

SEGUNDA PARTE:
MOVILIDAD EN BICI EN EL ÁREA METROPOLITANA DE
VALENCIA: LA RESPUESTA POLÍTICA A LAS PRESIONES DEL
MOVIMIENTO BICIECOLOGISTA.

MOVILIDAD EN BICI (Y PEATONAL) EN LA CIUDAD DE VALENCIA (1986-1997)

“Es por tanto, una guerra dura y difícil siempre; pero no desesperada (para eso haría falta creer en el Futuro), porque cuenta con que los ideales del Poder nunca llegan de veras a cumplirse y por bajo sigue siempre latiendo la infinita resistencia de la gente a dejarse convertir del todo en Masa de personas”. Agustín García Calvo

• El comienzo: El carril bici-

En 1986 se inaugura el primer *carril-bici* de Valencia. Son nueve kilómetros de *acera-bici* de color verde que conectan la plaza del Ayuntamiento con el campus universitario de la av^a Blasco Ibáñez. Era el fruto -a pesar de la labor minadora de la prensa conservadora de la ciudad- de la presión ejercida por el primer movimiento *biciecológista*¹ y de la ilusión creadora de un alcalde de padre anarquista en los primeros años de socialdemocracia en España. Pero eran tiempos de verdadero desierto *bicicultural*. Una minoría dentro de las minorías se movía en bici por la ciudad y 9 km de *acera-bici* que no iban a ninguna parte, no iban a ser la panacea que resolviera de golpe los problemas de la movilidad *bicicletera* de la ciudad. Así es que que el poco uso del carril fue aprovechado por la oposición conservadora para atacar duramente al alcalde **Ricard Pérez Casado**. Sólo fue hacia 1989-1990 cuando se empezó a ver cierta mejoría en la percepción que tenía una parte de la ciudadanía a la hora de lanzarse a utilizar la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos. El boom de la bici de montaña por aquellos años hizo aumentar el número de ciclistas de la ciudad y dio pie a la creación -con objeto de defender el carril bici de los constantes atropellos a los que se veía sometido- de un colectivo bastante numeroso de personas que tomó la denominación con una optimista vocación generalizadora de “*col.lectiu València en Bici*.” Desde entonces, el uso del “*carril-bici*” y en general de la bici en la ciudad se fue incrementado a pasos agigantados aunque porcentualmente bajos debido a la posición bajo cero desde la que se partía.

Los primeros años del “*carril-bici*” fueron una carrera de obstáculos que a lo largo de 10 años fueron solucionando más o menos, según trazados y según la mayor o menor intensidad de uso.

“En cinco años hemos aumentado tanto, que ya no nos conocemos todos y, desgraciadamente, no nos saludamos al cruzarnos. El comentar el clima en el semáforo no ha triunfado como práctica de convivencia bicicletil”. Mario Gaviria

¹ La *colla biciecológista Mes lluny* apoyada por el *Grupo Ecologista Libertario* y puntualmente, por algunas asociaciones de vecinos y otras entidades ciudadanas, llevaron a cabo una campaña de sensibilización con diversas marchas y actos a lo largo de 1984.

Dos textos entresacados de "Opinión de los lectores" del diario Las Provincias y la Hoja de Valencia de diciembre y noviembre de 1991, nos daran una clara idea de en que consistieron esos obstáculos:

La facultad de medicina i el carril bici

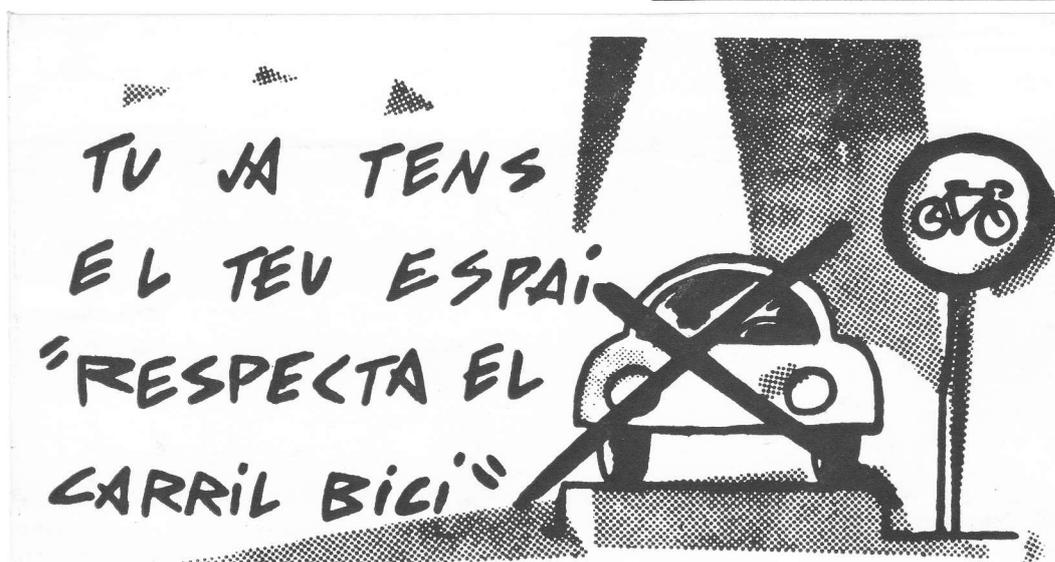
A València tenim un carrilet menut i ple d'obstacles. De manera que qualsevol viatge pel carril bici es torna una insòlita aventura similar a l'Odissea d'Homer. On no hi ha cap sorpresa és davant la facultat de Medicina i Farmàcia de València, ja que sempre està el carril bici ocupat per cotxes (...) Des del Col·lectiu València en bici, decidírem l'edició d'unes pegatines pedagògiques per engaxar-li les al cotxe premiat, "Tu ja tens el teu espai, respecta el carril bici". No obstant això, és insuficient. Hem vist conductors que han desenganxat, immediatament, el missatge didàctic i entusiasmats l'han llançat a terra. I els hem agut de preguntar "Vosté a sa casa també tira els papers al sòl? I damunt s'enfaden (...) Cal que l'Ajuntament no s'inhibisca i no legitime la llei de la selva, on sempre guanya el poderós don cotxe(...)

Santi Almiñana, Sal.lus Herrero
(Acció Ecologista-Agró)
En Las Provincias 18/12/91

Carril Bici

Me alegré mucho de que pusieran este carril, porque a los ciclistas, los coches y los autobuses no nos tienen la mínima consideración (...) Sin embargo no se respeta, ni por parte de los automovilistas, ni por los peatones, ya que mi inicial alegría cuando pusieron el carril se vio sustituida por un sentimiento de rabia violenta al comprobar que era usado por mucha gente que no va en bici. Las señoras pasean por allí sus bebés (...) en una actitud temeraria ya que podrían ser atropelladas por uno de nosotros. Hay muchos chavales que van por el carril bici a gran velocidad con sus monopatinas, incluso con patines normales. Estos supongo yo, que también tienen derecho, y la verdad es que debo decir que son los más respetuosos (...) No entiendo como los peatones van por el carril bici fastidiandonos a nosotros si hay aceras de cuatro metros (...) Quiero pedir respeto también a aquellos conductores de coches y motos que aparcan sobre el carril, y se convierten en auténticos obstáculos de un itinerario que en lugar de ser placentero, a veces se convierte, por culpa de todo lo anterior, en un camino del infierno.

Agustín Martín Haro
En la Hoja del Lunes 1/11/91



A pesar de la polémica surgida entorno al uso o no uso del carril, en verano del 92, la *Universitat de València* apoyó la petición del *col.lectiu València en Bici/Acció Ecologista-Agró* de aprovechar la construcción de la línea cuatro del Tranvía para crear un *carril-bici* en paralelo a la vía. La Generalitat dependiente del gobierno del PSOE y el Ayuntamiento en manos del PP se pasaron la pelota los unos a los otros y finalmente se inauguró en enero de 1994 la primera línea de tranvía moderno de Valencia y también de España, sin el tan requerido *carril-bici*. Aun así, durante la construcción del tranvía, la plataforma fue utilizada con bastante frecuencia por los ciclistas que luego -una vez el tranvía en funcionamiento- siguieron utilizándola a costa del riesgo que ello supone. Una vez más las instituciones públicas se quedaron por detrás de las previsiones de movilidad de la gente. Error que reconocería después, el plano de la futura red ciclista que el ayuntamiento elaboró en 1995. La verdad es que por aquél entonces el "*carril bici*" era una patata caliente: Ni el recién salido gobierno municipal del PSOE "por miedo a las críticas de la derecha y del periódico *Las Provincias*" ni el recién llegado -que fue artífice de una fuerte crítica durante sus años de oposición- querían saber nada del asunto.



