup>7</sup>

Sin embargo hay personas que prefieren la sensación de conducir entre el tráfico, principalmente cuando este es escaso y/o lento. Se sienten seguras en la calzada, donde al conocer las normas de circulación pueden predecir sus maniobras y además, donde una mayor velocidad de rodaje se adapta mejor a su modo de conducción deportiva. No obstante, siempre se viven situaciones de tensión:

Cuando vas en bicicleta, lo peor que tienes es, a no ser que pongas espejos, que no ves mucho por atrás y eso te genera mucha más...¿no? Normalmente cuando entras por una calzada, el tráfico te viene por detrás. Entonces, yo incluso prefiero, voy más seguro, si me meto por una dirección prohibida y me vienen los coches de frente, y sé cómo torearles, que no cuando oyes el ruido por detrás y no tienes claro que pasa, ¿no?

Jokin, 54 años

Las sensaciones de miedo y de estrés se acrecientan en las carreteras. Con los autobuses y con los camiones la impresión se califica de *ikaragarria*. Cuando la carretera tiene arcén, este aporta mucha seguridad, pero sin esa elemento de protección, aún en vías con muy poco tráfico, siempre se teme la aparición de un coche a gran velocidad.

...tarte batzuk daude karretera zaharretik, non oso ondo juten danta gero zoaz... Ta egia da entzuten dezula trafikoa, baino artzena dakazu, ta ordun horrek iteizu segurtasun sentazioa. Aldiz, beste karretera txikiago batzutan zer gertatzen da? Flipatu hoitako bat agertzen baldin bada, normalen mendiko karreterak baldin badia, juten dianak ziztu bizian, azkenen ez dakit non dakazun... Karreterari dagokionean seguruagoa izango litzateke karretera txikia, nahiz eta artzenik ez izan, baino gertatzen dana da gidatzeko modua ez dala karretera horri dagokiona, orduan, ez dakit esaten...

Agurtzane, 43 años<sup>8</sup>

---

7. ... y la última parte la subo por la carretera y la otra vez un coche “vete por la acera, inútil”. Inútil serás tú! Si no tienes paciencia...

8. ... algunos trozos van por carreteras viejas, donde se va muy bien y luego vas...Y es verdad que se escucha el tráfico, pero tienes el arcén, y entonces eso te da la sensación de seguridad. Por el contrario, ¿qué ocurre en algunas carreteras más pequeñas?. Si te aparece uno de esos flipados, normalmente si son carreteras de monte, esos que van a toda velocidad, al final no sé dónde tienes... En lo relativo a la carretera será más segura la carretera pequeña, a pesar de que al final no lo sea, pero lo que ocurre es que la forma de conducir no es la que le corresponde a ese tipo de carretera, entonces, no sabría decirlo...

## Vía ciclista

En este espacio se produce una convivencia de las personas en bicicleta tanto con vehículos a motor, como con peatones y con otros rodantes. Los presentaremos en ese orden.

La convivencia de personas en bici con vehículos a motor es puntual, pero hemos constatado que algunas camionetas de reparto y automóviles aparcan en el *bidegorri*, provocando que la bicicleta tenga que salir a la calzada o invadir la acera. También que algunas motos atraviesan en marcha el *bidegorri* hacia sus aparcamientos. Y asimismo, que la escasa visibilidad de algunas salidas de garaje provoca inseguridad en esos puntos del *bidegorri*.

**Hiriko lekuak ezagutzeak kasu batzuetan laguntzen dit. Adibidez, garaje-irteera arriskutsuren bat badago, unibertsitatekoa bezalako, astiroago, irteeratik urrunago eta begira joaten naiz.**

Ainara, 22 años<sup>9</sup>

En segundo lugar, la convivencia de personas en bicicleta y peatones dentro del *bidegorri* es habitual y conflictiva. Las y los peatones entran en la vía ciclista sin mirar.

**...oinezkoak ez direla konturatzen bidegorrian sartzen ari direla edo zona horretan bizikletak dabiltzala iruitzen zait. Alderantziz denean, ziklista bat espaloian doanean, situazioa nahiko kontrolatua izaten duela, badakiela bere lekutik kanpo dabilela, kontuz ibili behar duela eta alarma guztiak piztuta ibiltzen dela, baina, alderantziz denean, oinezkoa ez da konturatzen bidegorrian sartzen denean, eta hori guretzat da trabarik handiena. Ulertzen det turistak ez konturatzea, baina bertako jendeari ere asko pasatzen zaio! Neuri ere askotan eh! Orokorrean despistatu asko egoten da.**

Jexus, 20 años<sup>10</sup>

Muchas veces van mirando el móvil o con los cascos puestos, y no escuchan ni voces ni timbrazos.

**Gainera, gaur egun jendea joaten da (ze ni ez naiz horrela joaten) mugikorrari begira, kaskoa jarrita... Orduan txirrina ere ez da entzuten!**

Agurtzane, 43 años<sup>11</sup>

---

9. Conocer los lugares en algunos casos te ayuda. Por ejemplo, si hay una salida de garaje con peligro, como la de la universidad, voy más despacio y más lejos de la salida.

10. ... me parece que los peatones no se dan cuenta de que entran en el *bidegorri* o que en esa zona andan bicicletas. Cuando es al contrario, cuando un ciclista va por la acera, suele tener la situación bastante controlada, sabe que va fuera de su espacio, que tiene que andar con cuidado y va con todas las alarmas encendidas, pero, cuando es al revés, el peatón no se da cuenta cuando entra en el *bidegorri*, y eso para nosotros es la mayor traba. Entiendo que los turistas no se den cuenta, pero a la gente local les pasa mucho! A mí también, eh! En general hay muchos despistados.

11. Además hoy en día la gente va (porque yo no voy así) mirando al móvil, con los cascos puestos... Entonces ¡ni el timbre se escucha!

Actúan como si estuvieran en la acera, ensimismados y despistados.

Nindoan bidegorrian bizikletan, ta andra batzuen albotik pasa nintzen, ta esan zuten “joder estas bicis ya van por cualquier lado”, ta zijoazen beraiek bidegorritik... karkar.

Iñake, 19 años<sup>12</sup>

Por otra parte, en las épocas que coinciden con pruebas populares, los carriles bici son ocupados por personas corriendo. En otras, la situación se agrava con el turismo y los encontronazos son constantes en determinados puntos de la vía ciclista, por su despiste y su mayor desconocimiento sobre las vías -por otra parte, escasamente señalizadas-; en algunos puntos entran con sus maletas de ruedas para facilitarse el deslizamiento.

Hotel Londresera iristen zeanean, hor dago zona bat non bidegorria dan, non jende pila bat pasatzen dan, eta gainera beti dago terraza eta ez badezu harrapatzen hotel Londreseko kamareroa, dazkazu hamabost turista hor bidegorrian harrapatuko dituzunak.

Jexus, 20 años<sup>13</sup>

Todo ello nos lleva a afirmar que en el *bidegorri* existen más probabilidades que en la carretera de recibir un golpe, de dar un golpe o de caer de la bicicleta tras una frenada, aunque sus consecuencias en uno y otro espacio revistan distinta gravedad.

Arriskutsuenak oinezkoak izaten dira normalean, ze hauek dira leku guztietara sartzen direnak.

Kepa, 22 años<sup>14</sup>

Ez dakit, azken finean, nire sentsazioa... sorpresa gehiago eduki ditzakezula bidegorri barruan bidegorritik kanpo baino. Kanpoan dena arautua dago edo... Ordun hori, esaten det, nire sentsazioa da probabilitateak kolpe bat hartzeko handiagoak diala bidegorrian, kanpoan baino; baino klaro, kolpearen ondorioak desberdinak diala. Baino bai, edozein momentuan gurutza dakizuke edozein edo...Ordun, nik momentu hontan pentsatzen det bidegorriak aukera gehiago ditula istripu bat izateko karreterak baino, baino, klaro, karreterako istripua larriagoa dala.

Agurtzane, 43 años<sup>15</sup>

---

12. Iba por el *bidegorri* en bicicleta, y pasé al lado de unas mujeres, y dijeron: “joder estas bicis, ya van por cualquier lado”, e iban ellas por el *bidegorri*,... jajaja

13. Cuando llegas al Hotel Londres, ahí hay una zona que es *bidegorri*, por donde pasa un montón de gente, y además siempre hay una terraza y si no pillas al camarero del Hotel Londres, tienes quince turistas en el *bidegorri*, que pillarás.

14. Normalmente los más peligrosos son los peatones, porque estos son los que se meten en todos los sitios.

15. No sé, al final, mi sensación.... Puedes tener más sorpresas dentro de los *bidegorris* que fuera de ellos. Fuera está todo reglamentado o... Entonces eso, digo, mi sensación es que hay más probabilidades de coger un golpe en el *bidegorri* que fuera; pero claro, las consecuencias de los golpes son diferentes. Pero sí, en cualquier momento se te puede cruzar alguien o... Entonces, yo en este momento pienso que el *bidegorri* tiene más probabilidades para tener un accidente que la carretera, pero claro, el accidente de la carretera es más grave.

Por último, presentamos la convivencia dentro de la vía ciclista de la bicicleta con otros rodantes. El *bidegorri* se utiliza por personas en *skate*, en patinete o en patines, por ciclos con remolque, por triciclos para paseo de personas, por triciclos de reparto de mercancías, por sillas eléctricas, y por una cada vez más amplia variedad de rodantes.

Es un espacio en el que... bueno, al final lo tienes que compartir muchas veces con *korrikalaris*, con patinadores. O sea, que no todos vamos a la misma velocidad, ¿no?. Pues, en los últimos años, en verano, los taxi bicis esos que ocupan carril y medio del *bidegorri*. O no digamos algunos, ya, que simplemente son para mover publicidad y que también ocupan mogollón, ¿no?

Jokin, 54 años



Además, algunas de ellas ruedan en grupo, -como las y los patinadores, que tiene pautados los horarios de uso-, o los grupos guiados de turistas, que recorren la ciudad a cualquier hora. Sería una exageración decir que los carriles bici están colapsados. No obstante, sí señalaremos que dada la diversidad de rodantes, es evidente la existencia de un conflicto entre los diversos usos -recreativos, laborales, transporte...-, principalmente porque estos usos implican diferentes velocidades de rodaje y diversos modos de ocupación de las vías.

## Acera

En lo relativo a la convivencia dentro de la acera entre personas ciclistas y peatones, debemos reconocer que en la investigación no se han diferenciado las “áreas de coexistencia” y las aceras en general. Parece “como si” para la mayoría de los y las usuarios de la bicicleta ambos espacios se equipararan, resultando “itinerario ciclista” toda aquella acera con la suficiente anchura y baja densidad peatonal. Aún así, todas las personas entrevistadas han defendido que en la acera la bicicleta se encuentra fuera de lugar. Por ello, siempre actúan teniendo en cuenta que allí la prioridad son los peatones.

**Con respecto a mi comportamiento, siempre priorizo a los peatones ya que son “más vulnerables”, que yo que ando con vehículo.**

Inma, 35 años

Son conscientes de la avería que pueden provocar, porque los peatones son más vulnerables y porque en cualquier momento puede aparecer un niño corriendo. En función de la cantidad de gente que ocupe la acera, toman la decisión de seguir pedaleando cuidadosamente o de bajarse de la bici. Todo ello en un espacio sin señalizaciones sobre derechos de uso.

**Oinezkoak bizikleta bat ikusten dutenean nahiko erratikoak izaten dira, gainera astiro joan behar naizenez bai edo bai, ba jaisten naiz.**

Kepa, 22 años<sup>16</sup>

En consecuencia, aunque las y los ciclistas piensen que controlan, mucha gente se molesta y enfada. Aunque la bicicleta esté a tres metros. Algunos ciclistas interpretan que gritan sobre todo por el enfado que les producen las bicicletas rodando por las aceras, más que por el susto. Principalmente los varones mayores, por una cuestión de relaciones de poder de los mayores hacia los jóvenes:

**Bai oihukatu didatenak zaharrak ziren. Baina nik uste hori botere harremanekin lotuta dagoela, niri gazte batek ez dit oihukatuko, ez, baina nagusiagoa zarenean uste duzu eskubide hori duzu, ta ez. Bueno nire ustez beste gai bat da. Ta beti gizonak dira.**

Iñake, 19 años<sup>17</sup>

Y para otros, refiriéndose a mujeres, porque son un poco “tiquismiquis”:

**No, no, lo que pasa que luego hay gente tan tiquismiquis que: ayy, que vas por tal, no sé qué (imitando a una señora con voz de pito).**

Aitor, 40 años

---

16. Cuando los peatones ven una bicicleta son bastante erráticos, además como tengo que ir despacio sí o sí, pues me bajo.

