

TERCERA PARTE:
PROPUESTAS PARA UN TRANSPORTE SOSTENIBLE EN LA
CIUDAD DE VALENCIA

MOVILIDAD EN LOS CONGLOMERADOS URBANOS DE TAMAÑO MEDIO-GRANDE: LAS VENTAJAS E INCONVENIENTES DE LA MOVILIDAD EN BICI

“Es evidente asimismo que los planes (y los planos) no pueden hacerse más que arrasando: así tienen que ser de simples y viables. Imagínese lo que sería si el plan tuviese que tener cuenta de esos tres puntitos de unos olmos que se divisan apenas allá al pie de la vía (...): tendría que acabar acordándose ¡válganos Dios! de los musgos y jaramagos que crezcan en el tejado de esa motita de merendero destruído. No señor: todo tiene que estar limpio, limpio: tan limpio que no consista más que en tantos metros cuadrados, tanto de densidad de población por kilómetro cuadrado, tanto de crecimiento de la demanda previsible para los próximos cinco años; no mucho más allá de lo que pueda comprender un chimpancé manejando un ordenador.”

Agustín García Calvo

• Introducción

“Como sentenció **Henry Ford**: “Resolveremos los problemas de la ciudad abandonando la ciudad (...) para vivir entre flores lejos de las calles abarrotadas de gente”. Henry Ford logró vender sus automóviles y mandó a sus paisanos a vivir entre flores, pero no les explicó que todos los días iban a pasarse varias horas entre atascos o trabajando para pagar el coche, la gasolina, los seguros o los impuestos con los que financiar las infraestructuras que llevasen al ciudadano de las flores del chalet adosado a la oficina”.¹

En Valencia, gracias a la progresiva motorización del transporte, también se dio y se está dando un proceso de expansión concéntrica del área urbanizada, que llevó a los ciudadanos a abandonar los centros históricos en beneficio del Ensanche y los barrios periféricos, y ya más recientemente a las flores del Chalet. Los efectos no son todavía tan catastróficos como los de Madrid,² pero siguiendo la lógica imparable de construir más y más infraestructuras para el coche y ofrecer suelo urbanizable fuera de los centros urbanos, llevan cada vez más camino de serlos. Y los resultados los conocemos, los estamos viendo, y ya los tienen desde hace tiempo en áreas metropolitanas de mayor envergadura que la nuestra.

Michel Bosquet describió y explicó desde el punto de vista del transporte este fenómeno sociológico: “La ciudad es sentida como un infierno y sólo se piensa en escapar de ella yéndose a vivir al campo, en tanto que para generaciones enteras, la ciudad era el único lugar en que valía la pena vivir ¿Por qué se ha producido este cambio de actitud? Por que el coche ha acabado por hacer inhabitable la gran ciudad. De modo que puesto que los coches han asesinado la ciudad, se hacen necesarios coches más rápidos para huir de ella a través de las autopistas hacia zonas cada vez más lejanas. Tras haber asesinado a la ciudad es el propio coche el que asesina al coche. Tras haber prometido a todo el mundo que circularía más deprisa, el coche ha acabado por convertirse en el más esclavo, aleatorio, imprevisible e incómodo de los vehículos: si usted elige una hora de salida extravagante, nunca sabe cuando le permitirán llegar los tapones”.

¹ José Santamarta en la revista Gaia nº 3.

² Unos 677 millones de pesetas cuesta cada día la congestión de Madrid.

Después de décadas en que la ingeniería de tráfico creyó solucionar los problemas del tráfico, ofreciendo más y más vías de circulación a costa de aceras, paseos, la propia trama urbana y los campos y huertas que rodeaban las ciudades, se vio que la construcción de nuevas infraestructuras viarias para solucionar los embotellamientos, lo único que conseguían a la larga, era generar mayores expectativas de movilidad y acababan en el plazo de pocos años colapsándose. Pero eso sólo se vio y aplicó en algunos países del norte y centro de Europa y en estos últimos años en Barcelona. En Valencia, a pesar de tímidas políticas de recuperación poblacional del centro Histórico que no tienen en cuenta para nada las características viarias del mismo, o de la construcción de algunas infraestructuras para bicicletas, la mayor parte