DELEGACION DE CIRCULACION
Y TRANSPORTE



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

Sin embargo, tras una entrevista que tuvo el *colectivo Valencia en Bici* con el nuevo concejal de Circulación y Transportes, el tema de la ampliación y mejora del *carril-bici* se desbloqueó. El concejal **Francisco Camps** proveniente de las nuevas generaciones del PP debió entender que el tema le podía dar prestigio entre el electorado conservador más joven y ayudar a su partido a dar una imagen más moderna. La disyuntiva que le planteó *el colectivo Valencia en bici* "puedes hacer dos cosas, ir por delante de los acontecimientos o ir por detrás" parece que hizo efecto y tras un paseo en bici por el "*carril*" en agosto de 1992, anunció que mejoraría el trazado ya construido, cosa que cumplió a los pocos meses. Aún así, quedaron pendientes para la eternidad algunos asuntos como el restablecimiento del carril de la calle Ramón Asensio, o la largamente prometida *pista-bici* de Valencia al Saler (aprobada en pleno municipal a propuesta de EU en octubre de 1991).

En noviembre de 1992 el *Diario 16* publicaba un artículo donde *el colectivo Valencia en Bici* resumía el estado del "*carril-bici*". En

dicho artículo se manifestaba que sólo un 50 % del carril tenía condiciones para ser utilizado. La parte que discurría por el casco antiguo no tenía mucho sentido y sólo se abogaba por los itinerarios trazados por avenidas grandes con tráfico denso y a alta velocidad. Se criticaba la escasa visibilidad en las intersecciones producida por los setos que bordean el carril a lo largo de la prolongación de Blasco Ibáñez, se criticaba la existencia de bordillos y por lo tanto falta de rampas en las intersecciones, los tiempos de espera en los semáforos en contra de ciclistas y peatones y como siempre la situación de aparcamiento público gratuito en que seguía convertida todavía la acera y el “carril-bici” frente a las facultades de Medicina y Farmacia. Las actuaciones a las que se comprometió el concejal de Circulación y Transportes, se encargaron en los meses siguientes de subsanar algunos de estos errores -en especial el de los “bordillos rompellantas”- y en dar mejores entradas y salidas a la red construida. Con estos accesos y su conexión con la *Universidad Politécnica*, el carril creció unos metros más, pero se perdieron otros al ser construido justo encima, un centro deportivo en la calle Ramón Asensio como ya dijimos anteriormente.

• La ampliación-

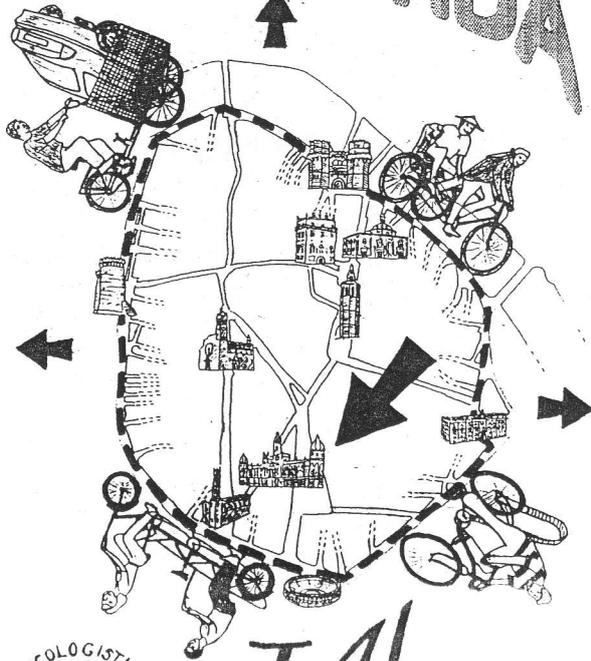
Mientras tanto, la actividad reivindicativa del *col.lectiu València en Bici* integrado dentro de *Acció ecologista-Agró* subía de ritmo a lo largo de 1993 con la “plantá” de una falla en la plaza del Ayuntamiento, la organización por tercer año del día de la bici, la celebración de una boda en bici de “cachondeo”, etc, y culminó a principios de 1994 con la convocatoria de una serie de bicifestaciones y otras actividades bajo el lema “**Carril Bici a la Ronda, Ja!**”. Diez años después de las campañas intensivas del movimiento biciecológico anterior que se saldaron con el primer tramo de *carril-bici* de la ciudad, se desarrollaron los hechos que dieron un nuevo impulso a la red de vías para bicicletas de Valencia.

Debido pues, a la importancia que tuvo esta nueva campaña en el desarrollo de la red para bicicletas de la ciudad, entraremos a explicarla más a fondo:

La Generalitat todavía en manos del PSOE siguió apostando por el desarrollo del transporte público ferroviario en el área metropolitana. Después de haber conectado en la ciudad, la red del ferrocarril de cercanías metropolitano que le cedió la FEVE mediante una línea de metro, planteó seguir con la interconexión de la red bajo tierra. Ahora le tocaba el turno a la línea que desde los poblados de l’Horta Nord debía atravesar la ciudad hasta la av^a del Cid-Mislata. Para ello se estaba perforando un túnel bajo parte de la primera ronda de circunvalación, en las calles Colón y Xátiva. Con estas calles en obras, *València en Bici/Acció Ecologista-Agró* planteó la posibilidad de trazar un *carril-bici* en calzada a lo largo de toda la ronda de circunvalación al centro histórico de Valencia. En teoría para *el colectivo*, el metro debería liberar la ronda del paso de vehículos al que se veía sometida. Mientras tanto, la concejalía de Circulación y Transportes seguía “estudiando la ampliación del “carril-bici” existente en la ciudad.”² Pero eran muchos años “en estudio” y los ciclistas organizaron una campaña de presión que puede resumirse en este comunicado interno de *Acció Ecologista-Agró*:

² En el País del 17 de marzo de 1993.

CARRIL BICI A LA RONDA



JA!

“El *col.lectiu València en Bici-A.E.A* abrió el año con fuerza después de un periodo de calma que se nos hacía insoportable. Las cuatro *bicifestaciones* programadas para los dos primeros meses del 94 se han visto recompensadas en dos sentidos. Primeramente porque la calle se ha movido, la gente ha participado, ha reivindicado y se ha divertido. En segundo lugar porque dentro del Excm Ayuntamiento se ha planteado la ampliación del “*carril-bici*” después de muchos años de parálisis, y lo que es más importante, se empieza a considerar a la bici entre algunos sectores del mismo como un medio de transporte competitivo y eficaz aunque todavía secundario. La crónica de los hechos se puede resumir de la siguiente manera:

-Sábado 15 de enero, más de 100 personas entre *bicicleteros* y patinadores tocados con sombreros de toda clase y condición, reivindican a lo largo del primer cinturón de ronda un *carril-bici* a la vez que se manifiestan contrarios a la obligatoriedad del casco. Hay bronca con los conductores que llegaban tarde ¡cómo no! al fútbol.

Viernes 28 de enero, casi 100 personas (muchas repiten) se manifiestan de nuevo por un *carril bici* en la ronda y en contra de la construcción de un parking en la plaza del Ayuntamiento.³ Se coincide con la comitiva de coches de caballos de la Fallera Mayor y la Alcaldesa de Valencia. Se corean durante tres cuartos de hora frente al Ayuntamiento cánticos espontáneos como “Rita, Rita, Rita si fueses en bicicleta estarías menos gordita” o “La fallera Mayor que vaya en bicicleta”. La gente se desahogó a gusto (vamos como si fuese un partido de fútbol pero en reivindicativo).

Sábado 12 de febrero, 200 personas acuden esta vez. La gente llega disfrazada de todo lo que se le ocurre. Vienen además dos personalidades de excepción (las/los impostores) de la Fallera Mayor y la Alcaldesa de Valencia que al parecer se dieron por aludidas en la anterior *bicifestación*. Esta vez los coches oficiales fueron dos bici-triciclos (rickshaw) conducidos por dos pomposos y subversivos chóferes. Hubo mistela, vino, cacao y papas para todos, y nos acompañaron nuestros compañeros *bicicleteros* de *Amics de la bici* de Barcelona y *Pedalea* de Zaragoza.