17. Pues los que me han gritado han sido viejos. Pero yo creo que va unido a las relaciones de poder, a mí no me va a gritar un joven, no, pero cuando eres mayor piensas que tienes ese derecho, y no. Pero para mí es un tema. Y siempre son hombres.

Finalmente, subrayaremos que las intersecciones son las zonas con mayor potencial de riesgo:

Alde txarrei dagokionez, batez ere, arazoak bidegurutzek dau-denean egon daitezkeela uste dut. Zebra-bide batzuk bidegorrian bukatzen dira edota kale hasiera batzuk bidegorri eta errepideekin nahasita daude. Oso erne ibili beharreko puntuak dira eta, batzuetan, arriskutsuak izan daitezke.

Eguzki, 22 años<sup>18</sup>



En resumen, podemos afirmar que, a día de hoy, la bicicleta, en el entorno de Donostia, se mueve en constante interacción con el resto de usuarios de las vías públicas, en un espacio en transición ciclista que antropológicamente definiríamos como intersticial y liminal. En tanto que ocupante de un espacio intersticial -siguiendo la tesis de la antropóloga Mary Douglas en su texto *Pureza y peligro* (1966)-, la bicicleta no tendría una categoría propia, como ocurre con el vehículo a motor o el peatón. Al no quedar incluida de forma clara en una categoría, presentaría rasgos ambiguos que quedarían fuera del sistema social ordinario y por ello la convertirían en peligrosa. Por otra parte, en cuanto a su liminalidad, simbolizaría el comienzo de un nuevo estado ya que:

“Los entes liminales no están ni en un sitio ni en otro; no se les puede situar en las posiciones asignadas y dispuestas por la ley, la costumbre, las conversaciones y el ceremonial. En cuanto a tales, sus ambiguos e indefinidos atributos se expresan por medio de una amplia variedad de símbolos en todas aquellas sociedades que ritualizan las transiciones sociales y culturales.”

Turner 1988:102

---

18. En cuanto a sus lados negativos, creo que los problemas pueden estar sobre todo en los cruces. Algunos pasos de zebra terminan en el *bidegorri* y algunos comienzos de calle están mezclados con los *bidegorris* y las carreteras. Son puntos en los que hay que andar muy atentos y en algunos puede haber riesgos

## B. PAUTAS ACERCA DE LA CULTURA DE CONVIVENCIA BASADAS EN UNA PERSPECTIVA ACTITUDINAL O IDEOLÓGICA

En este nuevo apartado destacamos que de cara a seguridad vial en bicicleta más importante que la forma física es el desarrollo de cualidades, habilidades y *habitus* que eviten el riesgo. Más interesante que la imposición de normativas y multas es el avance en una cultura para la convivencia basada en el respeto y la empatía. Finalmente, incidiríamos en la atención sobre la formulación de políticas viales que protejan y equiparen a las personas ciclistas con el resto de usuarios viarios.

La persona ciclista desarrolla una serie de habilidades para garantizar la seguridad propia y ajena. La experiencia le enseña que es importante ir atenta, alerta, pendiente del entorno. No hay que fiarse. Porque a veces hay que esquivar, tener reflejos y reaccionar rápidamente.

**Gehien ikasten dezuna da ba jendeari gehio beidatzen ta, zer egin behar duten asmatzeko ta horrela sorpresaz harrapa ez zaitzaten ta ola sustoik ez izateko.**

Oier, 36 años<sup>19</sup>

Asimismo, sabe que debe cultivar cierta capacidad de anticipación, de ser previsor. Por ejemplo, al acercarse a una zona del *bidegorri* atravesada por pasos de cebrá, donde podría aparecer cruzando un peatón, ir frenando. Es un proceso de empoderamiento, en el que cuanto más se practica, más seguridad se experimenta. Un proceso relacionado con la atención y con la habilidad, con la costumbre y el uso continuado.

**Hombre, azkenean bada ahalduntze bat, ezta? Egiten dezunean eta zu seguru sentitzen zanean, ba...beldurrari ere aurre egiten diozu. Beldurrarekin konbibilitzen baino, ez beldurrik eukitzen. Esperientziaz. Erabileraren poderioz. Erabiltzen joan zaren heinean, hobeto duzu atentzioa, antizipazioa... Erabiltzen joan naizen heinean, hobetzen joan naiz.**

Blanca, 24 años<sup>20</sup>

La forma física se percibe como irrelevante para la seguridad en el entorno de Donostia, donde las distancias recorridas son cortas. Ciertamente, se admite que la potencia física es importante para subir cuestas, andar por el monte o hacer acrobacias con la bicicleta.

---

19. Lo que aprendes es a mirar más a la gente y, a adivinar qué van a hacer y así no te pillen de sorpresa y así no tener sustos.

20. Hombre, al final es un empoderamiento, no? Cuando lo haces y cuando te sientes segura, pues... te enfrentas al miedo. Más que convivir con el miedo, no tener miedo. Por la experiencia. Por el poder del uso. En la medida que has ido andando tienes mejor la atención, la anticipación... En la medida que he ido andando, he ido mejorando.



Igeldon bizi naizenez, zailagoa dudalako egunerokoan erabiltzea: Donostian ikasten dut eta aldapa jaisteko konfiantzarik ez daukat, bestalde, igotzeko ere ez dut uste indarririk dudarik [...] Ez zait axola ibilbideak luzeak badira, baina aldapak ekiditen saiatzen naiz, nire forma fisikoa ez delako indartsuena.

Oihane, 22 años<sup>21</sup>

También en las “escapadas” y “acelerones” para evitar encontronazos:

Gorputz fisiko indartsu eta trebatu bat edukiz gero, ziur nago egoera zailtan erreakzionatzeko gaitasun hobego bat edukiko dela, bizikletan bertan seguruago sentitzeaz gain. Baina indar handia edukitzea baino, erabilera jarraiak sortzen duela trebetasuna iruditzen zait.

Oihane, 22 años<sup>22</sup>

Reakzionatzeko momentuan fisikoki ondo egoteak arintasun bat ematen dizu.

Agurtzane, 43 años

No obstante, se señala también que aunque se tenga mucha capacidad física, con un mal equilibrio, o con falta de reflejos o con un modo de conducción “ensimismado” se pone en peligro la integridad ciclista. Más importante que la fuerza física es la habilidad:

Ez dut ikusten gorputz formaren eta segurtasunaren arteko lotura zuzenik. Gehienez ere, abildadearen eta segurtasunaren artean.

Ainara, 22 años<sup>23</sup>

Tal y como afirma Elisabeth Lorenzi (2016: 5):

“el concepto de *habitus* acuñado por Pierre Bourdieu (1979) es de gran ayuda pues nos permite comprender cuales son los procesos por los cuales los individuos construyen un sistema a través de sus prácticas y gustos personales, que son aprendidas a través de la interacción social y que dan forma al estilo de vida.”

---

21. Porque como vivo en Igeldo tengo más difícil andar a diario: estudio en Donostia y no tengo confianza para bajar la cuesta, por otra parte, tampoco creo que tengo fuerza para subir [...]. No me importa que los recorridos sean largos, pero evito las cuestas, porque mi forma física no es la más potente.

22. Si tienes un cuerpo fuerte y hábil, estoy segura que se tendrá una mejor capacidad de reaccionar en las situaciones difíciles, además de sentirte más segura en la bicicleta. Pero más que tener mucha fuerza, me parece que es la habilidad que te da el uso continuo.

23. No veo una unión directa entre el estar en forma y la seguridad. Como mucho, entre la habilidad y la seguridad.

Así, las personas entrevistadas nos muestran aquellos *habitus* generados en sus interacciones en el entorno vial que pueden reconocer en sus recorridos cotidianos. Los agruparemos en cuatro categorías que a su vez son modeladas en cada entorno. Son la previsibilidad, la velocidad, la distancia y la gestualidad. Los describiremos en ese orden.

Ser previsible se asocia, por una parte, con avisar al resto de personas en la vía de tus acciones futuras y por otra, con evitar las maniobras bruscas que puedan desorientarlas o asustarlas:

**Intento no utilizar el timbre ya que puede asustar a los peatones y cambiar el rumbo del camino esperado, o puede no ser escuchado por otros tipos de vehículos.**

Inma, 35 años

Sobre la velocidad, observamos que esta se regula para adaptarse al medio. En la calzada se circula más rápido, para entorpecer lo mínimo la marcha de los vehículos a motor. En el *bidegorri* el ritmo es más tranquilo, calmado y cada persona busca su velocidad de confort con el objetivo de tener el entorno controlado y el freno preparado ante la posible irrupción del peatón.

**Onartzen det nire konforteko abiadura aldatu dela, gaur egun dexente altuagoa dala garai batean zena baino; baino berdín dit, zurekin noan eta zu askoz ere azkarrago zoazen, ni enaiz saiatuko zu jarraitzen, nik dakat nire konforteko abiadura eta hor goaz.**

Agurtzane, 43 años<sup>24</sup>

En la acera conducen mucho más despacio, incluso sin pedalear y empujándose con una pierna en algunos tramos, para adivinar la errática conducta de los peatones, anticipar sus movimientos y evitar un accidente.

La distancia es la siguiente pauta de seguridad sobre la que nos han insistido. La importancia de mantener y respetar la distancia de seguridad, tanto en relación a los vehículos a motor como a los peatones -principalmente en los adelantamientos-, se ha destacado sin precisar los centímetros o metros a los que se hace referencia.

Por último, con el término gestualidad queremos agrupar una serie de acciones corporales mediante las cuales las personas ciclistas se comunican y comunican. Por ejemplo, indicar con los brazos los cambios de dirección; un gesto común en otros países, y que la normativa obliga a realizar, pero que en Donostia apenas se utiliza, porque produce vergüenza, por desconocimiento de la obligatoriedad de hacerlo, como anteriormente se ha indicado, o porque no se considera necesario:

---

24. Reconozco que mi velocidad de confort ha cambiado, ahora es mucho más alta que antes; pero me da igual, si voy contigo y si tú vas mucho más rápido, yo no me esforzaré en seguirte, yo tengo mi velocidad de confort y ahí vamos.

Es que a mí me da mucha vergüenza, pero hay otros ciclistas que igual si van a torcer a la izquierda pues hacen un gesto con el brazo para señalar que van a torcer ahí, para avisar al que va detrás. Yo lo haría pero tampoco me acuerdo, ni lo veo muy necesario en los sitios por los que suelo ir.

Itziar, 17 años

Otro ejemplo, este sí muy común, levantar la mano para dar las gracias o pedir disculpas, acompañado de una expresión facial:

Si algún coche me ha dejado pasar o así pues le hago mítico gesto con la mano en plan de gracias, o si, sin querer, me lo he cruzado y han tenido que frenar o alguna cosa, pues el mismo gesto pero con otra expresión en la cara en plan de lo siento.

Itziar, 17 años

También, el contacto visual y los cruces de miradas, esto es, indicar con la mirada la dirección a tomar o verificar si ha sido visto:

Askotan begirada bidezko akordioak ematen direla esango nuke; “pasatu zu”, edo “ni pasatuko naiz” adierazten da askotan.

Ainara, 22 años<sup>25</sup>

Y finalmente, los gritos, silbidos y voces con los que avisan de su presencia cuando no quieren utilizar el timbre:

Txirrina, egia esan ez det asko erabiltzen, jendeak oso gaizki hartzen du txirrina jotzen diotenean, batzuetan besterik gabe nahi dezuna da abisatu atzean bizikleta bat badagoela, badaudelako zona batzuk bizikletak eta oinezkoak elkarrekin daudenak eta orduan zuk nahi dezun bakarra da esan “ey, atzetik noa, kontuz ibili!” eta jendeak ikaragarritzko sustoak hartzen ditu, justu kontrakoa nahi dezunean bere ondotik azkar pasa ordez.

Jexus, 20 años<sup>26</sup>

---

25. A menudo diría que se hacen acuerdos mediante la mirada; muchas veces se expresa “pasa tú” o “pasaré yo”.

26. La verdad, no utilizo mucho el timbre, la gente se toma muy mal cuando le toco el timbre, a veces solamente quieres avisarles de que vas detrás, porque hay zonas en las que las bicicletas y peatones van juntos y entonces lo único que quieres es decir “ey, voy detrás, cuidado” y la gente coge unos sustos tremendos, justo lo contrario, cuando lo que quieres es pasar corriendo a su lado.

## Normativas y cultura de convivencia

Decíamos más arriba que el espacio de la bicicleta reúne una serie de características que permiten su definición como liminal. Entre las mismas, en esta sección nos ocuparemos de aquellas que lo caracterizan como un intersticio de confluencia y confusión de reglas sociales.

