



Valencia sobre dos ruedas

El movimiento biciecológico en la ciudad de Valencia cumple 17 años. En este tiempo ha ayudado a visibilizar la figura del ciclista urbano, aunque sus principales caballos de batalla son conseguir la conexión entre los diferentes tramos que conforman la red del carril bici y promover el debate sobre la adecuación del modelo de expansión urbano con el transporte sostenible.

OSCAR BORNAY

FOTOS: FERNANDO MAFÉ

Los aficionados a disfrutar de Valencia en bicicleta lo llaman "la no-red". Es decir, aquello que desde la administración municipal se publicita como una de las mayores redes de carril bici urbano de España se convierte, muy a menudo, en un puzzle de tramos disgregados e inconexos. A veces, incluso, faltos de lógica, como el carril bici de la Calle la Safor, que acaba ante un muro. Una pregunta: ¿cómo puede ir un ciclista que viva en un barrio de la periferia -pongamos como ejemplo, Patraix o Sant Isidre- a comprar al Mercat Central sin de-

jar el carril bici? Tal vez hayan imaginado la respuesta. No se puede, en un momento u otro, el vial específico para los ciclistas desaparece literalmente bajo las ruedas, cuando no es invadido por vehículos de reparto o por los mismos peatones -como sucede en la calle del Hospital, auténtico *punto negro* del trazado por la falta de señalización-.

La ciudad de Valencia tiene, según asegura el Ayuntamiento, unos 75,5 kilómetros de carril bici, y aunque es una longitud considerable, el colectivo ciclista más importante de la ciudad, Valencia en Bici, denuncia la "falta de voluntad política" para adecuar convenientemente esta red a las necesidades de los usua-

Seguridad para el ciclista urbano

Circular por una gran ciudad siempre exige una gran concentración por parte del ciclista, sobre todo si, como ocurre en Valencia, la falta de conexión entre tramos de carril bici le obliga a introducirse entre el tráfico. La seguridad es, por tanto, primordial. Ahí van algunos consejos:

Utilice ropa apropiada para que los conductores y peatones lo reconozcan fácilmente.

Los zapatos deben quedar bien ajustados. Hay que tener cuidado con no dejar cordones sueltos.

Prescindir de elementos que distraigan la atención sobre el tráfico, como el mp3.

Extreme la precaución en las intersecciones, mucho

cuidado con los peatones, huecos, alcantarillas des-tapadas, rejillas de alcantarilla, piedras, vidrios rotos, o cualquier otro obstáculo en la vía.

Aprenda a mirar hacia atrás por encima del hombro sin perder el equilibrio ni desviarse de su trayectoria.

Avisé con tiempo y con señales manuales sus movimientos.

Amarre la bicicleta para evitar hurtos.

Elegir la ruta es un paso fundamental, por ello Valencia en Bici editará una guía para que los usuarios sepan dónde se encuentran los tramos de carril bici y cuáles son las alternativas a las calles con mayor densidad de tráfico.

rios. No es una queja nueva. Desde que la asociación fue creada a principios de 1990 ha denunciado en diversas ocasiones lo que consideran una "falta de planificación" a la hora de construir los carriles bici. Esta ausencia de organización vendría respaldada por los diferentes modelos de vial que tiene la ciudad. Por ejemplo el color: hay carriles pintados de verde, (el color original, desestimado en los últimos proyectos, porque invita a pasear a los peatones por encima), otros pintados de rojo, otros de gris y otros que ni siquiera están pintados, según asegura el colectivo. Además, el pavimento también muestra sus propias singularidades, ya que hay tramos hechos de hormigón, otros de baldosas, de ladrillo, de asfalto en la ronda sur, de tierra zahorra compactada en el viejo cauce del Túria, e incluso sobre arena, como ocurre en el Paseo Marítimo, aspecto que dificulta enormemente la marcha del ciclista. En cuanto a la planta, el aficionado a las dos ruedas sin motor puede encontrar desde carriles que van por la acera a otros que son una mera ampliación de la misma, mientras que en otros tramos van por la calzada separados por bordillos que en los cruces se suben a las aceras y otros que se pierden en las calles peatonales por falta de señalización.