Jueves 24 de febrero, casi un centenar de *bicicleteros* acabamos de nuevo gritando aquello de “¿Y los coches? Pa qué, ¿Y los parkings? Pa qué, ¿Y las autovías? Pa qué, pa qué, pa qué”.

³ El grupo municipal de UV socio de gobierno del PP en el Ayuntamiento, planteó sacar a subasta la construcción de un parking en el centro del centro de la ciudad. Algunos medios de comunicación como Diario 16 y los partidos de la oposición y otras asociaciones ciudadanas abrieron un debate público que se saldó con la decisión de la concejalía de Circulación y Transportes, de poner una serie de condiciones técnicas que hicieron poco rentable su construcción y explotación a las empresas dispuestas a realizarlo.

¿En qué ha concluido todo esto? Primero, el anuncio en prensa la semana posterior a la primera *bicifestación* de la creación de una red de “carriles bici.”⁴ Segundo, una reunión tardía eso sí y por lo tanto con poca capacidad para corregir errores de diseño, con los técnicos de la concejalía de Circulación y Transportes con los siguientes resultados:

1- Comienzo de la ejecución del plan de aceras y “carriles bici” (únicamente una parte de la red en estudio).

2- Interés por aumentar el tráfico ciclista desde el 5% actual a un 10-15%.

3- Interés por incorporar carriles a los nuevos proyectos urbanísticos (Bulevar Sur y Norte, avenida de Francia etc)...”

El concejal **Francisco Camps** se guardó las espaldas y presentó los nuevos carriles como algo distinto a lo realizado por el anterior gobierno municipal al que no se dudó entonces en criticar: “Los nuevos carriles estarán separados de la acera y ganarán espacio a costa de la calzada evitando así el aparcamiento en doble fila”⁵. Se ganaba terreno al coche, pero al coche aparcado y en calles donde la circulación era escasa y por lo tanto el carril-bici casi innecesario.

“Los ciclistas urbanos no gastamos gasolina, no contaminamos, no hacemos ruido, no atropellamos casi nunca a nadie, apenas ocupamos espacio, no estropeamos la calzada, no necesitamos aparcamientos subterráneos, ni semáforos, tenemos mejor salud y menores gastos sanitarios. Nuestros conciudadanos y los ayuntamientos nos deben mucho. De la misma manera que la gasolina urbana, no debería bajar de mil pesetas el litro, los ciclistas deberíamos recibir una ecotasa negativa, devolvemos lo que ahorramos a la comunidad. Por ejemplo, eximirnos del impuesto sobre la renta veinte duros diarios, poca cosa, pero lo suficiente para las reparaciones y el mantenimiento anual. Algo simbólico, algo que nos reconozca a los gregarios como superhombres, no sólo a Miguel Induráin”.

Mario Gaviria



⁴ En Las Provincias el 18 de enero de 1994.

⁵ En Las Provincias del 18 de enero de 1994.

También se valió del visto bueno de *Valencia en Bici*⁶ a pesar de que esta organización se encontró con una política de hechos consumados: O lo aceptaban tal como se les planteaba o no lo aceptaban.

Pero ¿Qué pasó con el carril-bici por la primera ronda? *Valencia en Bici*, la recién creada comisión de *Vianants de Acció Ecologista-Agró* y el grupo municipal de IU respaldaron la decisión de la concejalía de Circulación y Transportes respecto a la ampliación de las aceras en la calle Colón e insistieron en el tema del *carril-bici*.⁷ Pero la concejalía tenía clara su política de tráfico: En la ronda y tras polemizar con las asociaciones de comerciantes (poco dadas a los cambios) se ampliaron las aceras, pero el resto era para los coches, las bicis ya tenían bastante con la red proyectada por las calles secundarias de la ciudad.



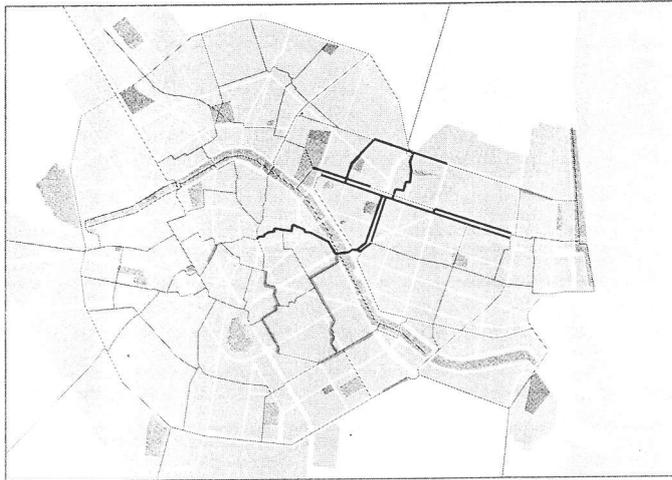
El Ayuntamiento, para asegurarse el éxito de los nuevos “*carriles-bici*”, puso en funcionamiento el 10 de marzo a través de la delegación de Policía Local, una unidad de policía en bicicleta con el fin de vigilar el aparcamiento ilegal encima de las aceras y el “*carril-bici*”.

En el mes de abril, las *asociaciones de vecinos de Cabañal-Cañamelar* se dirigieron por escrito al Ayuntamiento con la petición de la prolongación del *carril-bici* de Blasco Ibáñez hasta el paseo Marítimo.

⁶ En el Levante **Camps** manifestó “Los recorridos se han hecho recogiendo las solicitudes de los colectivos ciclistas y de otras organizaciones. Se ha notado un aumento de la utilización de la bicicleta en los últimos años.”

⁷ En Las Provincias el 11 de junio de 1994 y el Levante el 13 y el 14 de junio de 1994.

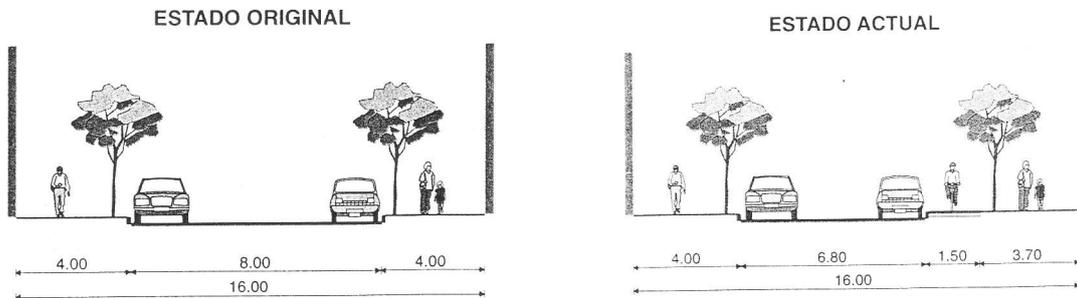
Red actual de "carril-bici"



— carril construido 1986 y ampliación 1991

— carriles construidos entre 1994 y 1997

Perfiles de la adaptación de los carriles construidos entre 1995 y 1997 a su paso por el Ensanche



• Cambio de estrategia: Ciclocalles y Ciutat Vella Sense Transit, asignaturas pendientes todavía -

-Las ciclocalles-

El esfuerzo realizado por el colectivo *biciclero* de la ciudad hasta 1994 fue tan grande que después se desinfló. La actividad del *colectivo* descendió aunque continuó en dos frentes. También es cierto que una vez comprometido el Ayuntamiento con la red de *carriles-bici* la atención de los medios de comunicación por las reivindicaciones *bicicleras* bajó bastante. Con la edición y comercialización del plano de *ciclocalles*, la actividad se encaminó primero a través de la prensa y después con acciones de calle a dar a conocer la existencia de unas propuestas más abiertas de promocionar el uso de la bici. Así, tras asistir un representante *del colectivo* y otro del Ayuntamiento al **IX congreso Velo-City**¹⁰ en la ciudad suiza de Basilea, el diario *El País* publicó un artículo donde *Valencia en Bici* denunciaba lo que consideraba un doble juego del Ayuntamiento:

¹⁰ Cada dos años la *Federación de ciclistas Europeos* a la que pertenece *Valencia en Bici*, organiza un congreso internacional con presencia de políticos usuarios y técnicos para hablar y promocionar la bici como medio de transporte.