Existe un desconocimiento casi generalizado sobre las normativas de circulación por las diferentes vías.

**Ez dut araudia inoiz begiratu, beraz, ezin dut esan betetzen dudanik.**

Oihane, 22 años

**Buah, si quieres que te diga la verdad no tengo ni idea las normativas que hay para andar en bici, osea yo sé que tengo que ir por la derecha o por la izquierda según en el sentido que vaya eeeh, y no se te voy a decir encima no sé cuándo tienen preferencia y cuando no tienen preferencia. Yo si voy conduciendo paro, y si voy en bici paro, antes de evitar cualquier percance. Entonces la verdad no tengo ni idea, osea, ni me he preocupado yo creo.**

Alazne, 39 años

Asimismo, la señalización para las bicicletas es escasa. Por consiguiente, la confusión entre cuáles son las prioridades, cómo se comparten los derechos y se deciden las preferencias es recurrente. El y la ciclista se sienten perdidos, cuando tienen que tomar decisiones en pocos segundos. Los enfrentamientos y conflictos no van a más porque nadie quiere llegar a más:

**Hombre, pues tengo peores experiencias con los peatones que con los coches y con las motos, porque son super, o sea se piensan que son ah, los reyes de la acera y así, jajaja, y es en plan: nosotros también podemos ir, jaja.**

Itziar, 17 años

Las personas ciclistas aseguran que existe una cultura anti bicicleta bastante extendida, y donde ésta es considerada la enemiga de todos los demás, coches y peatones.

**Y eso, lo malo diría yo que se está creando una cultura anti bicicleta. Siempre el objetivo, tanto para los automóviles como para los peatones, es la bici.**

Alberto, 33 años

Que se da una falta de consideración y respeto hacia la bici.

**Mi experiencia es que no tienen una conciencia vial que den valor a los ciclistas. En ocasiones sientes como molesta nuestra presencia a algunos peatones.**

Inma, 35 años

Tanto el coche como el peatón actúan como si fueran los reyes, y la bicicleta puede llegar a ser tratada de intrusa en su propio carril.

Askotan errepidetik noanean pitatzen naute. Edota bus bat nire atzetik doanean pitatzen dit, baina ni ezin naiz azkarrago joan. Bai, ez duzu nabaritzen zure lekua denik, autoena baizik.

Iñake, 19 años<sup>27</sup>

Se siente miedo y estrés, como si te presionaran para que volvieras a tu lugar . (...) Creo que los coches y motos no están educados para convivir con las bicicletas. Es como si intentaran disuadirte de que vayas por la calzada ya que hay carriles especiales para nosotras. Me parece que debería haber una concienciación vial ya que nuestra movilidad se reduce a ciertas partes de la ciudad, en las que también hemos de convivir con los peatones. Todo esto mucho hace más difícil nuestra movilidad diaria (...) Tanto vehículos a motor como peatones están acostumbrados a que las bicicletas no transiten en sus espacios, sintiendo un rechazo y condena social si los transitamos. A parte de eso, y a nivel funcional, nos priva de una conducción real ya que el *bidegorri* es una manera de segregación de las que utilizamos bici. Esto me provoca miedo y estrés cuando tengo que tomar tramos de carretera.

Inma, 35 años

Por todo ello, la actitud más prudente es la de no fiarse, no dar por hecho que los coches o los peatones vayan a pararse y cederles el paso, por ejemplo. Y más si vas con una hija en la bici:

Nunca doy por hecho de que van a parar porque vaya en bici yo o porque este cerca del *bidegorri* o porque sea un cruce del *bidegorri*. Yo por si acaso me paro, normalmente siempre voy con mi hija entonces me paro más veces. Le digo, pues aquí te tienes que parar porque no sabes si el coche te va a ceder o no te va a ceder. Siempre queda la incógnita esa de que si van a parar o no van parar, entonces mejor yo me evito de problemas y me paro.

Alazne, 39 años

En todos los cruces tienes que pensar que no tienes prioridad, luego si te ceden o respetan la prioridad pues hacer. En un principio tienes que tener el mismo cuidado con todos. Es verdad que hay veces en que no respetamos por prisas, por rebeldía [...], pero bueno, tienes que ser consciente de que siempre vas a salir perdiendo tú.

Alberto, 33 años

---

27. Muchas veces me pitan cuando voy por la calzada. O me pita un bus cuando va detrás mío, pero yo no puedo ir más rápido. No sientes que sea tu lugar, sino el de los coches.

Falta conciencia vial. Y respeto mutuo. Y empatía. Dos ciclistas nos cuentan que desde que andan en bici respetan mucho más los *bidegorris* cuando actúan como peatones:

Ha cambiado la perspectiva que tengo yo de los ciclistas, eso es lo que yo más veo, que por ejemplo antes me daba igual ir por el *bidegorri* y ahora pues si voy andando procuro no ir por el *bidegorri* porque me... yo es como que me veo en esa situación de ir yo en bici y que haya alguien en medio molestando.

Jorge, 23 años

...Yo creo que si un poco. Porque al final ahora cuando voy andando pues sí que me fijo más en las bicis, en plan, si voy a pasar por un *bidegorri* pues me fijo mucho más en plan si viene alguna bici o así, porque yo cuando voy en bici y una persona no se fija pues lo paso mal, tengo que dar un frenazo o me puedo caer o cualquier cosa, entonces es como que ha cambiado mi punto de vista.

Itziar, 17 años

También una ciclista defiende que desde que se sacó el carnet de conducir y conoce el código de circulación se siente más segura en la calzada:

También he de añadir que al ya conocer el código de circulación -debido a el aprendizaje de las mismas para poder conducir el coche-, te facilita mucho más la conducción con bicicleta. Con esto me refiero a que puedes interpretar las reglas de tráfico que siguen los vehículos a motor, así como los vehículos a no motor, permitiéndote ser mucho más previsora.

Inma, 35 años

Resulta por tanto necesario desarrollar estrategias para la convivencia, basadas en el respeto y la empatía. Estos serían centrales en la educación vial reclamada. Aunque bastantes personas entrevistadas defiendan también que a andar en bicicleta se aprende de niño y no es necesario aprender mucho más. Aunque apenas recuerden el cursillo que todos y todas han hecho en la escuela primaria:

Yo creo que una bici te tienen que enseñar a andar y lo básico, o sea, no creo que tengas que hacer tanta cosa como para aprender a conducir una moto o un coche porque por ejemplo hay niños de 10 años que van en bici y no me parecería muy seguro que esos niños fueran por la carretera.

Itziar, 17 años

Porque la actitud hacia las normativas es ambivalente. No se quiere que la convivencia, *elkarbizitza*, se base o se rija por normativas pero se defiende su existencia, y entonces el problema gira en torno a cómo se interpretan.

Elkarbizitza ez dela zertan arauetan oinarritu behar. Baina normalean jendeak zerbait esaten du, “bizikleta eskuan”, “al *bidegorri*”, “por aquí con la bici no se puede”... bai, gehienetan gazteleraz. Esateaz aparte, haserre edo nazka aurpegiak ere jartzen dituzte askok, edo begira geratu, bizikletatik jaisteko itxaroten bezala. Bereziki pertsona nagusiek egiten dute hori, baina ez dute inoiz beldur aurpegiarekin esaten, haserre aurpegiarekin baizik.

Ainara, 22 años<sup>28</sup>

Con las multas ocurre algo parecido, esto es, se acepta que la multa puede tener un efecto positivo y favorecer la prudencia. Supone un cierto freno al impulso a saltarse las normas.

Ahora soy muy prudente porque te multan. Aitor, 40 años

... udaltzainak dabilta anbulatorioaren alde batean. Bizikleta gainean zihoan turista familia bat gelditu dute, baina uste dut ez dietela isunik jarri (kanpokoak direnez jakingo ez zutelakoan, suposatzen dut). Momentu horretan, supermerkatua pasata anbulatorio aldera bizikleta gainean gurutzatza zihon bat bizikletatik jaitsi da, udaltzainak eta turistaren eszena ikusi bezain pronto. Bizikleta eskuan gurutzatu, eta anbulatorio atzerantz joan da, bertan bidegorria hartzerako. Udaltzainak egon diren bitarte horretan hainbat bizikletari ikusi ditut bizikletatik jaitsi eta disimuluz aurrera jarraitzen.

Ainara, 22 años<sup>29</sup>

La postura más radical que hemos observado en nuestro trabajo de campo es la mantenida por el repartidor entrevistado, quien defiende que además de recibir multas, las personas ciclistas deberían tener un carnet de conducir por puntos y perderlos en caso de ser multadas.

Me parecería bien si todo ciclista se tuviera que sacar un seguro, tuviera que pasar la ITV... todo lo que hace cualquier moto, coche, camión... las mismas condiciones porque al final estaría yendo por la carretera y debería de sacarse, mínimamente, un seguro, tener la

---

28. La convivencia no debe basarse en reglas. Pero normalmente la gente dice algo: “la bicicleta en la mano”, “al *bidegorri*”, “por aquí con la bici no se puede”... sí, la mayor de las veces en castellano. Y además de decir, muchos ponen cara de enfado o de asco, o se quedan mirando, como esperando que bajes de la bici. Especialmente las personas mayores hacen eso, pero nunca lo dicen con cara de miedo, sin con cara de enfado.

29. ... los municipales andan al lado del ambulatorio. Han parado a una familia de turistas que iban en bici, pero creo que no les han puesto multa (por no saberlo por ser de fuera, supongo). En ese momento, pasado el supermercado, un ciclista que iba a cruzar hacia el ambulatorio se baja de la bicicleta, nada más ver la escena de los municipales y los turistas. Ha cruzado con la bici en las manos, y ha ido hacia la parte de atrás del ambulatorio, para coger allí el *bidegorri*. Mientras han estado los municipales he visto unos cuantos ciclistas bajar de la bici y seguir adelante con disimulo.

bicicleta homologada digamos, que tenga que pasar la ITV, y que respete todas las normas de circulación, que haya multas, pérdida de puntos, de carnet... que tenga una especie de carnet.

Luis, 24 años

Sin embargo, también se cree que puede tener un efecto negativo y colaborar en no potenciar la bicicleta, por lo que se piensa que en vez de multa tendría que haber únicamente apercibimiento, llamada de atención, sin más. Por más que se admita su exigencia:

Hay normas que son de sentido común ¿no? Que me parece, que me llama la atención que se incumplen mucho. Pues eso, lo de hablar por el móvil o llevar auriculares, que a mí me parece muy importante.

Jokin, 54 años

Pero algunas multas no se entienden. Por ejemplo, que multen por no llevar timbre y sean menos estrictos con la luz, más importante; o que multen por estar en una acera aunque se vaya sin dar a los pedales. Ello provoca un postura de cumplir solamente las normas que tienen sentido y saltarse las que – en opinión de algunas personas- carecen del mismo. Por ejemplo, un límite de velocidad cuesta arriba que provoque la caída, o una dirección prohibida que obliga a dar una vuelta enorme.

...gero jartzen dun hoiek orduko bost kilometrora jun behar dezula edo, momentu batzutan hori... Eske errespetatuko banu erori egingo nintzateke, orduan uste det ez dala errespetatzeko moduko araua, ez? (barrez).

Agurtzane, 43 años<sup>30</sup>

Beti ere betetzek ez badu eragiten askoz ere traba gehiago mesede baino. Batzutan bai pasatzen da ba adibidez Intxaurren bai goitik bera Zarategitik Zubiaurrera eo holakon toki batea jetxi behar bazea, eo kriston buelta ematen dezu o kale batzuk kontrako direkzioan itteitezuz ta kasu hortan pues bueno, ba kriston aldea denez, ba igual kontrako direkzioan itten da ez.

Oier, 36 años<sup>31</sup>

Estas normas se consideran no respetables. Las trampas se reconocen.

A veces para hacer una manzana, cruzar una manzana de edificios tengas que hacer una vuelta de no sé cuántos, y pararte en no sé

---

30. ... luego ponen esos que tienes que ir a cinco por hora, en algunos momentos eso... Es que si lo respetara me caería, entonces pienso que no es una regla para respetar, ¿no? (riendo).

31. Siempre que el cumplirla no produzca más trabas que ventajas. A veces sí pasa que, por ejemplo, en Intxaurren, pues de arriba abajo, de Zarategi a Zubiaurre, o en sitios así, que te tienes que bajar, o dar una vuelta tremenda o hacer una calles en dirección contrario, por eso, por ser una diferencia tremenda, pues lo haces en dirección contraria.



cuántos semáforos. Igual lo legal es eso, pero el sentido común a mí no me indica eso.