“las autovías trazando por los campos su recta hacia el Futuro y de vez en cuando esos ochos y revueltas que tanto les gusta a los ingenieros de caminos (a los vendidos -digo-, naturalmente) que consiguen que para ir hacia el Este haya que tirarse tres kilómetros hacia el Oeste (pero allá en lo alto el ojo del Señor sabe adónde van al fin todos los caminos) y los cerebros informáticos municipales planeando con su red de semaforitos el caos y la arrimia mortal del tráfico de autos, el único caos y anarquía que en realidad se ha conocido nunca.” Agustín García Calvo

del esfuerzo presupuestario se ha dado y se sigue dando con los viejos criterios de dar vía libre al coche privado. Se construyen nuevos puentes sobre el viejo cauce del Turia con el objeto de descongestionar el tráfico, se construyen nuevos pasos inferiores para descongestionar el tráfico, se plantea prolongar avenidas a costa de la trama urbana histórica de Ciutat Vella o el Cabañal, se habla de construir no sé cuantos ramales del By Pass y accesos (por debajo o por arriba o sobre el mar lo mismo da) al puerto, y así hasta el infinito. Pero el espacio urbano y la huerta son finitos. Son muchas las noticias en la prensa valenciana advirtiendo de la *“necesidad de ampliar el...”* El By Pass por poner un ejemplo, inaugurado hace apenas unos años. Las noticias en prensa presentan el problema como una falta de previsión desde su construcción, pero no hacen más que encubrir el hecho provado de: **Más infraestructuras, más expectativas de movilidad, de nuevo el colapso.**

Toda esta política de fomento del coche y que funciona porque como dice **Joan Olmos** se vulnera (con el consentimiento de los poderes públicos) sistemáticamente el código de circulación, ha conseguido como refleja un informe de denuncia que el grupo municipal de EU en el Ayuntamiento de Valencia envió al Defensor del Pueblo en 1993, que la movilidad peatonal haya ido bajando en beneficio de la movilidad motorizada, que dentro de esta la diferencia entre el transporte privado y público se haya agigantado en favor del primero y que los niveles máximos marcados por la CE de contaminación acústica y del aire se vean constantemente sobrepasados.

Pero todavía en Valencia y su área metropolitana (debido a las proporciones de la misma) estamos a tiempo de cambiar esa espiral de destrucción: *“Una política alternativa debería hacer lo contrario: recuperar la ciudad, favorecer la proximidad entre el lugar de residencia y el trabajo, no permitir abrir ni un sólo hipermercado más, revitalizar el pequeño comercio de barrio próximo a nuestras viviendas y generador de miles de empleos, frenar la terciarización del centro de las ciudades, mezclar las actividades en lugar de segregarnos en el espacio y poner coto a la tiranía del automóvil”*³

³ José Santamarta en Gaia nº3

• Las ventajas e inconvenientes de la movilidad en bici-

“Los nerviosos necesitan una sedación que sólo la bici proporciona: se trata de un estado espiritual que combina el equilibrio perfectísimo, la movilidad con la quietud. Montando en bicicleta se descubre que la estabilidad procede de la acción y es lo contrario del apocamiento y el asiento(...) Si nos sentamos y al mismo tiempo nos movemos y no nos mueve un motorcito como ocurre con los coches o con las funestas motocicletas que alguna gente aún confunde con las bicis (como en el artilugio mal llamado motoreta), cuando la bici y el ciclista son un solo ser en movimiento, entonces la paz se hace profunda y el resplandeciente sirimiri de las llantas pasa al cuerpo y del cuerpo a los primeros brotes del espíritu: y el ciclista y el biciclo viven una única realidad vital: es la libertad del piñon libre, recomendable siempre que se lleve freno. Porque, como la vida, la bici es de por sí desenfrenada y su libertad sin frenos puede ser terrible. Pero controlada conduce el freno al frenesí hasta alcanzar la sobria ebridad del buen ciclista...”

Alvaro pombo

Sergi Valera Pertegàs siguiendo con su ácido discurso entorno al optimismo que el movimiento ecologista ha depositado en la bicicleta decía en la revista Medi Ambient, Tecnologia i cultura: “Lús romàntic de la bicicleta en una ciutat on ni les condicions orogràfiques ni les urbanístiques ho permeten no és, de cap manera, una alternativa real al cotxe.” Valera se estaba refiriendo sin duda a la ciudad de Barcelona; ciudad que a pesar de sus características de gran ciudad está apostando últimamente por el transporte en bicicleta ⁴. Pero si las dimensiones y orografía de Barcelona y su área metropolitana, son poco favorables a la extensión masiva del uso de la bicicleta, el caso de Valencia podría ser junto con el de Sevilla y Zaragoza uno de los más propicios para que la afirmación de Valera perdiese gran parte de su credibilidad.

Antes de seguir, veamos cuales son las ventajas y obstáculos de la movilidad en bici en las ciudades y en concreto en las de tamaño mediano-grande como Valencia:

Las ventajas de la movilidad en bici tienen dos caras íntimamente relacionadas: Por un lado las que reportan al usuario y por otro las que reportan al conjunto de la ciudad.