“En el folleto presentado por la delegación de Circulación y Transportes del Ayuntamiento en Basilea, lujosamente editado a todo color, se afirma que “Valencia se ha convertido en la primera ciudad española con un proyecto de trazado de una red de carril urbano de 110 km de longitud, de la que ya se han realizado importantes actuaciones (24 km) y de la que hay redactados proyectos de construcción de un total de 17 km de carril-bici” (...) El Ayuntamiento destaca la espectacular evolución de las intensidades medias computadas, aunque apunta que hay un cierto grado de conflictividad entre ciclistas y peatones en puntos donde la concentración de viandantes es alta. También señala el folleto que “la aceptación por parte de los ciudadanos es irregular”, ya que “ciertos sectores de la sociedad exigen su implantación generalizada, mientras para otros no está justificada la inversión necesaria para este tipo de infraestructuras”. Más que la implantación generalizada de carriles, *Valencia en Bici* lo que solicita es una política global de cara a la bicicleta (...) “No se trata sólo de hacer *carriles-bici* sino de poner en marcha una política diferente sobre la movilidad en la ciudad” (...) sobre la eficacia del *carril-bici*, el Ayuntamiento aporta unas cifras de uso que destacan un fuerte incremento desde 1990, superior al 60% en algunos casos. Así el carril que conduce a la *Universidad Politécnica* supera las 1400 bicicletas por día y el de la avenida de Aragón las 1000. El carril más céntrico, en cambio, sólo registra el paso de unas 400 bicicletas diarias.”

Los datos del reportaje demostraban:

- 1- Que los carriles más utilizados eran los que discurrían por grandes avenidas de circulación rápida.
- 2- Que 1990 con el boom de la bici de montaña y fecha en que se creó *el colectivo* fue el cambio en la tendencia en el uso de la bici en la ciudad.
- 3- Si el Ayuntamiento reconocía que los gastos en infraestructuras no estaban justificados para una parte de los valencianos, era razón de más para ahorrarselas y siguiendo con las tesis de *Valencia en Bici* reducir gastos sustituyendo la red de “*carril-bici*” por una red de *ciclocalles*.

Además, *Valencia en Bici* no se dió por vencida en el *carril-bici* de la calle Xátiva (en la primera ronda). La segunda fase de las actuaciones previstas de ampliación del “*carril-bici*” tenía previsto el enlace de los barrios del sureste de la ciudad con el centro a través del pasaje Doctor Serra junto a la plaza de toros. El carril cruzaba junto al paso de peatones la calle Xátiva y otro ramal se bifurcaba por encima de la acera de la plaza de toros para entrar en la estación de ferrocarril de la Estación del Norte.

Valencia en Bici hizo dos alegaciones, la segunda una reelaboración más técnica de la primera con objeto de denunciar la discriminación a la que se verían sometidos peatones y ciclistas sobre la acera de la plaza de toros a la salida de una estación ferroviaria con un alto trasiego de peatones. Propusieron la realización de un verdadero *carril-bici* en calzada a lo largo de la calle Xátiva disputando espacio a los nada más y nada menos que nueve carriles de circulación para vehículos motorizados. Las alegaciones quedaron en un asunto entre la delegación de Circulación y Transportes y *el colectivo* que no interesaron a la prensa.

Y ello a pesar de que el acceso en condiciones de peatones y ciclistas a un punto de intercambio modal como el que se iba a convertir dicha calle -con la construcción de una boca de metro frente a la estación de RENFE- era y es de suma importancia para la movilidad sostenible de la ciudad. Un artículo de opinión que se envió al diario Levante y que no se publicó, intentaba demostrar la importancia que este tema tenía para el futuro de la ciudad:

PER UN CARRER XÀTIVA MÉS DEMOCRÀTIC I UNA CIUTAT MÉS HABITABLE

Per exercir el poder cal ser un polític amb un càrrec institucional, o bé una persona amb molts diners: dues classes de persones amb capacitat per prendre grans decisions que ens afectaran a altres. No obstant hi ha un altre tipus de decisions, molt més petites, més insignificants en aparença, que sovint són delegades a instàncies inferiors, i que poden tindre una repercussió força més directa a les nostres vides del que *a priori* pot semblar. Aquestes decisions a l'àmbit local, quotidiana, sovint passen desapercebudes i romanen a l'inconscient precisament per això, per la seua proximitat.

Un exemple del que acabem de dir es troba a la qüestió del *microurbanisme*, és a dir, del disseny del medi ambient urbà més proper al ciutadà o ciutadana: com es planeja o dissenya un carrer, les seues voreres, com s'integren els diversos elements, com es solucionen els problemes d'accessibilitat... Seria molt extens entrar en tots i cadascun dels casos en què caldria revisar el disseny urbanístic. La ciutat és pràcticament un *continuum* de casos a revisar. No obstant n'hi ha un que per la seua singularitat i oportunitat històrica, no podem passar sense comentar: el nou disseny del carrer Xàtiva (quan s'acaben les obres de la línia 5 de FGV). El carrer Xàtiva és un dels més importants i emblemàtics de la ciutat al qual s'afegeixen elements que el singularitzen encara més, com ara l'estació principal de la ciutat (que va transportar a més de 20 milions de viatgers sols l'any passat), la plaça de bous, l'Institut Lluís Vives, i la futura línia 5 de FGV. Però sobretot **el carrer Xàtiva es distingeix per ser l'únic pas possible per als vehicles no motoritzats** (bicicletes, minusvàlids, patins, carrets de mercat...) **que es desplacen dels barris del SE** (Russafa, La Plata, Salamanca, Montolivet...) **als del SO** (Jesús, Sant Isidre, Vara de Quart, Patraix, l'Olivereta...) **de la ciutat**. (Inversemblant? No. Resultat de dècades d'inhibició - o incompetència - política en matèria d'urbanisme: les bicicletes només poden creuar les vies de RENFE a l'altura del carrer Xàtiva doncs no és possible fer-ho per la calçada del tunnel

de les Grans Vies, ni tampoc pel pas de Peris i Valero, i òbviament, tampoc per la V-30). Per això denominem aquesta situació **d'oportunitat històrica, perquè és ara el moment de fer un disseny de carrer que faça compatibles bicicletes, vianants i automòbils d'una manera equitativa i justa**. D'una manera que satisfaga les necessitats dels vianants que alhora són viatgers, estudiants, espectadors... ciutadans, i esmenar errades cròniques com adequar l'únic pas de bicicletes entre el SE i el SO de la ciutat.

En comptes d'això ens trobem que l'Ajuntament planejava un carrer Xàtiva que potser satisfà les necessitats dels cotxes, però en absolut les de les persones (viatgers, vianants, ciclistes...). I no les satisfà per les següents raons:

i) - mescla el trànsit ciclista amb el de vianants per damunt de la vorera absolutament concorreguda de la plaça de bous, i també als passos zebra: el **conflicte vianant-ciclista** està servit.

ii) - obliga que els vianants que ixen o van, sovint de pressa, a l'estació creuen en dos temps tant el carrer Alacant com el carrer Bailén, simplement perquè els cotxes puguen tindre un trànsit més fluid. Açò, en uns carrers de l'amplària dels esmentats significa que la gent creuarà, tinga el semàfor en verd o en roig, per la part lògica de creuar: la part més estreta. Heus ací el **conflicte vehicle motoritzat-vianant** servit, amb l'agreujant que el resultat pot no ser una simple molèstia com en el cas i).

iii) - ignora la inversió pública en una via d'alta capacitat (la nova línia 5), no aprofitant aquest fet per alliberar espai en favor dels vianants. Ben al contrari, s'entesta en mantindre 9 carrils! de circulació al carrer Xàtiva desoient les recomanacions de la Unió Europea i del mateix Ajuntament quant a la necessitat de reduir el trànsit privat motoritzat a les ciutats de l'UE per ser aquest el principal problema mediambiental i de salut pública d'aquestes.

¿I açò per què?, ¿per què aquest oblit sistemàtic dels vianants i ciclistes?. Perquè açò és el resultat del que passa quan el

responsable polític (el **regidor** corresponent i l'**alcaldessa**) s'inhibeix, per ignorància o desídia (ho considera un assumpte menor, de poca rellevància política) en favor dels tècnics del seu departament, alguns dels quals són els mateixos que des de temps de **Franco** vénen dissenyant els carrers d'aquesta ciutat (¿heu notat algun canvi significatiu en política de trànsit -de com es dissenya el carrer- en aquesta ciutat quan canvia de color el poder municipal?). I és que és normal, perquè el departament que dissenya la planta viària dels carrers (i fins i tot per on aniran aquestos carrers) s'anomena "de Circulació i Transports"... de cotxes, caldria afegir. Perquè per a ells, les

persones i les bicicletes no circulen, no transporten,... no compten. Però ells no tenen la culpa. Ells són tècnics i a l'Escola Superior els van dir que els que circulen són els cotxes, o com a molt, les motos. I ells van aprovar les assignatures. Ells són uns bons tècnics, i malgrat detentar un poder immensíssim, ells no tenen la culpa. La culpa és dels que estan per damunt d'ells, els responsables polítics, que alguna vegada deurien adonar-se que allò que passa en un entorn de 100 metres del ciutadà té més rellevància política del que *a priori* semblen atorgar-li.