Alberto, 33 años

La actitud desobediente, por otra parte, se justifica bastante, quizás por ligarla a la sensación de libertad que la bicicleta proporciona.

Ba... absurdoak iruditzen zaizkidanean, ez diet kasurik egiten, orduan, desobediencia. Normalean...ah, ez, ez, normalean desobediencia. Semaforoak gorriz saltatzen ditut, eta oinezkoen leku zabaletan ere ibiltzen naiz bizikletan. Orduan, desobediencia bai, baina zentzuzkoak direnean obediencia bebai.

Blanca, 24 años<sup>32</sup>

No obstante, también existe la autocrítica:

Es verdad que como usuarios de la bici tenemos que hacer autocrítica y lo usamos como si fuera el rey de la carretera. Yo a veces, al menos. Y nos saltamos bastante las señales de tráfico y nos metemos por donde no hay que meterse. Entre los coches en los semáforos para intentar adelantar, y pasa un poco esto. A parte, yo creo que ya de antemano no te respetan. Pues tampoco haces mucho para ganarte ese respeto. Hay de todo, eh? Yo también tengo días. [...] La bici siempre ha estado, lo que es nuevo es el espacio exclusivo para la bici. Creo que eso ha generado en parte las actitudes contra la bicicleta fuera de ese nuevo espacio. [...] La bici anda conviviendo con coches y peatones. Y al estar como recientemente hecho, por ejemplo, la convivencia con el peatón... puede ser por espacio, ¿eh? En una ciudad antes no existían carriles bicis y es algo más que metes en el espacio público, en el tránsito del espacio público, y siempre tienes que quitar o al coche o al peatón. Prefiero que se le quite al coche sin duda alguna.

Alberto, 33 años

Porque en definitiva, una buena convivencia es imprescindible:

Al final igual todos tenemos que ser conscientes de que andar por la ciudad es un tema complicado; Se dan muchas formas de movilidad, tienen que convivir todas ellas en el mismo espacio y es una apuesta complicada ¿no?

Jokin, 54 años

---

32. Pues cuando me parecen absurdas, no les hago caso, entonces, desobediencia. Normalmente... ah, no, no normalmente desobediencia. Salto los semáforos en rojo, y también ando en bici en las zonas amplias de peatones. Entonces, desobediencia, sí, pero también, cuando tienen sentido, obediencia.

## Políticas viales

El modelo de política vial desarrollado en la ciudad de Donostia es el mixto, es decir, el compuesto por algunas zonas segregadas y aisladas de coches y viandantes, mezclado con otras zonas de coexistencia para ciclistas y peatones en las aceras denominadas plataformas únicas<sup>33</sup>, y de ciclistas y conductores de vehículos a motor en las calzadas. Dice así un entrevistado sobre sus itinerarios en bicicleta:

...en el centro de Donosti, que son como de coches, pero son también *bidegorri*, son las calles pequeñas del centro, por ejemplo, o de Gros, y por ahí la suelo coger. Y también por la peatonal, que por lo que yo sepa se puede andar en bici. Y también la suelo coger por la carretera, dependiendo qué tramos, pues suelo cogerla, si sé que es un tramo donde no pasan muchos coches o que es de que van despacio, pues sí que suelo ir.

Jorge, 23 años



33. Calles donde la circulación de vehículos y el tránsito de peatones se realiza en el mismo plano, suprimiéndose así la diferencia entre acera y calzada.

Desde esa experiencia hemos querido preguntar a nuestras personas entrevistadas su opinión sobre los otros modelos, el integrado, donde las personas ciclistas ocupan el mismo espacio que las conductoras de vehículos a motor y el segregado, donde circulan totalmente aisladas de los automóviles. Estos son los resultados:

**Segregado:** entre las cualidades positivas se señala que en los carriles bici las personas conducen más seguras, más tranquilas, sin molestar a nadie. Se dice también que son necesarios para algunas personas, por ejemplo las niñas, los niños y las de mayor edad, las que tienen dificultades físicas... Entre las cualidades negativas están el que con este modelo la bicicleta se mantiene en un estatus inferior al del automóvil. No obstante, se subraya que la actual educación vial no es adecuada para la convivencia con los peatones. Y que de seguirse este modelo, habría que quitar espacio para segregar las vías quitándoselo a las calzadas en vez de a las aceras.

Nik oinezkoak besteengandik ahalik eta gehien urrunduko nituzke.  
Baina bizikletak eta kotxeak nik uste batera joan ahal direla, beti ere, ikasten badugu elkar errespetatzen, ta lerro batzuk jarri.

Iñake, 19 años<sup>34</sup>

Aukera onena, hiru karril bereizita. Ta gero, norbaiti kendu behar bazaio lekuren bat, errepideari.

Blanca, 24 años<sup>35</sup>

**Integrado:** Se considera el modelo ideal.

Modelo ideal bezala integratua egokiagoa iruditzen zait, bereziki ibilgailuek bizikletan doazenekiko errespetua mantentzen badute, izan ere, bizikletaren estatusa igotzen duela iruditzen zait eta errepideko beste ibilgailuen artean posizionatu.

Oihane, 22 años<sup>36</sup>

Ideal porque las bicicletas y los vehículos a motor deberían tener la misma prioridad en las calzadas;

Bidegorririk ez dagoen lekuetan errepideetan kotxeak motelago joateko eskatuko nuke, bizikletekin konpartitzeko, eta bizikletaz ez daitezen kotxeak molestatzera datozenak izan.

Ainara, 22 años<sup>37</sup>

---

34. Yo las alejaría lo máximo posible de los peatones. Pero creo que las bicicletas y los coches pueden ir a la vez, siempre que aprendamos a respetarnos mutuamente, y poner unas delimitaciones.

35. La mejor opción, tres carriles separados. Y luego, si a alguien hay que quitarle espacio, a la calzada.

36. Como modelo ideal el integrado me parece el más adecuado, sobre todo si quienes van en coche respetan a los que van en bicicleta, porque, me parece que eleva el estatus de la bicicleta y la posiciona entre otros vehículos de la calzada.

37. En los lugares donde no hay *bidegorri*, pediría que los coches fueran más despacio, para compartir con la bicicleta, y que no fueran las bicicletas las que molesten.

Ideal porque las ventajas de la bicicleta como su baja contaminación acústica o atmosférica se potenciarían con ese modelo; y porque calmaría el tráfico;

**Hiri barruan kotxeen presentzia gutxitzea eta abiadura moteltzea, horrela bizikleta, kotxe eta motorren artean ibilbide parekatuak izateko.**

Eguzki, 22 años<sup>38</sup>

Ideal, al fin, porque con la actual falta de respeto de automovilistas y motoristas, es complicado hacerlo realidad.

---

38. Disminuir la presencia de los coches en la ciudad y reducir la velocidad, así la bicicleta estaría en una mayor igualdad con los coches y las motos.

## C. CULTURA MATERIAL PARA LA SEGURIDAD Y LA CULTURA DE LA CONVIVENCIA

En este apartado distinguiremos una serie de elementos de la cultura material con capacidad potencial para favorecer o perjudicar la seguridad y la cultura de la convivencia, como son la lógica y comodidad del recorrido, su diseño, su interacción con el mobiliario urbano, su mantenimiento, el equipamiento ciclista y la señalización.

Una de las estrategias más importantes para un desplazamiento ciclista cómodo y seguro es la de conocer el entorno material de ese itinerario. La comodidad del recorrido se adecua a la lógica de la situación. Un factor importante son las circunstancias temporales.

**Aukera ezberdinak badaude egoeraren arabera: denboraz justu banabil motzena den lekutik, denboraz ongi banoa, ordea, leku politenetik edo erosoenetik.**

Eguzki, 22 años<sup>39</sup>

Por una parte, cuando se dispone de más tiempo, como en vacaciones, el recorrido elegido puede ser el más tranquilo, el más atractivo tanto cultural como paisajísticamente, para disfrutar de las vistas o el sonido del mar, por ejemplo.

**Ibilbidea aukeratzeko, normalean presarik gabe noanez, gustukoen dudan ibilbidea hartzen dut, Kontxako paseoa, esaterako, bisten-gatik, eta, barnealdetik bada, zuzenena, baina aukera izatekotan, lasaiena ere bai.**

Ainara, 22 años<sup>40</sup>

Por otra parte, cuando el tiempo escasea, se elige el camino más corto y rápido, aunque sea el más incómodo (y peligroso por la velocidad).

La meteorología también influye. En invierno y verano pueden tomarse distintos itinerarios según sean más o menos soleados, y más o menos expuestos al viento y la lluvia. La lluvia, tan habitual en nuestro entorno, es el principal obstáculo de la bicicleta. Más allá de la incomodidad de mojarse la ropa, que puede ser solventada con una buena gabardina o una muda, las personas ciclistas temen resbalar y caer, sobre todo porque les patine la rueda en la pintura de los pasos de cebra.

**Behin euria ari zuela, zebra-bide batean bizikletaren atzeko erruedak alde egin zuen eta erori egin nintzen. Zebrabideko pintura bustia dagoenean irristakorra da askotan.**

Eguzki, 22 años<sup>41</sup>

---

39. Si hay diferentes opciones, en función de la situación: si ando justo de tiempo, la más corta, si ando bien de tiempo, en cambio, por la más bonita o cómoda.

40. Para elegir el recorrido, como normalmente voy sin prisa, cojo el itinerario que más me gusta, el paseo de la Concha por ejemplo, por las vistas, y si es por el interior, el más directo, pero si tengo opción, también el más tranquilo.

41. Una vez que estaba lloviendo, la rueda de detrás se me fue en un paso de cebra. La pintura de los pasos de cebra es muy resbaladiza cuando está mojada.

Y finalmente, la geografía, y fundamentalmente las cuestas, pueden ser determinantes para elegir otro medio de transporte en lugar de la bicicleta. Así, una persona que vive en el barrio alto de Igeldo y utiliza el autobús urbano, por lo limitado de sus horarios para transporte de bicicletas y su escasa forma física, nos dice que usa la bicicleta únicamente en lugares de vacaciones. Y otra persona, residente en el barrio alto de Intxaurreondo, afirma que anda en bicicleta solo desde que su madre le regaló la tarjeta para usar las eléctricas de alquiler público.

**Pero desde que la ama me regaló la txartela de la bici eléctrica pues ya la utilizo mucho más. Por ejemplo si bajo en bici pues a Gros luego no tengo por qué cogerla para subir, o sea, puedo subir en bus. O sino al ser eléctrica pues como tiene el motor pues puedo subir por las cuestas como si fuera llano.**

Itziar, 17 años

En definitiva:

**Al final cuanto más la usas (la bici), más controlas los caminos que puede haber y ya inconscientemente eliges el que más fácil se hace.**

Alberto, 33 años

Sin embargo, además de las circunstancias temporales y espaciales de cada situación, existen una serie de elementos estables en el entorno que condicionan la seguridad de los itinerarios ciclistas. Los agruparemos en cinco apartados; el diseño, el mobiliario urbano, su mantenimiento, los equipamientos y la señalización.

## Diseño

En primer lugar, en lo relativo al diseño nos fijaremos en las conexiones entre las vías ciclistas, en su trazado, en la influencia de los elementos cercanos y en sus modificaciones por obras.

Muchas vías ciclistas acaban abruptamente. Por ello, a menudo se opta por subirse a la acera, y aunque allí se siga el recorrido a pie, la bicicleta resulta un estorbo para los viandantes (mayor en el caso de ser varias). Parece como si el desarrollo de las vías ciclistas hubiera sido un poco improvisado, partiendo de una red para usos recreativos y una posterior ampliación hacia usos de transporte.

Nire sentsazioa da hemen bidegorriak daudela zenbaki bat konputatzeko eginak, hau da, kabitzen dan tokian; gainea hemen hasten da, bat-batean mozten da eta bukatzen da eta gainea ez dago rebajaturia, ordun jauzia... Nik ez daukat sentsazioa bidegorriak daudela hola eginak arriskuak ekiditeko moduan baizik eta bueno, ba askotan gogoeta asko gabe edo; (...) Izan liteke neurri askotan, inprobisatua edo... Bai! Batez ere momentu askotan loturak egiteko eta, inprobisatua... Honi zati bat kendu, honi zati bat jarri, marra batzuk margotu... Eta bueno... [...] Nik uste det, hemen garapena izan zala, hemen bidegorriak hasi zirala aisira dedikatuta eta gero jun diala inprobisatzen eguneroko bizitzarako bidegorriak. Aisira bideratutako hoiek izan daitezke planifikatuak edo proiektu sendoagoak... Eta besteak, ba nolabait hoiekin lotura bat eginez eta hori dana izan dala inprobisatuagoa.