FALTA DE COBERTURA

"La situación del carril bici en Valencia es, para explicarlo de un modo gráfico, como una bolsa de fideos, hay muchos pero separados", asegura el miembro de Valencia en Bici Fernando Mafé. Según un estudio elaborado por esta organización biciecológica a pie de calle -cuentakilómetros en mano-, la longitud del carril bici en Valencia en diciembre de 2006 llegaba hasta los 62 kilómetros, de los cuales más de la mitad -35 km-, discurrían por jardines, paseos, rondas periféricas, campus universitarios o zonas recientemente urbanizadas, frente a los 27 km que daban servicio a áreas de la ciudad ya consolidadas. "Esto significa que, según nuestra estimación, -aclara Mafé- los tramos de carril bici sólo dan cobertura al 5% de la población de la ciudad". Una situación muy diferente de la de los usuarios del automóvil, en la que calles y carreteras dan servicio al 95% de la pobla-

Cada primer viernes de mes se celebra la bicifestación Masa Crítica, para reivindicar los derechos de los ciclistas y otra forma de concebir la ciudad.

ción. Esta distribución desigual del carril bici queda manifiesta en el estudio de la asociación, en el que se destaca que más de la mitad del trazado se reparte entre el Jardín del Túria -con unos 7 km-, el Paseo Marítimo -2,25 km-, los campus universitarios -10,25 km-, las rondas sur y norte -con un total de 6 km y los nuevos barrios de expansión de la ciudad -Avenida de Francia con 3,25 km, Orriols-Benicalap con 2,25 km y Campanar con 7,5 km.

El colectivo ciclista de la ciudad, así como la Federación de Vecinos intenta desde hace años que el Ayuntamiento alcance un pacto por la movilidad con los colectivos ciudadanos, sin éxito. La necesidad de este pacto se acrecienta por el hecho de que en los últimos años ha crecido notablemente el número de personas que deciden hacer sus trayectos urbanos en bicicleta, tal como asegura el portavoz de Valencia en Bici Antón Llópez: "La imagen del ciclista urbano ha dejado de ser rara, se ha convertido en algo habitual". No es sólo que los tiempos cambien, o que haya algo más de conciencia ecologista entre la ciudadanía. Este incremento en el número de usuarios de la bicicleta también ha tenido que ver con la afluencia de estudiantes Erasmus a Valencia, más acostumbrados en sus

países de origen a la idea de ir en este medio de transporte. Este factor ha ayudado, en efecto, a visibilizar al ciclista urbano. "La parte negativa -señala Llópez- es que este aumento y la falta de red viaria conectada, han llevado al ciclista a tener que ir por la acera, con lo que a veces se molesta al peatón".

Para Llópez, el movimiento biciecológico ya ha superado la primera fase de su reivindicación, que era la visibilización del ciclista y de la bicicleta como forma de transporte urbano. La segunda etapa consistirá en ahondar en el debate sobre la conveniencia de adecuar el modelo de expansión de la ciudad hacia modos de transporte que no primen lo estrictamente motorizado y contaminante. "Cuando comenzamos este movimiento el concepto de ciclista urbano era más quijotesco. La sola presencia de una bici entre el tráfico ya era heroica, debíamos hacernos notar y -añade Llópez- tal como se está desarrollando la ciudad, de una forma cada vez más expansiva, la necesidad de establecer una red viaria que comunique estas zonas con el centro cobra más fuerza". Una de las críticas del colectivo biciecológico es que la administración municipal ha delegado en las empresas constructoras que están desarrollando proyectos en las nuevas zonas de expansión urbanística la realización de nuevos tramos de carril bici que, al igual que los que existen en el núcleo consolidado de la ciudad, no forman parte de una red unificada. "No es sólo una cuestión de sostenibilidad ambiental, se trata de un debate que habrá que encarar en el futuro", subraya Llópez. Un ejemplo para la reflexión: el pasado mes de septiembre el alcalde de Madrid, Alberto Ruiz Gallardón, afir-