Josep Gavaldà València en Bici



Los rifirrafes dialéctico-técnicos no interesaban a los medios de comunicación y *el colectivo* decidió pasar a la acción de calle. En diciembre de 1996 un "comando" nocturno empezó a instalar placas de madera pintadas, adosándolas en las señales de tráfico e indicando la existencia de rutas para bicis o *ciclocalles*. La repercusión en prensa fue escasa, sólo la cartelera Turia se hizo eco de ello.¹¹ Mientras tanto, el Ayuntamiento anunciaba la realización de la segunda fase de ampliación del *carril-bici* de las tres que propuso en 1994¹² y el compromiso de destinar 100 millones durante 1997 a la terminación de las siguientes fases.

Este momento fue aprovechado por el colectivo de ciclistas para mediante un artículo de opinión¹³ criticar duramente la falta de diálogo existente entre la concejalía de Circulación y Transportes y los usuarios, y el inmovilismo referente a la

¹¹ Cartelera Turia del 2 al 8 de diciembre de 1996.

¹² En Las Provincias del 8 de noviembre de 1996.

¹³ En diario Levante en diciembre de 1996.

multitud de medios técnicos que se podrían combinar para fomentar el uso de la bici (*aceras-bici, carriles-bici, pistas-bici, ciclocalles*, pasos para bicis en subterráneos, direcciones en contrasentido, etc.) La crítica fue suficiente como para que los servicios técnicos de la concejalía contestasen a las segundas alegaciones que hacía meses habían sido presentadas al respecto de la calle Xátiva: "El ingeniero que suscribe informa que por este Servicio se está preparando el proyecto de ampliación de *carril-bici* con cargo al presupuesto de 1997, en este proyecto se incluyen instalaciones para facilitar el paso de bicicletas en determinados pasos elevados o subterráneos para peatones. Respecto a la propuesta de la calle Játiva, no se puede considerar por seguir vigentes las razones expuestas y comunicadas al interesado con motivo de su anterior solicitud." Las razones expuestas se basaban en que eran necesarios más de tres metros (un carril de circulación de coches) para trazar un *carril-bici* en la calzada de la calle Xátiva. La segunda alegación del *colectivo* se hizo utilizando un manual de medidas de *carriles-bici* editado por el propio Ministerio de Fomento donde quedaba claro que no era necesario trazar carriles de tres metros de anchura. Por ello, la respuesta de los servicios técnicos de Circulación y Transportes pareció al *colectivo* una excusa técnica sin fundamento, que encubría la falta de voluntad por parte de estos de dar espacio a la bici en dicha calle.

¿CIEN MILLONES EN CARRIL BICI?

Lo que en un principio debería ser para nosotros/as una buena noticia, tememos que nos deje con mal sabor de boca. Y nuestro temor está fundamentado teniendo en cuenta cuáles son nuestras relaciones con la concejalía de Circulación y Transportes. Éstas se pueden resumir en dos palabras: No existen. Al ex concejal Francisco Camps, algo más receptivo que el actual, ya le planteamos la necesidad de mantener reuniones técnicas con cierta periodicidad (...) A pesar de no existir esa relación periódica que hubiésemos deseado, la concejalía no ha dejado por ello de recibir sugerencias y alegaciones técnicas a los proyectos de carriles bici hechos y en marcha. Las respuestas de los servicios técnicos han sido de dos tipos: No puede ser y Sin respuesta. Las razones de tal actitud, al margen de las políticas, sólo se pueden entender como resultado de una prepotencia tecnocrática que no tiene justificación; en tanto en cuanto el diseño de vías ciclistas para los técnicos españoles es tan o incluso más misteriosa que lo que es para nosotros los usuarios. Sería largo entrar aquí en detalles sobre la futura red ciclista que ha asumido el ayuntamiento (...) los principales puntos de discrepancia en torno a esa red ciclista, y que son los siguientes:

1º/a Desde nuestro punto de vista, los distintos tipos de vías para bicis (en acera o en calzada) **son necesarios y efectivos**

en las calles y avenidas de tráfico denso y rápido. El ejemplo de la avª Aragón o Blasco Ibáñez es el más claro ya que se ha revelado como el tramo de acera bici más utilizado según encuestas del propio Ayuntamiento.

1º/b Sin embargo, **las futuras ampliaciones pueden perder utilidad si su diseño o trazado no es el adecuado:** Es el caso de algunos cruces de calles en la avª de los Naranjos o de la calle Músico Ayllón en el que los ciclistas son desviados de su trayectoria creándoseles además, problemas de seguridad. En cuanto a los trazados ¿De que sirve un carril bici como el de la avª de Francia que no da accesibilidad a la acera donde estarán los comercios y viviendas?

2º/a La reciente red de aceras bici por calles secundarias del Ensanche y Ciutat Vella propuesta por el ayuntamiento, tiene como principales ventajas el que posibilita la marcha contrasentido en las calles por donde pasa, y el que por lo general no quita espacio al peatón sino a los coches en doble fila. Por ello la apoyamos en su momento, tras un "lo tomáis o lo dejáis", a pesar de algunas deficiencias de diseño y concepción que ya advertimos entonces.

Sin embargo, y a pesar de la labor de la policía en bici, estas aceras bici son en determinados puntos (conocidos por nosotros y por lo tanto susceptibles de solucionarse) bloqueadas o invadidas por los coches. Ello

unido a deficiencias de diseño que mezclan a peatones y ciclistas en estrechas aceras (el tramo de la calle Cotanda y adyacentes, aún sin terminar, es una verdadera tomadura de pelo) y a la poca necesidad de éstas en las ya de por sí poco peligrosas calles por donde transcurren, hace que muchas veces no sean utilizadas por los ciclistas.

2º/b Y en estas calles ¿No sería mejor integrar la bici en el tráfico en vez de separarla? Creemos que sí, que **las “Ciclocalles” que proponemos en las calles secundarias** son mejor medida por ser mucho más baratas, de rápida implantación y sobre todo más eficaces para los ciclistas que las

aceras bici. Bastaría con señalizarlas y adoptar medidas de reducción de velocidad. Estas podrían complementarse en algunas calles de sentido único, con contrasentidos autorizados a las bicis, y en los cruces con calles peligrosas con carriles pintados en calzada. ¿Qué queremos pues?: Fundamentalmente que se nos consulte como usuarios que somos de la futura red ciclista y lo que es más importante aún, que se tomen en cuenta nuestras sugerencias técnicas que ya se aplican en muchas ciudades de Europa.

Col·lectiu València en Bici

RUTES URBANES PER ANAR EN BICI



PER VALENCIA



CASA
VERDA

PORTAL DE
VALLDIGNA, 15 BAIX

INTENCIONS

La majoria de la ciutadania té una visió esbiaixada de la seua ciutat, que a l'hora de moure's es manifesta en la selecció dels seus destíns segons els grans eixos de circulació motoritzada (Grans Vies, Rondes, grans avingudes...). Per aquell que viu la ciutat des de la seua bicicleta li resulta necessari aprendre de nou la seua geografia i oblidar-se de tots els carrers consagrats al motor.

Les rutes urbanes per anar en bici són un intent de redissenyar els grans eixos de comunicació de la nostra ciutat des del punt de vista de qui hi va en bicicleta. Estan pensades per a evitar el soroll, la contaminació, i el perill del trànsit motoritzat que arrossega les nostres ciutats, amb uns traçats allò més directes possible. Açò no sempre ha sigut possible, i per això part d'alguns itineraris transcorren per llocs poc recomanables per a la vida.

Amb molt de seny i per a una millor eficiència, també ha sigut necessari (sense cap vergonya per la nostra part) recórrer a trams curts que van en contrasentit, ja que així no fem més que reivindicar els carrers de doble sentit per a la bicicleta que ja existeixen en altres ciutats d'Europa. Pensem que estes rutes podrien convertir-se en **Ciclo-carrers** (o carrers senyalitzats de velocitat 30 amb preferència per a la bici), com ja proposàrem en més d'una ocasió a la Delegació de Circulació y Transports de l'Ajuntament.