Agurtzane, 43 años<sup>42</sup>

Además, se observa una gran diferencia entre las vías ciclistas en el centro de la ciudad (mejor articuladas), y las de los barrios periféricos (con mayores déficits). Si bien estos tienen una vía de conexión con la zona central, en el interior de la periferia el transporte en bicicleta se ve muy dificultado. Como ejemplo el barrio del Antiguo, conectado con la parte Vieja por la vía que recorre la costa, y con numerosas limitaciones en su interior:

Donosti oso ondo dago bizikletaz ibiltzeko dena lau delako. Baina ez dago, nire ustez ondo... osea badago ondo komunikatua zentroa ta Antiguo, adibidez Kontxatik oso ondo dagoelako ta dena, baina... kostatik bakarrik. Ta horrek mugatzen du paseora, ez benetan egunerokoan erabiltzera.

- Ez dago oso saretua?

---

42. Mi sensación es que aquí los *bidegorris* están hechos para computar un número, esto es, donde quepan; además empieza aquí, de repente se corta y termina y además no está rebajado, y por tanto la caída... No tengo la sensación de que los *bidegorris* estén hechos para evitar los riesgos sino, muchas veces, sin pensarlo mucho [...] En gran medida pueden ser, improvisados o... Sí! Sobre todo en muchos momentos para hacer las uniones y, improvisado... Quitarle un trozo a este, a este ponerle un trozo, pintar unas rayas... Y bueno... [...] Creo, que aquí el desarrollo ha sido, que aquí los *bidegorris* empezaron dedicados al ocio y que luego han ido improvisándose para la vida diaria. Los que estaban dedicados al ocio podían tener un proyecto más planificado o fuerte... Y los demás, intentando unirlos a esos, y eso ha sido más improvisado.

-Ez, ez dago oso saretua. Badago hondartzara iristeko ta gero kostatik, baina Antiguon behintzat ez dago bidegorri nahikorik.

-Baina dagoena behintzat ondo?

-Ah, bai dagoena ondo. Badago unitik eta kale nagusitik (Tolosa hiribidea) baina hortik kanpo gutxi. Baina dagoena oso ondo dago. Baina ez da oso konpletoa nire ikuspuntutik.

Iñake, 19 años<sup>43</sup>

Asimismo, la inseguridad ciclista puede estar motivada por el trazado de sus vías: curvas pronunciadas, pasos estrechos, limitada visibilidad.

En Amara, en el *bidegorri* que va hacia Anoeta hay una curva que claro, al final hay dos carriles bici, el que va para un lado y el que va pal' otro, entonces en esa curva o sea yo porque nunca me he cruzado con nadie, pero si van dos personas, dos ciclistas en dirección contraria, es que no pueden pasar juntos, yo creo que se chocan, se chocan y... sí, se chocan.

Itziar, 17 años

La geografía condicionaría por tanto el trazado del diseño. Y en lo relativo a las cuestas, el sentido del desnivel. De esta forma, se incrementaría la seguridad ciclista al existir una separación entre la calzada y la vía ciclista en el sentido ascendente, ya que se entorpece el tráfico al subir lentamente, pero esta segregación no la afectaría en el descendente:

Ta geo kontun hartu beharreko beste kontu bat izango zen, aldapa gora aldapa behera... holako detailek ez. Ba aldapa gora kotxetatik bereiztea asko eskertzen den bezala, ez, ba beheraka alperrik da.

Oier, 36 años<sup>44</sup>

---

43. Donosti está muy bien para andar en bici porque todo es llano. Pero no está bien, a mi entender,... o sea, está bien comunicado el centro y el Antiguo, por ejemplo por la Concha está muy bien, pero... solamente por la costa. Y eso te limita al paseo, no a utilizarla a diario. - ¿No está muy comunicada? - No, no está muy comunicada. Hay para llegar a la playa por la costa, pero dentro del Antiguo no hay suficientes *bidegorris*. - ¿Pero lo que hay al menos está bien? - Sí, lo que hay está bien. Hay por la Uni, y por la calle principal (Avda. de Tolosa) pero fuera de ahí poco. Pero lo que hay está muy bien. Pero no es muy completa desde mi punto de vista.

44. Y luego habría que tener en cuenta, cuesta arriba, cuesta abajo... esos detalles. Pues así como se agradece ir separado cuesta arriba, cuesta abajo es en balde.



Igualmente, la cercanía de ciertos elementos al trazado de la vía ciclista disminuye su seguridad. Nos referimos a los aparcamientos, paradas de autobús, terrazas, apeaderos, portales, garajes y lugares donde se concentran dueños de perros.

Kontrolatzen badituzu dauden semaforoak, bidegurutzeak eta batez ere kurba txarrak, ba izugarritzko aldea dago.

Jexus, 20 años<sup>45</sup>

Dudarik gabe, esate baterako bidegorria gurutzatzen duten zebra bideak non dauden jakiteak edo bestelako zona potentzialki arriskutsuak non dauden jakiteak bertara iristerako alerta handiagoan egotea eta beraz edozer gertatuta ere prest egotea sortzen du, istripu asko ekidinez.

Oihane, 22 años<sup>46</sup>



Junto a los aparcamientos de coches el peligro estriba en recibir un golpe porque que se abra una puerta de repente; junto a las paradas de autobús en atropellar a alguna persona que baje del autobús despistada sin mirar a la vía ciclista;

Cerca de las paradas de los buses... pues claramente eso muy mal, deberán de hacerlo bastante separado porque claro, al final las personas cuando se bajan del bus, tú cuando te bajas del bus lo

45. Si controlas los semáforos, los cruces y sobre todo las curvas malas, cambia muchísimo.

46. Sin duda, saber dónde están los pasos de zebra que cruzan el *bidegorri* y saber donde están otras zonas potencialmente peligrosas para estar más alerta al llegar allí y estar preparado para cualquier cosa que suceda, evitando muchos accidentes.

primero que haces no es fijarte de si viene una bici o cualquier cosa, tú te bajas en plan a lo tuyo, entonces, si hay una parada de bici, o sea, si hay un *bidegorri* cerca pues bastante mal porque con toda la gente que va en bus puedes atropellar a cualquiera, o sea, sinceramente muy mal.

Itziar, 17 años

El peligro junto a las terrazas aparece al esquivar fallidamente a camareros y clientela; junto a los apeaderos o estaciones de tren porque cada cierto tiempo sale mucha gente que ocupa la vía ciclista, en puntos a veces sin visibilidad, con el consecuente riesgo de atropello; junto a las salidas de portales el riesgo es el mismo y junto a las de garajes, es la persona ciclista quien puede ser atropellada. Finalmente, junto a los lugares donde se concentran dueños de perros, las bicicletas peligran porque estos los sueltan.

Portalen inguruan pasatu ezker oso mantxo jun behar da, ze ezta-kizu sekula norbait aterako dan, baina...

Jexus, 20 años<sup>47</sup>



---

47. Al pasar al lado de los portales hay que ir muy despacio, porque no sabes nunca si va a salir alguien, pero...

Finalmente, aumenta la inseguridad de las personas ciclistas cuando se desvía el trazado vial provisionalmente por obras.

En Donostia, en la calle que va a la estación del topo casi me pilla un coche ya que la señalización por obras creaba confusión a aquellas que vamos en bicicleta. Menudo susto.

Inma, 35 años

Por lo general, este desvío suele ser improvisado y atiende en último lugar sus necesidades, después de las de coches y peatones, si es que las llega a atender. Por ejemplo, en Amara hemos observado un corte en la acera que afecta a peatones y a una vía ciclista, pero que indica únicamente a los peatones lo que deben hacer por su seguridad (cruzan por el paso de cebra y circulen por la acera de enfrente), dejando a las personas ciclistas sin ninguna opción.



Sin embargo, la clave para un diseño ciclista seguro parece radicar en las conexiones:

Deberían de hacerse más conexiones entre diferentes *bidegorris*. Las aceras están conectadas, las carreteras están conectadas, ¿por qué los *bidegorris* no?

Ana, 22 años

## Mobiliario urbano

El mobiliario urbano condiciona también la seguridad ciclista. Su posición puede afectar al normal desenvolvimiento de los recorridos en bicicleta, o por su forma puede exponer a un mayor o menor riesgo a quienes circulan por las vías ciclistas.

Así, observamos que las farolas de la ciudad, -situadas para alumbrar principalmente las aceras y las calzadas, y en segunda instancia, las vías ciclistas- pueden restringir el uso ciclista. Algunas personas entrevistadas han declarado que no cogen la bicicleta si tienen que volver a casa una vez oscurecido o salir hacia el trabajo antes del amanecer, una circunstancia, por otra parte, muy común en invierno. Esta circunstancia se agrava en aquellos *bidegorris* que salen de la ciudad hacia las localidades vecinas, pues suelen disponer de peor iluminación.

...bidegorria hartzeak lasaitasuna ematen dit alde hortatik; karo, karreteraz gaez ez naiz ibiltzen, iruitzen zait oso arriskutsua dala, bisibilitate... Ordun, bidegorria edukitzeak ematen dit nire eguneroko hortan askatasuna, izan ere, ni urtearen parte handi batean gabez etortzen naiz lanera eta gabez ateatzen naiz, baina bidegorria daukadanez, banoa! Kriston argia dakat gainea! (barrez) Bujean dinamoa daka...

Agurtzane, 43 años<sup>48</sup>

Asimismo, constatamos que algunos tipos de separación entre la calzada y la vía ciclista se asocian con mayores peligros. Lo setos aportan mucha seguridad. En cambio los pivotes, cuando ambos espacios son contiguos, parecen una protección pobre ante la posibilidad de caer a la calzada.

El carril que está separado por pivotes o vallas me parece peligroso porque las vallas no son altas ni nada. Yo veo muchos padres que van con sus hijos que parece que controlan y van haciendo como eses y tal, y a nada de cualquier despiste te puedes ir a la carretera.

Aitor, 40 años

Otro obstáculo son los bolardos colocados en mitad de los *bidegorris* como prevención anti-terrorista. Ponen en peligro la seguridad de peatones y ciclistas porque impiden la visibilidad.

Los contenedores y papeleras también pueden estar mal colocados cara a la seguridad ciclista. Porque la gente atraviesa despistada la vía ciclista cuando va a echar la basura, o un papel:

...en Amara, porque el otro día casi atropello a un chico jajá que iba ahí con las basuras, va al contenedor, las echa, se da la vuelta y no me vio, y pues frené y yo en plan de ¡Eh! y me dijo en plan

---

48. Por ese lado, coger el *bidegorri* me da tranquilidad; claro, no ando de noche por la carretera, me parece muy peligroso, la visibilidad... Entonces, tener un *bidegorri* en mi vida diaria me da, libertad, porque yo gran parte del año vengo de noche a trabajar y salgo de noche, pero como tengo *bidegorri*, ¡voy! Tengo una luz tremenda además (risas). Tengo una dinamo...

ostias lo siento no sé qué, y yo de ya tío pero casi te atropello o sea. No sé, me parece la cosa más absurda que puede haber.

Itziar, 17 años

No le veo mucho sentido a que haya una papelera pegada al *bidegorri*, porque tu cuando vas en bici no te paras a tirar algo en la basura jajaja entonces claro, una persona va tan tranquila a tirar algo a la basura o a un contenedor o cualquier cosa y pues yo cuando voy a mirar a tirar algo a la basura no me fijo en si viene una bici, y la gente hace lo mismo.

Itziar, 17 años

Los aparcamientos de bicicletas pueden resultar problemáticos según ambos criterios, posición y dimensión. En cuanto a la forma, es estrecha la distancia entre las barras de aparcamiento y por insuficientes, están abarrotados, con lo que se enganchan los pedales al sacar la bici. En cuanto a la posición, muchos están mal situados y asimismo, nos destacan la importancia de las interconexiones entre las vías ciclistas y sus aparcamientos con el transporte público, tanto autobuses como trenes.

Añadiría el hecho de que los aparcamientos de bicis son pocos, y tan estrechos que tienes que pelearte con tu bici y con las del resto para poder aparcarla en un sitio dónde no te multen, y dónde poder candarla doble. Creo que deberían diseñar e implementar nuevos aparcamientos que contemplen y cubran las necesidades reales de las bicis y de las personas que habitualmente las utilizan como medio de transporte.

Inma, 35 años



Para finalizar este apartado, diremos que sobre los semáforos, sorprendentemente, hemos recogido poca información. En general, se piensa que todos los semáforos están situados para regular el tráfico de los coches y peatones.