Imágenes del carril bici de Valencia.

mó que "si 10.000 madrileños cogieran la bicicleta en lugar del coche, se evitaría la emisión de 120.000 kilos al día de CO₂". Sólo en Valencia penetran cada día 120.000 vehículos privados con sus correspondientes tubos de escape, y los accesos a la ciudad soportan 900.000 vehículos al día. Así pues, para el portavoz de Valencia en Bici, el trazado y el modelo urbanístico de la ciudad "prioriza siempre al coche sobre la bici, el tranvía o el autobús, así como las grandes avenidas son problemas que sin duda obedecen a un concepto que desfavorece la sostenibilidad en el transporte". Para la asociación se trata de "ausencia de democratización de los espacios comunes".

ORDENACION DEL TRAFICO

Para favorecer la integración de los tramos disgregados del carril bici el colectivo biciecológico ha ideado una propuesta de *ciclocalles* o *calles 30*. Este planteamiento viene, según Mafé, del cuestionamiento del concepto tradicional de carril bici. "Crear carriles bici en todas las calles para proteger a los ciclistas del tráfico supondría un enorme esfuerzo a la ciudad", señala. Por ello el concepto de *calle 30*-a imitación del sistema de pacificación del tráfico utilizado en algunas ciudades de Europa como Friburgo o Ferrara-, es, para Valencia en Bici, una solución que combina todas las necesidades de transporte. En este sentido Llópez explica que "se trata de calles en la que la

velocidad estará limitada a 30 km y en las que la prioridad la tiene el peatón, las bicicletas, el transporte público y, por último, el coche". Desde el colectivo biciecológico afirman que la implementación de esta propuesta lograría enlazar todos los tramos de carril bici, y además "se estaría creando una nueva forma de vivir la ciudad, pues el peatón podría disfrutar más de su barrio, y esto generaría un mayor dinamismo -dice Llópez-, incluso en el pequeño comercio".

Esta idea no es nueva, Valencia en Bici se la presentó al concejal de Circulación y Transportes, Alfonso Novo, durante la última reunión mantenida entre el colectivo y el consistorio, en primavera de 2006. No obstante, el pasado 18 de septiembre Novo anunció que antes de finales de año se habilitarán varias calles del casco histórico para convertirlas en "zona 30". Y no sólo eso, sino que además, en algunas zonas de los barrios de Russafa, Campanar, Benimaclet y Patraix también se crearán otras calles de velocidad limitada, una pequeña victoria moral para el colectivo biciecológico, pero Novo anunció también aquel día el cese de la ampliación del carril bici para conectar los tramos existentes, una pequeña victoria moral para el colectivo biciecológico.

Por ello, entre otras razones, desde Valencia en bici seguirán convocando cada primer viernes de mes -como desde hace siete años- la bicifestación Masa Crítica, para reivindicar los derechos de los ciclistas y otra forma de concebir la ciudad.

www.valenciaenbici.net
www.conbici.org
www.ciclismourbano.org
www.ciudadciclista.org



JOSEP **RENAU**
1907-1982

Compromís i cultura

prorrogada fins al 6 de gener

La Nau - Universitat de València. Del 25 de setembre al 10 de novembre de 2007

Seccions exposició: **Temps de República: entre la formació i el compromís (1926-1931); Sala Martínez Guerricabeitia, Espanya en guerra (1936-1939); Sala Thesaurus, Creuant l'oceà: l'exili a Mèxic (1939-1958); Sala Estudi General, Imatges per a travessar el mur. A la República Democràtica Alemanya (1958-1982); Octubre CCC.**