Per últim esperem que l'ús continuat d'estes rutes per tots vosaltres i nosaltres ajude a consolidar-les de manera efectiva com a ciclo-carrers que haurien de ser.

• Ciutat Vella Sense Transit-

El otro frente vendría de la consciencia de que la mayoría de los ciudadanos no eran ciclistas, pero tampoco conductores: Eran sencillamente peatones, y las medidas tendentes a peatonalizar calles beneficiaban a la sostenibilidad de la ciudad e indirectamente a los desplazamientos en bici. La historia, como la de la bici, arrancaba desde los años 80. En el barrio del Carmen, lugar de encuentro de toda clase de tribus urbanas y grupúsculos ecologistas y de izquierda durante los 70 y 80, comenzó a reivindicarse su peatonalización. Eran tiempos en que el culto al coche estaba en sus más altas cotas y la lucha (a falta de oídos prestos a escuchar razonamientos) cogía el camino de la algarada callejera. Pintadas a lo largo del carrer de d'Alt pero también de vez en cuando, contenedores o vidrios rotos intentaban impedir el paso de vehículos.

En los 90 la sensibilidad pública empezó a cambiar aunque muy lentamente. En esos años el Ayuntamiento del PSOE se dedicó a peatonalizar algunas calles aisladas aquí y allá a lo largo y ancho de Ciutat Vella. Calles como la del Hospital, passeig de Russafa, Ribera, etc... pero también, y además con más ahínco, asfaltaron casi toda la ciudad y continuaron con una política de dar vía libre al automóvil incluso en

detrimento de la bici y los peatones (bajo el mandato de **Clementina Ródenas** se amplió el viario de la avenida de Aragón retranqueando para ello parte de la acera y el mejor tramo de "carril bici" existente). En noviembre de 1992 *la asociación de vecinos del Carmen* organizó un acto en el que se pedía peaje a los automovilistas que atravesaban el barrio. A dicho acto se adhirió también el *colectivo Valencia en Bici*. En marzo de 1993 el concejal de Circulación y Transportes **Francisco Camps**, anunciaba la posibilidad de cerrar al tráfico el centro histórico de 7 a 10 de la mañana. Era el fruto de una serie de debates que el grupo municipal de IU había iniciado durante los plenos y que culminaron con un compromiso por parte del equipo de gobierno, de favorecer una política local encaminada a la restricción progresiva del tráfico privado.¹⁴

Fue sólo un globo sonda para tantear la opinión pública. Dicha opinión pública se encauzó a través de las asociaciones de comerciantes del centro histórico con un rotundo NO. Y todo a pesar de que las restricciones eran fuera de horario comercial, y que habría una serie de tarjetas para excepciones. Sin embargo, entre las medidas que anunciaba el concejal, no figuraba el posible cierre de barrios cuya trama urbana los hacía lógicamente acreedores de esas medidas: "No tiene sentido por ejemplo, cerrar al tráfico las calles del barrio del Carmen, porque la intensidad de circulación que tienen no es significativa." Estando las cosas así, en agosto de ese mismo año, la situación del tráfico y aparcamiento salvaje en el barrio del Carmen se hace insostenible. *València en Bici y els Verds* inician una campaña de sensibilización mediante carteles en los bares de ocio de la zona invitando a la gente a aparcar fuera del casco viejo, y a acceder en bici, a pie o en transporte público. La campaña contó con el apoyo de casi el 90% de los dueños de los locales de ocio.¹⁵ La verdad es que la situación creada en la que vecinos no podían entrar o salir de los portales de sus casas -al verse obstaculizados por los coches aparcados sobre las aceras y pegados a las paredes- obligó al señor **Camps** que meses antes había dicho que era una tontería cerrar las calles del Carmen, a cerrarlas los jueves, viernes y sábados por la noche. Desde luego la medida no era más que un parche, en tanto que las calles que no se cerraban, seguían padeciendo los mismos problemas y que con ella no se quería reconocer de una vez por todas, que el barrio del Carmen por su estructura urbana y por su ausencia de comercio era y es el barrio que mejor admitiría una peatonalización casi integral.

¹⁴ En el Levante el 12 de marzo de 1993.

¹⁵ En el Levante del 2 de agosto de 1993 y en D-16 el 11 de agosto de 1993.

Unas semanas después, aparecía en el diario Levante del 23 de agosto, un artículo de gran interés para el futuro de la movilidad sostenible de la ciudad.

Un plan financiado por la Generalitat y el Ayuntamiento (los dos en manos del PP) “permitirá la peatonalización del centro histórico en un plazo de 10 años. El estudio dirigido por el catedrático de la *Universidad Politécnica* **Angel Cayuela** fue examinado por las autoridades municipales que dieron el visto bueno a las líneas generales”. Estas consistían en evitar el tráfico de paso por Ciutat Vella para dirigirlo hacia las Grandes Vías, la peatonalización de numerosas áreas en un periodo de 10 años, la habilitación de aparcamientos para residentes y la prolongación del tranvía desde la estación del Pont de Fusta hasta la estación del Norte atravesando Ciutat Vella. El 6 de septiembre en un

Bajo la luna de Valencia ; Por Manitú !

Bajo la luna de Valencia unos duermen, o lo intentan, y otros queman sus últimos cartuchos en busca de diversión, de con quien pasar la noche o sumidos en artificiales paraísos.

De día la ciudad ha sido un caos, y a la luna de Valencia parte de la misma volverá de nuevo a serlo. Los vehículos de cuatro ruedas con “Bakalao” para todos se adueñan a gran velocidad de las grandes vías. Al poco las aceras del Carmen, Cánovas o la avenida de Aragón serán sometidas a su tiranía. A la luna de Valencia lo poco conseguido para la bici será tapado por las filas de carrocerías en las aceras de la avenida Aragón. Es la ley del más fuerte, la de las “mayorías adoctrinadas”.

La cultura del coche, de la velocidad y el Bakalao se impone, pero no con la Razón, sino con el márketing. Pero no todo está perdido; ya la luna ha visto como el Carmen se cierra de noche a la voracidad automovilística. Razón tan razonada que hasta los devoradores de asfalto disfrutan de las nuevas restricciones. Y a la par con estas “inducidas” e insuficientes decisiones municipales, **la tribu de los Indios pies-dos ruedas** se extiende buscando amor y música interior por las calles calladas de la noche. La tribu crece y goza de la ciudad haciendo gozar a todos. ; Y pongo a la luna por testigo !

Antonio Llópez Moreno. En Cartelera Turia

representados en la *plataforma Ciudadana por un Centro Histórico Vivo* y especialmente por la presidenta del *Mercado Central* **Vicenta Lloris**.¹⁷ Los comerciantes consiguen que diversos planes de peatonalización queden en mero maquillaje de las calles a reurbanizar e incluso que la ampliación de las aceras de la calle de la Paz resulte ridícula. Ante esta situación *Valencia en Bici* decide movilizarse y en febrero de 1996 convoca un acto de

¹⁶ En Levante el 16 de febrero de 1996, 13 de abril 1996, 4 de junio de 1996, 3 de diciembre de 1996, etc.

¹⁷ Ver Levante y Provincias del 10 de abril de 1995, Levante 20 de febrero 1996. **Vicenta Lloris** en Levante del 9 de abril 1995 y en revista de difusión gratuita Aquí (Todo en archivo *Valencia en Bici*).

protesta en el Mercado Central que no tuvo ninguna repercusión en la prensa. *El colectivo* se molestó además, en hacer un sondeo entre 100 compradores del mercado que reveló que la mayoría accedía al mismo a pie, y que también una mayoría apoyaría medidas a favor de la accesibilidad peatonal y en transporte público¹⁸.

También ese mismo mes, se intentó a instancias de *València en Bici* y *Vianants* formar una plataforma de asociaciones del Barrio del Carmen a favor de restringir el tráfico. La plataforma a la que se convocó a *Archival*, *El Centre Excursionista de València*, la *Asociación de Vendedores del Mercado de Mosén Sorell*, *Albarca* y la *Asociació de veïns del Carme* no funcionó porque sólo tuvo el respaldo de la asociación de locales de ocio *Albarca*. *Archival* estaba claramente en contra, el *Centre Excursionista* se limitó a dejar el local de reunión y no se preocupó de un tema que al parecer quedaba lejos de su actividad diaria. Los vendedores de *Mosén Sorell* no se pusieron de acuerdo y la gran decepción para los patrocinadores vino por la actitud de la *Asociació de veïns* que no quiso “mojarse.” A pesar de todo, tanto comerciantes como vecinos estaban como veremos más adelante, muy sensibilizados con el tema.