**Motelagoa da bidegorritik jutea errepidetik jutea baino, semaforo guztiak kotxeentzat pentsatuta daude, ez daude pentsatuta ez oinezkoentzat ez gurutzatzen duten bidegorrientzat.**

Agurtzane, 43 años<sup>49</sup>

Además, existe queja sobre la abundancia de semáforos en algunos tramos, y su consecuente ralentización de la marcha:

**Para ir en bici y hacer 30 metros tienes que pasar 4 semáforos y eso me parece un poco excesivo, que es normal que muchas veces la gente no respete porque al final ¡no vas a estar cuatro minutos esperando para 10 metros!.**

Jorge, 23 años

---

49. Es más lento ir por el *bidegorri* que por la carretera, todos los semáforos están pensados para los coches, no están pensados ni para los peatones ni para los *bidegorris* que cruzan.

## Mantenimiento

¿Cuáles son las labores de mantenimiento que se han destacado en relación a la seguridad viaria de las personas que circulan en bicicleta? En primer lugar los setos, en segundo lugar baches y bordillos, en tercero, la pintura y en general, con la limpieza. Las razones presentadas han sido:

El mal mantenimiento de los setos, arbustos y ramas de árboles provoca ocupación de las vías y/o impide la visibilidad, con lo que se incrementa el riesgo de caídas o de atropellos.

Izan zan Tolosa Hiribidean, justo Nanoguneren parean, justo beste aldean eta hor.... Hor presaka nenbilen eta nahiko azkar nindoan, eta zegon oso seto altu bat, eta orduan sartu zen emakume edade-tu bat bidegorrian, justo hor zebrabidea dago, eta enindun ikusi, setoa ni baino altuagoa zalako eta nik ere enun aukerarik izan bera ikusteko, eta harrapatu nuen eta anbulantzian eraman behar izan zuten. Anbulantziakoek esan ziatenez, ez zekan ezerrez, sus-toa zan, baina badaezpada eraman zuten, atestatua egin genuen eta hor gelditu zan istoria egia esan... Ez zen multarik egon edo ezer... [...] Nik dakat nahiko fitxatuta Antiguoko partea ze hor, azkenean, beti pasatzen naiz hortik, eta hor setoak oso-oso gaizki daude, leno esan detena, istripua izan zan seto altuegiak izateagatik eta gero ja, aurrerago ja, Zumalakarregin sartzen zeanean, setoak ez dakit dan gutxi mozteituzten edo zer pasatzen dan, baino normalean egoten da bidegorriko karril bat ia-ia.

Jexus, 20 años<sup>50</sup>

Los baches y charcos provocan situaciones de peligro. En algunos *bidegorris*, además, existen salientes provocados por las raíces de los árboles que desequilibran la marcha. Además, al poner la atención en el suelo para no caer, esta disminuye sobre otros aspectos importantes de la marcha.

Yo creo que todo, todo influye. Encima si está en mal estado pues vas a estar mirando el mal estado del suelo y no vas a estar mirando pues a todos los elementos que te rodean y al final vas a estar fijándote en unas cosas y en otras no. Entonces yo creo que cuanto mejor este la vía más tranquilo vas a ir y más tranquilo vas a poder mirar lo que está sucediendo a tu alrededor o cualquier otro elemento que te aparezca sin querer. Si vas mirando pal suelo pa la vía que si hay un agujero, eeh un badén, yo creo que todo eso repercute.

Alazne, 39 años

---

50. Fue en la Avenida de Tolosa, justo a la par del Nanogune, justo al otro lado... Iba con prisa y bastante rápido, y había justo un seto alto, y entonces entró en el *bidegorri* una mujer de edad, justo ahí hay una paso de cebra, y no me vio, porque el seto era más alto que yo y yo tampoco pude verle, y le pillé y le tuvieron que llevar en ambulancia. Por lo que me dijeron los del ambulancia, no tenía nada, era un susto, pero por si acaso le llevaron, hicimos el atestado y ahí quedó la historia... No me multaron ni nada [...] Yo tengo bastante fichada la parte del Antiguo, al final siempre paso por ahí, y ahí los setos están muy mal, lo que he dicho antes, tuve un accidente porque uno estaba demasiado alto y luego, más adelante cuando te metes en Zumalakarregi, no sé si podan poco los setos o qué pasa, pero normalmente está un carril del *bidegorri* casi, casi...

Los bordillos no rebajados también causan riesgo de caída:

Badaude bordilo batzuk mortalak diranak, orokorrean nahiko ondo daude, baina, egia esan, batzuk rebajatu beharko lirateke, adibidez, berriz Nanoguneko partera joanda, hor, justu hor dago, rotondara sartzen dira kotxeak eta hor dago bordilo bat nik saskian kandatua eramaten badet hartzen deten kolpearekin kandatua batzuetan saskitik ateratzen zait.

Jexus, 20 años<sup>51</sup>

La pintura puede actuar como señal que indique claramente la segregación de vías, o los espacios compartidos, y en ese caso favorecer la seguridad, pero también puede hacer resbalar la rueda de la bicicleta en días de lluvia, y poner en peligro a la persona que cicla.

...Hotel Londres aurre hortan eta ez dao markatua; ba eskatuko nuke behar bezala markatzea edo bilatzea toki bat txirrindularientzat izan leikeena eta ez dana beti beteta egongo, ez? Ba bereiztea, bereiztea ondo, oinezkoak garbi eduki dezan.

Agurtzane, 43 años<sup>52</sup>

Por último, aunque se solicite limpiar fundamentalmente los excrementos de perro, se señala que el mantenimiento en Donostia es muy bueno o que en el *bidegorri* a Pasaia hasta echan sal cuando hiela.

---

51. Hay algunos bordillos que son mortales, en general están muy bien, pero la verdad algunos habría que rebajarlos, por ejemplo, de nuevo en la parte de Nanogune, ahí, justo los coches se meten en la rotonda y ahí hay un bordillo que si llevo el candado con el golpe que cojo el candado a veces se sale de la cesta.

52. Delante del Hotel Londres no está marcado; pues pediría que los marquen como debe ser o que busquen un sitio para los ciclistas y no uno siempre lleno, no? Pues separar, separar bien, para que los peatones lo tuvieran claro.



## Equipamientos

Con este título englobamos tanto la ropa y calzado como el casco y/o el estado de la bicicleta, aunque unos y otros puedan clasificarse de diferente forma.

En cuanto a la ropa, teniendo en cuenta el esfuerzo que se realiza al ciclar, es evidente la falta de adecuación de los lugares de trabajo para las personas ciclistas:

Al final es una actividad de esfuerzo y puedes llegar sudado. Casi casi ningún espacio dispone de una ducha. Eso también creo que es muy interesante. Aunque luego creo que es difícil conseguir un espacio o unos metros cuadrados suficientes para meter todo. O incluso un sitio para dejar la bici interior en los espacios de trabajo. [...] Para subir a Igeldo siempre me vestía de una manera deportiva porque sé que voy a sudar, y ahí arriba tenía ducha en el piso de arriba, y eso era ultra cómodo. Ahora no puedo usar la ducha y entonces subir en bici es un poco más sucio. [...] la consciencia te puede llevar a que las empresas..., todas las empresas tienen aparcamiento para coches y es porque sabes que todos irán en coche. Si empiezas a pensar en que la gente me va a venir en bici, pues vas a empezar a pensar que necesito un espacio para ducharme y cambiarme. Un espacio de higiene. Es el enfoque. No para vender la bici, para poner comodidades para facilitar el uso. Que a veces es posible y otras no. Es tener el chip y eso siempre te lleva a evolucionar y a mejorar en ese sentido.

Alberto, 33 años

De cara a favorecer la seguridad, únicamente una persona declara haber modificado su vestimenta para que se le vea mejor:

Bai saiatzen naiz koloretako arropak eramaten karreteran ateratzen naizenean, ba momentu batean konturatu nintzan, “ostras, mailota beltza, kamixeta beltza... hau ez da...” ba pixkat kolore gehiago erabiltzen, betiere ikusteko probabilitatea igotzeko eta ikus zaitzaten. Bainon, bidegorritik noanean ez dut txip hori eramaten, igual ez litzateke txorakeria; ez dakit, mobilarekin doazenei txaleko fosforitoak zerbait egiten dien, baino tira!

Agurtzane, 43 años<sup>53</sup>

---

53. Pues procuro llevar ropa de colores cuando salgo a la carretera, pues en un momento me di cuenta, “ostras, mailot negro, camiseta negra... esto no es...” pues llevar un poco más de color, para subir la probabilidad de que te vean. Pero, cuando voy por el *bidegorri* no llevo ese chip, igual no sería una tontería; no sé si a quienes van con el móvil el chaleco fosforito les hace algo, pero tira!

Las personas con chalecos reflectantes son *rara avis* en la ciudad de Donostia.

Beti saiatzen naiz ikusgarria izateko moduko arropak janztea eta ez dut kolore ilunik eraman ohi (nahiz eta txaleko islatzailerik edo antzekorik ere eramatea gustuko ez dudana).

Oihane, 22 años<sup>54</sup>

Tampoco puede afirmarse que se valore más un tipo de calzado, pues las chancletas conviven con los zapatos de tacón. Ni que el casco sea un objeto de uso cotidiano. Es más, entre las personas entrevistadas hay quien por tener un amigo que se ha quedado parálítico se propone año tras año comprarse uno, sin llegar a hacerlo:

Un amigo mío que es ciclista de estos de... de carretera pero de pegarse machacadas los fines de semana y así, en plan cicloturista... Él siempre dice que en la cuadrilla del pueblo que salen a hacer cicloturismo los fines de semana y así, pues que hace muchos años uno tuvo una caída tonta y... bueno, pues se hizo una avería en la cabeza y se ha quedado pues con medio cuerpo paralizado. Eso, pues todos a partir de ese momento todos se pusieron casco y tiene mucho más cuidado con eso (...) Llevo varios inviernos diciendo "a ver si éste invierno ya me compro, me pongo un casco". Pero... pero sigo sin hacerlo.

Jokin, 54 años

Sin embargo, el buen estado de la bicicleta sí es valorado aunque, como veremos, con sus salvedades.

Yo creo que, para andar de seguido, tienes que tener la bici... cuidada y mirarla de vez en cuando.

Jokin, 54 años

Tener los frenos en buen estado, llevar las ruedas bien hinchadas y no muy gastadas, y llevar timbre y una buena luz serían los elementos más importantes.

... procuro, para el invierno, llevar luces de esas... que llevas en la mochila, y las sujetas a la bici, de estas que sobre todo son para que te vean, más que para ver tú, ¿no?. Y eso, en invierno procuro ponerlas.

Jokin, 54 años

---

54. Siempre procuro vestir ropas que me visibilicen y no acostumbro a llevar ropas oscuras (a pesar de que no me guste llevar chaleco reflectante o similares).

De todos ellos, el más problemático de seguir sería la luz, porque al ser un objeto que se roba, hay que ponerlas y quitarlas en cada ocasión.

**Euki nitun argiak eta lapurtu zizkidaten, eta ordutik ez ditut jarri.**

Blanca, 24 años

**Si total, voy aquí, a 500 metros y justo ha anochecido ahora, pues ya no las pongo, da pereza y tal ¿no?**

Jokin, 54 años

El robo, por otra parte, actúa como freno a la seguridad. Existe la idea generalizada de que las bicicletas buenas y/o caras tienen más opciones de ser robadas, por lo que se utilizan bicicletas viejas, o con mal aspecto, sobre todo si estas tienen que quedarse en la calle, de noche. Aunque también la mayoría de las personas conoce alguien a quien le han robado un trasto de bicicleta. Porque, se reconoce que los ladrones son unos artistas que pueden llevarse lo que quieran. Aún con doble candado. Aún de un garaje. Aún delante de las cámaras de vigilancia. Aún registradas y con el chip puesto. Aún, y este es el caso más divertido, de un balcón:

(barrez) Ba egia esan, nahiko umilantea guretzat, ze, lapurtu zidaten etxeke balkoitik! Bizi ginan Egia auzoan eta zan lehenengo pisu bat, baina balkoia gelditzen zen lurretik oso gertu eta, bueno, edonor, abildade pixka batekin, igo zitekeen balkoira. Eta, bueno, etxean kandatu gabe utzi genun bizikleta, ze ez dakit nork lotuko dun bere bizikleta bere etxean egonda! Eta norbait, uste degu bi pertsona izan zirela, ba igo ziren balkoira etxean ez geundela eta bizikleta jaitsi zuten eta desagertu egin zen bizikleta.

Jexus, 20 años<sup>55</sup>

---

55. ...(riendo). Pues la verdad bastante humillante para nosotros, pues, me robaron del balcón de casa!. Vivíamos en Egia y era un primer piso, pero el balcón quedaba muy cerca del suelo y bueno, cualquiera con un poco de habilidad podía subir al balcón. Y bueno, dejamos la bicicleta en casa sin candar, que no sé quién atará la bicicleta estando en su casa! Y alguien, creemos que serían dos personas, subieron al balcón mientras no estábamos en casa, bajaron la bicicleta y desapareció.

