



Ángel Cabral González-Sicilia
Abogado (Bufete Génova)
Presidente de la Agrupación de
Técnicos Urbanistas de Andalucía
(ATUA-AETU)
[Telf.: 954274443]
www.bufetegenova.com

Fecha del artículo: 18/09/2008

BICI Y PEATÓN: FORZADA FUSIÓN.

Los pilares para toda movilidad sostenible suelen apoyarse en los transportes públicos, la bicicleta y el traslado peatonal. Vaya por delante que somos secuaces de la bicicleta como modalidad de traslación, pues se trata, entre otras cosas, de un transporte “saludable” y “limpio”, por cuanto, por un lado, fomenta el deporte, tan importante en nuestra estática e inerte sociedad; y, por otro, palia la motorización, con lo que se atenúan esas nocivas y crecientes emisiones contaminantes de monóxido de carbono, coadyuvando al cambio en la distribución modal a favor de pautas más ecológicas y eficientes.

El estímulo de la bicicleta viene auspiciado desde todas las instancias, y, también, desde el axioma de la movilidad sostenible a la que se alude en nuestra Ley de Suelo estatal¹. No obstante, la anhelada “armonía” de la bici y el peatón está huérfana de respeto, deferencia, y educación. Es de esta carencia de urbanidad de lo que se debe ser ferviente detractor.

¹ Ex arts. 2 y 10.1.c) del Real Decreto Legislativo núm. 2/2008, de 20 de junio.

El “idilio” entre bicicleta y peatón, principalmente, está ordenado en el Real Decreto Legislativo número 339/1990, de 2 de marzo² y en el Real Decreto núm. 1428/2003, de 21 de noviembre³. Y dado que se atribuye a los Ayuntamientos, entre otras, la competencia para la «ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad»⁴, y para la regulación mediante «Ordenanza Municipal de Circulación, de los usos de las vías urbanas» haciendo compatible la necesaria fluidez del tráfico rodado con el uso peatonal de las calles⁵, es por lo que el Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Sevilla aprobó⁶ la «modificación de la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas»⁷, que sistematiza las «normas de circulación para las bicicletas y peatones en las vías ciclistas y zonas peatonales»⁸.

A la luz de esos preceptos, el neologismo «vehículo» engloba todo «artefacto o aparato apto para circular por las vías o terrenos»⁹, es decir, que dentro de dicho término se engloba al ciclo (o sea, el «vehículo de dos ruedas por lo menos, accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas») y a la bicicleta («ciclo de dos ruedas»).

Y si la precedente premisa es acertada, no advertimos por qué no se requiere de permiso de circulación a toda “bici” (con las pertinentes excepciones¹⁰), dado que expresamente está prohibido el desplazamiento o tránsito «de vehículos que no estén dotados de la citada autorización»¹¹.

En efecto, previene nuestra normativa que «la circulación de vehículos exigirá que estos obtengan previamente la correspondiente autorización administrativa», y entre esos «vehículos» están inexorablemente las “bicis”, pues los preceptos del RDL 339/1990

² Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial -en adelante RDL 339/1990-.

³ Reglamento General de Circulación -en adelante RD 1428/2003-.

⁴ Ex art. 7.a) del RDL 339/1990.

⁵ Párrafo “b)” del precitado art. 7 del RDL 339/1990.

⁶ En su sesión de fecha 18 de abril de 2008.

⁷ Publicada su normativa en el Boletín Oficial de la Provincia de Sevilla núm. 117, de 22-05-2008.

⁸ Art. 1.a) de la Ordenanza.

⁹ Anexo I.4º RDL 339/1990.

¹⁰ Pensemos, por ejemplo, en los niños pequeños.

¹¹ Ex art. 61.1 RDL 339/1990.

son «aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos»¹². Así pues, toda bicicleta debería estar en posesión de un “permiso de circulación” para recorrer las calles de nuestras ciudades (inexistente hoy por hoy). No hablamos del Registro que se pretende crear¹³, sino del permiso de circulación.

En segundo término, por «acera» debemos concebir toda «zona longitudinal de la carretera o calzada, elevada o no, destinada al tránsito de peatones»¹⁴, entendiendo por «peatón» la «persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos» aludidos y «los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas»¹⁵.

De tal forma que las «bicicletas circularán por los carriles bici cuando estos existan, sin perjuicio de que les esté permitido circular en caso contrario por la calzada ordinaria»¹⁶ y los peatones, en general, «circularán por las aceras, paseos y zonas peatonales debidamente señalizadas»¹⁷.

Es decir, que en principio un/a señor/a que porta una “bici”, no debería ir montado en ella cuando pasea por una acera, sino que debería ir a pie, dado que es equiparado al peatón aquél que conduce a pie «un ciclo o ciclomotor de dos ruedas».

El problema emerge del art. 41 de la Ordenanza municipal, dado que insta como regla general la permisibilidad en virtud de la cual «en zonas peatonales y en aceras de más de cinco metros de anchura, (...), las bicicletas podrán circular, en los momentos en los que no exista aglomeración de viandantes (...)». Con lo que se está consintiendo que un «vehículo», como tal¹⁸, discurra por donde deambulan los viandantes (peatón).

¹² Recuérdese el brocardo y principio general del derecho «ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus».

¹³ Previsto por el art. 45 de la Ordenanza.

¹⁴ Punto 1º del Anexo de la Ordenanza municipal y, en términos parecidos, vid Anexo I.55º del RDL 339/1990.

¹⁵ Anexo de la Ordenanza municipal y Anexo I.2º del RDL 339/1990.

¹⁶ Art. 35 de la Ordenanza, por el reenvío que realiza el art. 12.4 “*in fine*” del RD 1428/2003.

¹⁷ Ex arts. 13 de la Ordenanza y 121 RD 1428/2003.

¹⁸ Ya dijimos que nuestro ordenamiento prevé a la “bici” como vehículo (ex Anexo I.4º RDL 339/1990: pues engloba todo «artefacto o aparato apto para circular por las vías o terrenos»).

Y, palmariamente, afloran las fricciones entre ambos (peatón y bicicleta), y allí donde no llega la norma, debería comenzar a alumbrar la educación, para que la confluencia sea pacífica, y podamos seguir auspiciando la “bici” sin traba, oposición y negativa de la colectividad.

Y no hablamos de educación vial, sino de respeto como valor intrínseco en la relación interpersonal. El respeto identifica a la persona como valor. «El tráfico es un asunto de todos, que a todos concierne, donde la solidaridad y el respeto hacia los demás son la norma por excelencia»¹⁹. No obstante, «educación es algo que reciben los más, que muchos transmiten y que pocos tienen» (Karl Kraus). Por lo que, no debe exasperarnos o incomodarnos el que el peatón conviva con la bicicleta por las aceras, pues de momento, y bajo determinadas circunstancias, está legitimado este escenario, si bien guardemos educación todos los usuarios de las mismas, aunque sea tan complejo este postizo e impuesto matrimonio.

¹⁹ Texto extraído del Folleto distribuido por la Dirección General de Tráfico 2004.