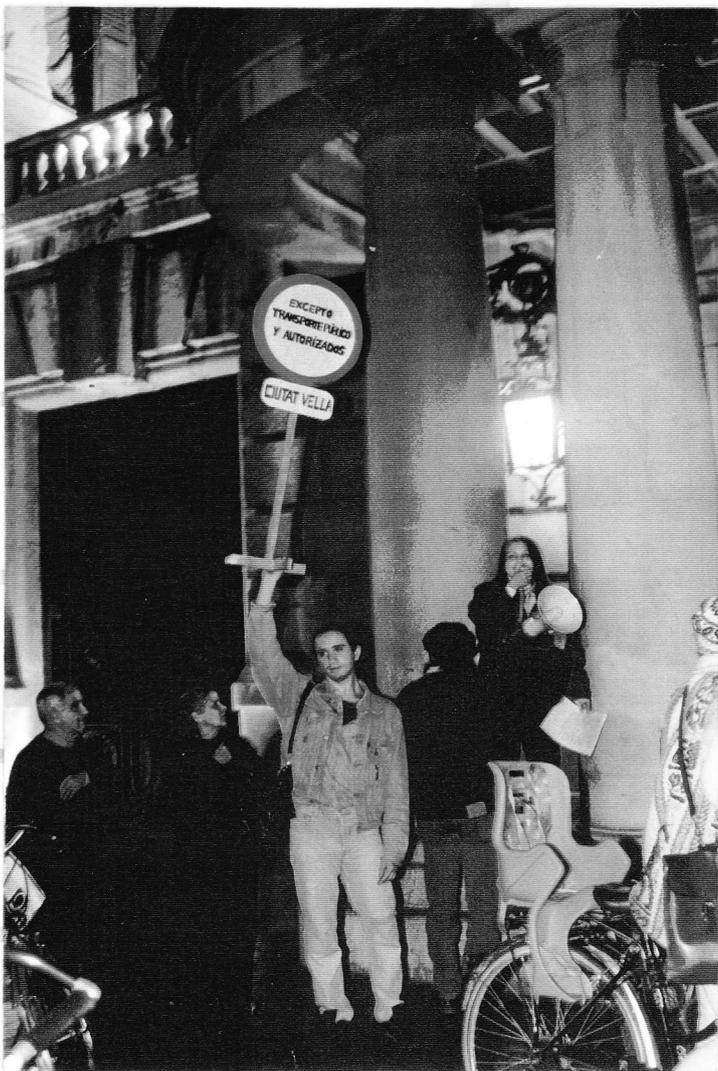
Al margen del movimiento ecologista, y frente a la *plataforma Ciudadana por un Centro Histórico Vivo* integrada por el comercio, *Archival* y algunos vecinos, se creó la *Comissió Viure el Centre Històric* integrada por vecinos y algunas organizaciones y profesionales preocupados por el centro histórico. Se trataba de contrarrestar la gran influencia que ejercía el comercio sobre las decisiones del Ayuntamiento, dando mayor credibilidad que los “radicales” del ecologismo en bici. Esta plataforma dejaba de lado la palabra endemoniada de “peatonalización” esgrimida por el ecologismo y hacía mayor incapie en la necesidad de un plan especial de tráfico y de aparcamientos para residentes. En realidad se pedía algo semejante, pero utilizando una terminología que no levantase ampollas entre los sectores más conservadores. Por el otro lado, la presidenta *del Mercado Central* hablaba de “peatonalizaciones compatibles” cuando la realidad era que se oponía a todas las que se proponían e imitando a las grandes superficies del extrarradio iniciaba una campaña de regalo de bonos de gasolina para los compradores del Mercado. El único que supo convencer a los comerciantes de que la gente no sólo iba a comprarles en coche, fue el gerente de Cercanías de RENFE **J.J Cholvi**, que logró un acuerdo con la *Asociación de Comerciantes del Centro Histórico* para que los usuarios del tren obtuviesen descuentos. Los números cantaban, y de 50.000 viajeros diarios que Cercanías llevaba a la estación del Norte, el 22% admitía hacerlo por motivo de compras.

El final del año 96 se saldó con un nuevo intento de la delegación de Circulación y Transportes por controlar la excesiva afluencia de vehículos al centro con objeto de la campaña de Navidad. De nuevo los comerciantes del *Mercado Central*, *Unión Gremial* y *Fevalco* respondieron con un acto de protesta a las puertas del Mercado que “achantó” a la concejalía.¹⁹

Mientras tanto, desde hacia ya un mes los *bicicleteros* de *Valencia en Bici* repartían por la ciudad pasquines anunciando una *bicifestación* que se celebró el sábado 18 de enero de 1997 y que quedó excelentemente resumida en *El País* del día siguiente: “El frío y la lluvia no amilanaron a los más de 200 manifestantes de todas las edades que en la tarde de ayer recorrieron el centro de la ciudad a lomos de bicicletas, patines, sillas de ruedas, e incluso monopatines a vela, por una “*Ciutat Vella* sin tráfico”. La bicimanifestación (...) rodeó el casco histórico, zona “que no está diseñada para el tráfico” según la *coordinadora Ciutat Vella Sense Trànsit*, convocante de la protesta. El acto reivindicaba “las calles para vivir, para jugar, para relacionarnos, para divertirnos y

¹⁸ En archivo de *Valencia en Bici*.

¹⁹ En *El País* del 14 de diciembre de 1996.



no para los coches". Se realizó una parada de avituallamiento delante del Mercado Central, donde los manifestantes merendaron y un portavoz de la coordinadora leyó un comunicado en el que se culpaba a la presidenta del mercado, **Vicenta Lloris**, de realizar una cruzada antipeatonal y de cortar de raíz todo intento del Ayuntamiento (al que se tildó de "bastante cagón") por poner fin al "desmadre automovilístico". Tras reponer fuerzas, se plantó frente al consistorio una señal de tráfico que prohibía el paso a los automóviles, "excepto al transporte público y vehículos autorizados", la "primera piedra" "para peatonalizar el centro." La noticia también salió reflejada en Las Provincias junto a la noticia de que la Alcaldesa **Rita Barberá** daba el visto bueno a la presidenta del *Mercado Central* sobre la idea de prolongar la avenida Barón de Carcer hasta la entrada de la calle Bolsería.²⁰ Se habría así de nuevo, la polémica desatada en los años del franquismo respecto al "esponjamiento" del casco antiguo.

²⁰ En las provincias del 19 de enero de 1997.

Pero la *bicifestación* tuvo repercusión en el *Mercado Central* y su presidenta acusó a *Ciutat Vella Sense Trànsit* de “tratar de peatonalizarlo todo” de “seguir una línea pura de hiper-peatonalización” y de “obligarlos a trasladarse fuera de la ciudad al estilo de los grandes hipermercados para no perder ventas.”²¹ La visión de *Ciutat Vella Sense Trànsit* no era más que el resultado de una serie de hechos²² que uno tras otro boicoteaban todo intento de reducción del tráfico en el centro histórico y a pesar de ello el manifiesto de convocatoria de la *bicifestación* se alejaba mucho de la hiper-peatonalización de la que se les acusaba. Los ánimos se caldeaban y el Ayuntamiento lejos de aplicar los planes que decía tener previstos (recuerdese lo de ir peatonalizando gradualmente en un plazo de 10 años) adoptaba la postura más cómoda de dejar que el enfrentamiento se hiciese entre la propia sociedad civil y siempre dejándose chantajear por la posibilidad de perder votos entre sus votantes naturales: Los comerciantes más conservadores del Centro Histórico.