## Señalización

Este es uno de los aspectos clave para la seguridad que menos desarrollado está:

Atera behar baldin badezu zure eguneroko ibilbidetik eta bidegorria, bidegorriz jutea nahiko bazenu edo; ez dago inungo seinalizaziorik, ez ondo ez gaizki. (...) zentzu horretan, ez dago ez ondo ez gaizki, ez daude seinalizatuta.

Agurtzane, 43 años<sup>56</sup>

Igual hay muchas señales que pa los coches y pa' las motos pero pa' las bicis hay muy pocas entonces todo esto al final, puede a veces que te sientas muy perdido e inseguro entonces pues poner más señales o no sé, como para que, para orientarnos más.

Itziar, 17 años

Como se ha dicho anteriormente, una buena señalización evitaría conflictos entre los distintas personas usuarias de las vías públicas. Pero esta es deficiente tanto en el modo vertical de señales de tráfico, como horizontal de señales pintadas en el suelo.



---

56. Si quieres salirte de tu itinerario diario y si quisieras ir por el *bidegorri*, no hay ninguna señalización, ni buena ni mala. [...] En ese sentido no está ni bien ni mal, no están señalizadas.

Es que tampoco hay mucha señalización, o sea al final hay *bidegorris* en los que te ponen unas líneas así que es un color bastante parecido al del suelo entonces no se ve nada. Eeh... en cambio hay otras que el *bidegorri*, como dice el nombre, está en rojo, entonces ahí se ve bien jajá Y hay carreteras en las que pues te sale una bici pintada bastante grande para saber que vas por ahí, y eso también está bastante bien. Pero no sé yo creo que sí que deberían de poner más señales pa' las bicis, porque al final hay sitios en los que no sabes que hacer, no sabes por dónde ir.

Itziar, 17 años

Es necesario un impulso a este aspecto<sup>57</sup>:

Informar a los peatones de dónde está el *bidegorri* y cualquier cosa, en plan que se fijen, algún cartelito de *bidegorri* cuidado o cualquier cosa, porque claro ahí pones muchos avisos por los coches pero al igual que un coche te puede atropellar te puede atropellar una bici, y vale que no es la misma velocidad, pero en un coche al final atropellas a una persona y quien sale herido es la persona a la que has atropellado, pero si le atropellas en bici sales herido tú, es decir, el de la bici más la persona que has atropellado.

Itziar, 17 años

Por último, tampoco hay mapas situados en la ciudad. Existe uno escondido en la web y como la elección de los recorridos se solventa con *google maps*, nunca se sabe la seguridad o inseguridad de esa vía, con lo que hay quien no se arriesga a rodar más que por espacios conocidos.

---

57. En 1900, los Hnos Michelín editaron gratuitamente su primera guía, con 35.000 ejemplares entregados principalmente a chóferes de personas pudientes. Esta empresa se encargó del diseño de las señales de tráfico. Los símbolos y códigos ideados por ellos se han convertido en universales. En EEUU, la primera guía automovilística se editó en 1901. Hacia los años 30 la distribución anual era de 150 millones repartidos gratuitamente por las gasolineras. (López Vílches 2015: 258-259).

## PUNTOS NEGROS

El objetivo de este estudio no ha sido localizar todos los puntos negros de Donostia donde el riesgo es mayor para las personas que circulan en bicicleta, pero en las entrevistas y observaciones han aparecido recurrentemente varios y por ello finalizaremos este informe señalándolos. Son los siguientes:

- Salida del puente de la estación del Norte: Existe una triple salida, para peatones, bicicletas y coches, con las marcas del suelo que parecen invisibles para los peatones.
- Plaza ante el Koldo Mitxelena: según hora y día, la convivencia con los peatones es dificultosa. Según la meteorología, la bicicleta resbala mucho.
- Playa de la Zurriola, por el paso de peatones a la vía ciclista, y en algún punto, de motocicletas que se dirigen a su aparcamiento.
- Salida de la estación de Renfe: tras una curva con poca visibilidad puede encontrarse la vía ciclista llena de gente que acaba de salir de la estación.
- Paseo de La Concha: principalmente junto al hotel Londres, donde la terraza y el paso de cebrá contiguo hacen que sea fácil atropellar turistas, pero también junto a La Perla, donde además de no estar marcado en el suelo, han colocado bolardos, o también en la salida desde Alderdi Eder a la Avenida o a la plaza de Gipuzkoa.



- Boulevard, junto al MacDonal´ds: allí la gente ocupa la vía ciclista para sentarse, resguardarse del sol o incluso para hablar.
- Barrio del Antiguo: junto a un supermercado se corta el *bidegorri*, y hay que pasar un paso de cebra para coger el que pasa por el Centro de Salud de Ondarreta, con la continua queja de los peatones.

## SUMARIO

El objetivo general de nuestro estudio ha sido el analizar los factores, circunstancias, prácticas y percepciones que producen seguridad vial ciclista, desde un punto de vista tanto personal como interactivo. Analizados estos, hemos propuesto la implementación de una serie de intervenciones que contribuyan a mejorar la cultura de la convivencia, en sus aspectos más actitudinales, ideológicos o políticos, y en su dimensión material y tecnológica.

En lo relativo a las situaciones de convivencia observadas, se han diferenciado tres espacios viarios públicos; la calzada, la vía ciclista y la acera. Hemos apreciado que en la calzada se cicla, en general, con miedo ante la agresividad de los automóviles pero, no obstante, también hay quienes disfrutan de una conducción más confortable cuando la velocidad y densidad de estos disminuye. Por su parte, la vía ciclista es la modalidad viaria mejor valorada, si bien se percibe como un espacio en el que hay más posibilidades de tener un siniestro, aunque éste no sea generalmente grave. En primer lugar por la presencia habitual de peatones que tienden a invadirla despistados y ensimismados y, en segundo lugar, porque cada vez es mayor el número de vehículos que, con diversos modos de ocupación y velocidades de rodaje, hacen uso de este espacio. Por último, y en relación a las aceras, hemos podido constatar que las quejas y enfado de los peatones (que en todo momento defienden respetar su prioridad) se perciben como exagerados por las personas ciclistas.

Creemos que debe trabajarse y profundizar en la cultura de convivencia en estas interacciones a partir de una variedad de pautas actitudinales, ideológicas y políticas. Constatamos que las habilidades personales para garantizar la seguridad giran en torno a la capacidad de atención, anticipación y reflejos para reaccionar rápidamente. Además, que la previsibilidad, la adecuación de la velocidad de rodaje, el mantenimiento de las distancias de seguridad y una serie de acciones corporales comunicativas son elementos complementarios para una interacción segura. Y que, principalmente, el desarrollo de estrategias basadas en el respeto y la empatía es clave para una convivencia basada en la confianza. Porque existe un desconocimiento casi generalizado de las normativas de circulación, la señalización para las bicicletas es escasa y se tiende a impulsar una política basada en la imposición de normas y multas, a veces incomprensibles. Por otra parte, la política vial que favorece la circulación de las bicicletas integradas en la calzada se considera ideal, pero poco realista en las actuales circunstancias y así, se valora el modelo vial segregado, que aporta seguridad y tranquilidad a la persona ciclista, aún a pesar de situarla - en la jerarquía de la movilidad ciudadana- en una posición inferior a la de los vehículos a motor y los peatones.

Igualmente, hemos advertido que una convivencia segura requeriría la mejora en un conjunto de elementos de la cultura material y/o tecnológica. Conocer el entorno material del recorrido facilita condiciones de seguridad en su desarrollo. Las circunstancias temporales y espaciales como la meteorología y la geografía afectan a la comodidad del itinerario. Y elementos como el diseño vial, su mantenimiento, el mobiliario urbano, los equipamientos ciclistas y la señalización viaria son fundamentales para que la experiencia ciclista se desenvuelva con la necesaria seguridad. Así nos lo han dado a conocer las personas entrevistadas en este estudio y nuestras propias observaciones etnográficas sobre el terreno, durante este proyecto de aprendizaje en antropología aplicada finalizado con aptitud..



Por todo lo cual, podemos seguir defendiendo que la seguridad es un factor fundamental para la movilidad ciclista con un componente social innegable, y que la convivencia y el espacio vial seguros son mutuamente constituyentes.

Este estudio es limitado, claro está, y resulta necesaria más investigación en este sentido. Podría profundizarse en diversas variables sociales en relación con la seguridad en bicicleta, como el género o la edad. Podrían también analizarse los factores causantes de los siniestros en bicicleta en cada caso producido el último año, por ejemplo. O podría llevarse a cabo una investigación social con metodología participativa/colaborativa para definir acuerdos sobre las normativas de circulación y señalización viaria. En cualquier caso, parece necesario promover un mayor conocimiento en las condiciones sociales de la movilidad y seguridad ciclista.

# ANEXOS

## ESTUDIO DOCUMENTAL

### Bibliografía citada

TURNER, VICTOR. 1988. *El proceso ritual*. Madrid: Taurus.

DOUGLAS, MARY. 1973 [1966] *Pureza y peligro*. Madrid: Siglo XXI.

LORENZI, ELISABETH y DIEGO ORTEGA. 2016. "El reto de la movilidad sostenible. Del cuerpo ciclista al espacio urbano y su observación etnográfica", en *Revista de Antropología Experimental* nº 16, 1-9.

### Bibliografía consultada

ACERO, CARMEN, ÁLVARO FERNÁNDEZ, ALBERTO FERNÁNDEZ, ELISABETH LORENZI, TOMAS RODRÍGUEZ, FERNANDO SABÍN y ANA SÁNCHEZ. 2015. *Procesos de participación ciudadana en la implementación de sistemas de movilidad urbana sostenible (Bicipart). Informe final*. Madrid: Observatorio Internacional de Ciudadanía y Medio Ambiente Sostenible. Ministerio de Economía y Competitividad.

ALDRED, RACHEL. 2013. "Incompetent or Too Competent? Negotiating Everyday Cycling Identities in a Motor Dominated Society" *Mobilities*, Vol.8, NO.2, 252-271.

ALDRED, RACHEL, JAMES WODDCKOCK y ANNA GOODMAN. 2016. "Does More Cycling Mean More Diversity in Cycling." *Transport reviews*, Vol. 36, NO. 1, 28-44.

AUGÉ, MARC. 2009. *Elogio de la bicicleta*. Barcelona: Gedisa.

CHRISTENSEN, J., CHATTERJEE, K., MARSH, S., SHERWINF, H. y JAIN, J. 2012. "Evaluation of the cycling city and towns programme: Qualitative research with residents. UWE Bristol: University of the West of England, Department for Transport. Available from: <http://eprints.uwe.ac.uk/30579>

ESPINASSE, CATHERINE. 2007. "Le velo dans la nuit urbaine. Les pratiques, vecus et representations du velo dans la nuit urbaine". Rapport d'analyse détaillée présenté lors du 17ème congrès du Club des Villes Cyclables.

FISHMAN, ELLIOT. 2016. "Cycling as transport", *Transport Reviews*, Vol 36, NO. 1, 1-8.

GÖTSCHI, THOMAS, JAN GARRARD y BILLIE GILES-CORTI. 2016. "Cycling as a part of Daily Life: A Review of Health Perspectives". *Transport Reviews*, Vol. 36, NO 1, 45-71.

HERNÁNDEZ, MACARENA (Coord.) 2016. *Bicitopías: Hacia una antropología de la movilidad urbana*. Sevilla: Universidad Pablo de Olavide.

HORTON, DAVID. 2010. "Fear of Cycling" in *Cycling and Society*. Ashgate eBook. London.

HUERTA, ELENA y CRISTINA GÁLVEZ. 2016. "Mujeres en bicicleta. Imaginarios, prácticas y construcción social del entorno en la ciudad de Sevilla", en *Revista de Antropología Experimental* n.º 16, 111-128.

LORENZI, ELISABETH y CARMEN ACERO. 2016 "Observación de la calidad de las políticas de movilidad ciclistas desde la participación. Un estudio comparado de Madrid y Sevilla. *Revista de Antropología Experimental* n.º 16: 11-22.

ORTEGA, DIEGO. 2015. *Ciudadanos en pedales. Una etnografía sobre la nueva cultura de la movilidad. El caso de la ciudad de Valencia*. Tesis Doctoral: Universitat de València.

QUINTERO, VICTORIA y ESPERANZA MORENO. 2016. "Vivencias de la bicicleta y percepción del riesgo en las ciudades andaluzas" en Hernández, M. *Bicitopías: Hacia una antropología de la movilidad urbana*. Sevilla: Universidad Pablo de Olavide. 161-178.