A finales de enero, aprovechando la celebración de la reunión de intelectuales a nivel internacional que la Alcaldesa de Valencia **Rita Barberá** reunió bajo el lema de “**Los desafíos del III Milenio**”, *Ciutat Vella Sense Trànsit* desplegó una serie de pancartas reivindicativas que asociaban la racionalidad del III Milenio con una *Ciutat Vella Sense Trànsit*. Pero el Milenio entrante no tenía ningún viso de ser más racional con las políticas que se seguían aplicando: El 9 de febrero en el diario Levante se daba noticia de que el Ayuntamiento pensaba construir aparcamientos tras la fachada de los edificios de *Ciutat Vella*. Era una solución para la falta de aparcamiento que tenían los vecinos pero “también los clientes del comercio” y no dejaba de ser triste el ver casi hecha realidad aquella frase de denuncia que hablaba de que “los verdaderos habitantes de las ciudades ya no son los humanos sino los coches”, que ahora ya, tendrían su propio apartamento en pleno centro de la ciudad medieval europea. Aquella ciudad, que paradójicamente nació para el intercambio entre personas.



²¹ En cartelera Túria del 27 de enero al 2 de febrero de 1997.

²² Oposición con resultados a la ampliación de las aceras de la calle de la Paz, propuestas de esponjamiento urbano prolongando la av^a de Barón de Carcer, propuestas de aparcamiento junto al mercado para 300 plazas de coche...

El concejal de Circulación y Transportes **Jorge Bellver**, comentó: “Pensando en que futuros gobiernos municipales puedan pensar de forma diferente aunque partiendo de la máxima de que una peatonalización total nunca será posible, hemos previsto que los aparcamientos públicos de ronda hacia adentro se reconvertirán automáticamente en estacionamientos para residentes si se corta la circulación de esas calles”. Por fin el ayuntamiento del PP dejaba claro que su compromiso adquirido en pleno en 1993 no lo cumpliría. Parte de su electorado más influyente, no se lo hubiera perdonado.

El tema iba saliendo con cierta frecuencia en la prensa, y la falta de decisión entorno a la reurbanización y el tráfico en Ciutat Vella se manifestó de nuevo a raíz de dos obras:

La reurbanización del eje Pie de la Cruz y calle Santa Teresa, y las obras de la calle Serranos-plaza de Manises. Una carta al director aparecida en el Levante del 14 de enero de 1997 ponía indirectamente de manifiesto el problema:

Obras ruinosas

Como ciudadano y comerciante, me expreso desde la indignación y vergüenza que me produce el actual estado de abandono de la barriada de Valencia en la que vivo. Me refiero a la calle Pie de la Cruz y adyacentes (...) Hace aproximadamente tres años apareció un cartel anunciando que se iba a proceder a urbanizar este entorno. Nunca lo hubieramos visto, ya que, aparte de padecer las engorrosas obras que acabaron con el paso de clientes o posibles clientes (...) han convertido estas calles en poco menos que intransitables. Hoy ya son incluso peligrosas: La urbanización de estas calles ha sido tan desdichada que están llenas de socavones, ladrillos sueltos, bolardos tirados por el suelo... además *los coches aparcen donde quieren, junto a la entrada de tiendas o de viviendas, ya que no es posible saber qué es acera y qué es calzada. Lo que queda de esta, no se sabe si es peatonal o vial de automóviles: los peatones han de circular por el centro de la calle ya que los lados, posiblemente destinados a ellos, están invadidos por los coches, camiones y furgonetas de reparto.* Hemos visto señoras que regresan de comprar en el mercado Central cargadas, caer al suelo (...) y todo esto ocurre a *tan sólo tres meses escasos de la terminación de las obras.*

Alfonso Pérez Oñate. En el Levante 14/11/97

Quedaba muy claro el problema, el Ayuntamiento (junto a la Generalitat) estaba emprendiendo desde hacía unos años una política de lavado de cara de las calles del centro histórico pero sin llegar a tocar los cimientos de la degradación de las mismas: El exceso de tráfico. Por ello *Ciutat Vella Sense Trànsit* no dejó pasar la ocasión que suponía la terminación de las obras de reurbanización de una calle tan emblemática como la de Serrans. A punto de reabrirse al tráfico la calle Serranos se repartieron pasquines entre los comerciantes de dicha calle, en ellos se vaticinaba lo que pasó después. Así en el diario Levante se daba la noticia: “Los obreros han vuelto a la calle de Serranos para reparar el firme”, “el reinicio de las obras en la calle Serranos, un mes después de haber terminado...” En el artículo se reflejaba la indignación de los comerciantes que al igual que en anteriores ocasiones habían logrado que la calle no se peatonalizase.

Al igual que en Pie de la Cruz (pero esta vez con adoquinado de superlujo) el tratamiento que se le dió fue el de aceras y calzada poco diferenciadas. Una vecina de la zona declaraba en ese mismo artículo: "La acera no está diferenciada de la carretera y los coches pueden subirse con facilidad. Los vehículos acabarán atropellando al viandante." Estaba claro que los adoquines de superlujo eran incompatibles con el paso constante de cientos de toneladas que sobre cuatro ruedas empezaban a pasar de nuevo por esa calle., como señaló meses después, el 4 de mayo en el diario Levante un dirigente de la asociación de vecinos del Centro Histórico: "Los vehículos ya han destrozado el pavimento de Serranos y la plaza Manises."

A pesar de que el día a día contradecía sus aspiraciones *Ciutat Vella Sense Trànsit* no se amilanó y siguió su particular campaña en solitario. Varias mañanas montó mesas de recogida de firmas en distintos puntos de Ciutat Vella con resultados esperanzadores. En el barrio del Carmen no sólo vecinos firmaban sino que aproximadamente dos terceras partes de los comerciantes del carrer de d'Alt y el mercado de Mosén Sorell respaldaban el **manifiesto Ciutat Vella Sense Trànsit**.

La historia sigue, y las cosas seguían y seguirán así hasta que alguien con valor suficiente tome la decisión de coger el toro por los cuernos. Sólo falta saber quién y cuándo será.





Barri Gòtic, Ciutat Vella. Barcelona: Calle con tráfico regulado, donde la gente vuelve a recuperar el espacio que le pertenece.

Calle Serranos y plaza de Manises: Coches encima de la acera y peatones que se resisten a ser relegados al estrecho "guetto" que se les reserva



calles peatonales, aceras anchas, paseos, calles con tráfico restringido, etc.

5º- Evitar el conflicto entre ciclistas y peatones causados por los “*carriles-bici*” en aceras estrechas como es el caso de los que discurren por el centro histórico.

Los actos de *Vianants* nunca tuvieron el carácter de “campaña” pero no por ello dejaron de realizar algunas acciones de gran impacto. Muestra de ello fue la que convocó el 1 de junio de 1995 en el semáforo de la calle Xàtiva frente a la plaza de toros. Leo Part en el Diario 16 del 2 de junio lo describió así:

“Durante largos noventa segundos el viandante espera en el extremo del paso cebrado de la calle Xàtiva que da a la plaza de toros. El minuto y medio necesario para que el semáforo de peatones se ponga en verde se hace una eternidad. Centenares de vehículos pasan ante él. Mientras, el peatón aguarda, pacientemente, dando alguna bocanada de dióxido de carbono. De repente, se ilumina el verde. El transeúnte inicia una apresurada carrera para llegar al otro extremo de la calle. A mitad de su recorrido, el semáforo comienza a tintinear. Sólo le quedan seis segundos para cruzar al otro extremo. Con el objetivo de denunciar la “completa discriminación” que sufren los peatones de Valencia con respecto a los vehículos a motor, se llevó a cabo en la tarde de ayer en Valencia una concentración ciudadana convocada por la comissió de Vianants de Acció Ecologista Agró (...) Durante media hora los congregados estuvieron atravesando la calle a “paso lento” en señal de protesta, lo que provocó algunos colapsos circulatorios en el centro (...) Los manifestantes también colocaron pegatinas

en forma de pisada sobre los capos de los vehículos que invadían el paso peatonal. “Viandantes especie amenazada”, “coches a la basura” o “centro histórico para vivir y caminar” eran algunos de los lemas exhibidos en las pancartas que portaban los organizadores de la protesta. Los momentos de mayor tensión entre los manifestantes y los efectivos policiales desplazados al lugar se produjeron cuando un grupo de cinco jóvenes extendió varias sábanas a mitad de la calle Xàtiva y se sentó sobre ellas para disfrutar de una pequeña merienda. A los cinco minutos, efectivos de la Policía Nacional desalojaron a los jóvenes de la calzada y les tomaron nota de sus datos personales...

“Vino tinto, bocadillo vegetariano y mantel floreado. Con estos componentes se celebró ayer por la tarde una merienda ecologista en el centro justo de la calle Xàtiva de Valencia”, así es como describió El País esa merienda vegetariana que quedará grabada en la memoria de los que allí estuvimos, como cachondeo reivindicativo en estado puro.