SHELLER, MIMI y JOHN URRY. 2006. New mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38, 207-226.

## Estudios y manuales sobre Gipuzkoa

*Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa*. 2014. Diputación Foral de Gipuzkoa, 2014. Accesible en: [http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Investigaci%C3%B3n+Sociol%C3%B3gica+Bicicleta+en+Gipuzkoa\\_2014\\_ES.pdf/b620b1b3-c82d-48e6-83a5-06fe16d8f056](http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Investigaci%C3%B3n+Sociol%C3%B3gica+Bicicleta+en+Gipuzkoa_2014_ES.pdf/b620b1b3-c82d-48e6-83a5-06fe16d8f056)

*Estudio sobre conteos de usuarios de la red foral de vías ciclistas de Gipuzkoa*. 2015. Diputación Foral de Gipuzkoa. Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio. Accesible en: [http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/0/Zenbaketak+2015\\_es/d3665d48-524d-49a4-a7be-f05b5009ebd0](http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/0/Zenbaketak+2015_es/d3665d48-524d-49a4-a7be-f05b5009ebd0)

*Estudio sobre la utilización de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa*. 2017. Diputación Foral de Gipuzkoa. Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio. Accesible en: [http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/0/Erabiltzailei+galdeketa+2016\\_es](http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/0/Erabiltzailei+galdeketa+2016_es)

*Estudio sobre la utilización de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa*. 2017. Diputación Foral de Gipuzkoa. Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio. Accesible en: [http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/0/Estudio+Utilizacion+Vias+Ciclistas+Forales+Gipuzkoa+2017\\_ES.pdf/99119f09-2637-40e8-bab8-290db534f75f](http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/0/Estudio+Utilizacion+Vias+Ciclistas+Forales+Gipuzkoa+2017_ES.pdf/99119f09-2637-40e8-bab8-290db534f75f)

*Manual de las vías ciclistas de Gipuzkoa. Recomendaciones para su planificación y proyecto*. 2006. Diputación Foral de Gipuzkoa. Departamento para el Desarrollo Sostenible. Accesible en: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Manual+bidegorri+Gip.pdf/25873825-4eca-44f6-991b-8c71a5df3f5c>

*Gipuzkoako herri arteko bizikleta biden seinalizatpenerako gomendioak | Recomendaciones para la señalización de vías ciclistas interurbanas en Gipuzkoa*. 2014. Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias. Accesible en: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Bizikleta+bideen+seinalizatpena+WEB+Kalitate+BAXUA.pdf/f9ff5077-dc91-41a1-98eb-e40c7dd37e9a>

*Guía municipal de la bicicleta. Cómo desarrollar políticas locales de movilidad ciclista.* 2015. Diputación Foral de Gipuzkoa. Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio. Accesible en: [http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/0/Udal+gidaliburua\\_es/bc059cd6-4ed1-4917-bd09-b636df100683](http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/0/Udal+gidaliburua_es/bc059cd6-4ed1-4917-bd09-b636df100683)

*Recomendaciones técnicas para integrar la movilidad ciclista en las ordenanzas municipales.* Diputación Foral de Gipuzkoa. Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio. Accesible en: [http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/0/%20Ordenantzak+azkena\\_ES/beb69a2f-a043-46e6-b523-c209f5278af6](http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/0/%20Ordenantzak+azkena_ES/beb69a2f-a043-46e6-b523-c209f5278af6)

*Bicicleta y gobiernos locales. Guía de política de movilidad ciclista para municipios de Gipuzkoa, Navarra y Pirineos Atlánticos.* 2017. Diputación Foral de Gipuzkoa. Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio. Accesible en: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Manual+bidegorri+Gip.pdf/25873825-4eca-44f6-991b-8c71a5df3f5c>

## **Mapas**

*Donostiako Bidegorrien Planoa | Plano de bidegorris de Donostia.* Dbizi y #DonostiaBiziDut

*Gipuzkoako bidegorriak:*

[http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/153146/BIZI\\_MAPAdefinitiboa.pdf](http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/153146/BIZI_MAPAdefinitiboa.pdf)

*Gozatu 30ak | Disfruta los 30.* Dbizi y #DonostiaBiziDut

# GUIÓN PARA LAS ENTREVISTAS

**EXPERIENCIAS DE SEGURIDAD Y RIESGO** (factores, circunstancias, prácticas, percepciones).

## RECORRIDO POR LA EXPERIENCIA CICLISTA

¿Desde cuándo andas en bici? ¿Recuerdas con quién aprendiste a andar en bici?

¿Cuál es tu uso actual? ¿Cuánto y para qué la usas?

¿Desde cuándo? ¿Hubo alguna razón para empezar?

Además de los recorridos que utilizas actualmente, ¿has pedaleado en otros lugares antes? ¿qué tipo de lugares? ¿con qué motivos?

Como ciclista, ¿crees que ha cambiado tu manera de conducir o tu relación con la bicicleta?

¿Has tenido algún accidente, caída, choque, atropello, "sustos importantes"?

## VÍAS

¿Por dónde conduces: por la calzada, el carril bici, la acera?

¿Conduces por el *bidegorri*? ¿Por qué? ¿Qué opinas de ello? ¿Qué ventajas y que inconvenientes le encuentras al *bidegorri*?

(Creación de burbuja, alimenta discurso del miedo, refuerza dominación y velocidad del coche, luego salir es más peligroso, disminuye la atención automovilista /// más inclusivo, más seguro, ...)

¿Cuándo conduces por la calzada, qué sientes en relación a la seguridad y el riesgo?

(Reivindicación: cuantas más bicis más seguridad, empoderamiento, autoestima, autoconfianza, mismos derechos que el coche /// miedo y vulnerabilidad, presión, estrés...)

¿Cuál es tu experiencia de convivencia con el coche, bus, taxi, moto? ¿Y los camiones en vías no urbanas?

(Vulnerabilidad, sentirse extraño, sin espacio propio, intruso, ralentizo, agresividad, violencia, miedo, expulsado porque con carril bici no debe irse por carretera...)

¿Circulas por las aceras en bici? ¿Qué experiencias, en relación con el riesgo o la seguridad, has tenido?

¿Cuál es tu experiencia de convivencia con los peatones?

(Miedos, competencia por el espacio, la ruptura de su burbuja de seguridad, proxemia, conducta errática, personas mayores y niños, velocidad, timbrazos,...)

¿Prefieres un modelo integrado, como el británico, o uno segregado, como el nórdico? Esto hay que explicarlo –de forma breve y fácil- al preguntarlo. Si tuviéramos alguna foto –que pudiéramos mostrar a la persona entrevistada- para ilustrar de que estamos hablando también estaría bien.

¿Qué te parece un modelo que fomente la bici y para disminuir el riesgo, calme el tráfico, e iguale derechos de la bici, motos y coche?

¿Qué opinión tienes sobre los discursos basados en el riesgo, los cuerpos heridos, la invalidez, etc. (¿Crees que generan desconfianza?)

¿Cómo percibes la seguridad en cada tipo de carril bici: introducido en el tráfico, segregado, en aceras, ...?

¿Podrías decir que nuestra red de vías ciclistas está bien diseñada, cara a evitar riesgos?

Voy a darte una serie de calificativos con los que podrías asociarla y dime con cuales estás más de acuerdo: (con cada uno dime si: segura o riesgo)

completa, parcial, integrada, desarticulada, improvisada, uniforme, con fines principalmente recreativos, bien conectada, oscura, diáfana, estrecha, amplia, colapsada por otros usuarios ...

adecuada/inadecuada señalización, adecuada/inadecuada información...

¿El mantenimiento de las vías que utilizas ayuda a la seguridad o al riesgo?

Por ejemplo, por: el rebaje de bordillos, objetos como papeleras o farolas en medio, cristales, excrementos, cercanía a paradas de buses, a carretera, baches, charcos...

¿Cómo eliges los itinerarios según la geografía, -más corto, más rápido, cuesta, llano, adoquines, aceras, estética-?

¿Cómo eliges los itinerarios según el clima, - con lluvia, viento, sol, frío, en verano/invierno, de día/noche?

¿Cómo eliges los itinerarios según la señalización/comunicación: mapas, pre-visualización, previsión?

¿Qué relación tienes con las normativas y reglas de circulación: rechazo, resistencia, obediencia, interpretación, ignorancia...?

## HABILIDADES

¿Has hecho algún cursillo sobre bicicleta, y/o seguridad en bicicleta?

¿Te consideras una persona hábil conduciendo? ¿Conoces maniobras para evitar encontronazos, esquivar, acelerar, reaccionar rápidamente, frenar...?

¿Ves alguna relación entre tener potencia física o un cuerpo deportivo, y la seguridad en bici?

¿Has montado también en moto?

¿Te ayuda para evitar riesgos el conocimiento de la ciudad: semáforos, pavimento, estrechamientos y curvas cerradas, paradas buses, setos, señales, terrazas...)? ¿Algún caso/ejemplo?

¿Has aprendido a identificar el miedo, a superarlo, a asumir riesgos? ¿Cómo?

¿En tu experiencia, ha habido algún aprendizaje o progresión sobre: la atención durante el recorrido, el desarrollo de la capacidad de anticipación, la comprensión de las reglas de tráfico?

¿Tienes estrategias para disminuir el riesgo? ¿Cuáles en concreto?

Como ser visible y previsible, situarse delante en semáforos, circular a contramano, calcular las maniobras, calcular los ritmos, usar casco o timbre, tener buenos frenos, llevar un atuendo especial, llevar calzado adecuado, ropa adecuada, gafas especiales, chaleco fosforito.

¿Qué tipo de estrategias utilizas para comunicarte con el resto de personas con las que encuentras a lo largo de tu trayecto (bien sean ciclistas, conductores de vehículos o peatones)?

(Miradas, negociaciones, actos respetuosos, atenciones, señales corporales, acuerdos, disculpas, etc.),

¿Qué medidas reclamarías a las administraciones competentes para ayudar a mejorar la seguridad de las personas que ciclan?

¿Qué crees que puede hacerse para mejorarse la experiencia de las personas que ciclan habitualmente?

## ROBO

¿Te han robado la bici? ¿Cómo podría evitarse?

(Registro, videovigilancia, visibilidad, sanciones y penas, mercado compraventa, aparcabicis vigilado, espacio en casas –garaje, portal, tipos candado, etc.)

¿Cambia el riesgo con una bici eléctrica o profesional...?

# GUIÓN PARA LA OBSERVACIÓN PARTICIPANTE SOBRE EXPERIENCIAS DE SEGURIDAD Y RIESGO

## Señalar **LUGAR, ESPACIO, TIEMPO Y DURACIÓN:**

### 1. VÍAS

Características generales

Tipo: calzada, carril bici, acera, mixto

Tipo de bicicletas: eléctrica, profesional, paseo, reparto,

Otros vehículos: sillas de rueda, *skate*, patinetes, patines, etc.

### 2. CIRCUNSTANCIAS de seguridad y/o riesgo:

Personas usuarias: cantidad aproximada, perfil, actitud y uso del espacio.

Medio ambiente: clima (sol, viento, lluvia, etc.), geografía (pendiente, llano, paisaje, etc.), visibilidad (niebla, oscuridad, luminosidad, ...)

Señalización: semáforos, señales, marcas en el suelo, información, mapas, ...

Estado de la vía: pavimento (baches, charcos, altura bordillos,) configuración (estrechamientos, curvas cerradas, pendiente), objetos (setos, paradas de bus, papeleras, árboles...)

Integración, articulación y/o conexión con otro tipo de vías.

### 3. PRÁCTICAS de seguridad y/o riesgo:

Maniobras: ralentizar, competir, conducta errática, anticipar, calcular los ritmos y cambios de dirección, situarse delante en semáforos, reaccionar de forma rápida y hábil, adaptar la velocidad, etc.

Comportamientos: ser visible, ser previsible, conocer las reglas de circulación, avisar, mantener atención continua, escuchar música, utilizar el móvil, ...

Accesorios: llevar un atuendo especial, usar casco, usar timbre, usar chaleco fosforito, llevar calzado adecuado, llevar gafas especiales,...

Estrategias de comunicación y señales corporales: miradas, actos de respeto, atenciones, acuerdos, disculpas...



#### 4. SENTIMIENTOS percibidos de seguridad y riesgo:

¿Miedo, peligro, vulnerabilidad, agresividad, violencia, sentimiento de ser intruso, extrañeza, competencia, desconfianza, libertad, reivindicación, autonomía, dominación,...?

#### 5. APARCABICIS:

Modelos:

Sistemas de cierre:

Vigilancia, visibilidad, estado:

Otros lugares: árboles, verjas, etc.