-Gasto energético y costos económicos-

La bicicleta es el medio de transporte más eficiente desde el punto de vista energético como ya vimos en la primera parte de este trabajo. Contrariamente a lo que mucha gente cree, la bicicleta permite triplicar la velocidad de la marcha a pie gastando una quinta parte de energía, razón por la cual en muchas ciudades europeas donde se ha priorizado el transporte en bicicleta, una gran proporción del porcentaje de desplazamientos en bici ha sido robado contrariamente a lo que se quería, a la movilidad peatonal. El coste económico de la adquisición y mantenimiento de una bicicleta es entre 30 y 40 veces inferior al de un automóvil por lo que hace a la bicicleta un vehículo asequible a cualquier persona. Los costos infraestructurales para el desplazamiento en bicicleta son del orden de 10 a 20 veces inferiores a los que demanda el automóvil aunque mayores como es lógico de los derivados de la movilidad peatonal.

⁴ Barcelona es la primera ciudad española que ha celebrado un congreso internacional sobre la bici, el Velocity de septiembre de 1997.

-Autonomía-

La bicicleta es casi el único vehículo que al no exigir carnet de conducir es accesible a los menores de catorce años. Por otro lado, la capacidad de montar en bicicleta se conserva hasta edades avanzadas si la salud lo permite. De hecho, hasta la aparición de la bici de montaña en nuestro país, eran los niños y sobre todo, los ancianos a prueba de prejuicios sociales, los que más utilizaban la bicicleta en las ciudades del área metropolitana de Valencia. En Holanda, las estadísticas muestran que los mayores de 65 años recorren diariamente casi tres km en bicicleta. Sólo un 10 % de la población debido a impedimentos físicos quedaría fuera de la autonomía que brinda la bicicleta.

-Ventajas en salud y medio ambiente-

La contaminación del aire y acústica son prácticamente inapreciables, siendo por tanto la bicicleta, el vehículo ecológico por excelencia y de gran importancia debido a que la polución y especialmente el ruido es el problema medioambiental y de salud pública más grave de cuántos tenemos en la ciudad de Valencia ⁵ Por otro lado, está comprobado que la utilización de la bici como medio de transporte no deportivo, tiene grandes ventajas para el bienestar físico y mental de la población.

-Descongestión del espacio viario-

El tamaño y la versatilidad de la bici permiten descongestionar el espacio viario obstruido por el tráfico automóvil en una relación de 10 a uno. Así, la capacidad de una vía donde caben circulando 150 automóviles se ve ampliada en hasta 1500 bicicletas.

-Versatilidad de circulación y aparcamiento en el espacio urbano-

La bicicleta es el único vehículo que permite la posibilidad del puerta a puerta con una rapidez muy competitiva respecto a otros medios de transporte. En distancias inferiores a 5 km es el medio de transporte más rápido en desplazamientos puerta a puerta, estando su velocidad media en ciudad entorno a los 12-15 km/h, por encima muchas veces de las velocidades medias del tráfico automóvil en ciudades como Valencia que se sitúa en 22 km/h. El puerta a puerta que se puede realizar en bicicleta puede ser incluso equiparable al que se hace andando, pues la bicicleta puede aparcarse incluso dentro de la propia casa o lugar de trabajo.

-Accidentabilidad-

La bicicleta es poco peligrosa porque debido a su masa y su velocidad no es capaz de generar apenas energía de choque en un posible accidente. Teniendo en cuenta que los accidentes de tráfico generan al año alrededor de 6000 muertos en España, la movilidad generalizada en bicicleta, se manifiesta como una solución de peso para reducir el número de muertos por accidentes de tráfico.

“Dieciséis años después mi experiencia de ciclista urbano cotidiano me confirma que además de sensual, la bicicleta es uno de los artilugios más eficaces y eficientes de la historia de la humanidad sólo comparable a los barcos a vela, las viñas, los olivos, las células fotovoltaicas y los seres humanos. Ya lo decía Iván Illich y se sigue confirmando que el ser humano en bicicleta batía y sigue batiendo todos los records de eficacia termodinámica” Mario Gaviria

⁵ España es el segundo país más ruidoso de la OCDE siendo Valencia la premiada dentro de las ciudades españolas.

-Posibilidad de la intermodalidad del transporte-

Ya dedicamos anteriormente un capítulo dedicado a hablar del esfuerzo que el movimiento biciecológico valenciano ha dedicado a potenciar la intermodalidad entre la bici y el ferrocarril y el porqué de su importancia. Sin embargo la intermodalidad no acaba ahí, la combinación con taxis y autobuses se da también en países como Dinamarca y de todos es conocida la imagen del coche que transporta bicicletas sobre la baca para ir a hacer deporte sea ciclismo de montaña como de carretera o simplemente ir de vacaciones. Sin embargo, el intercambio coche-bici y bici-coche en los barrios periféricos de las poblaciones del área metropolitana podría ser una medida bastante inteligente a la hora de aprovechar la potencialidad específica de cada medio de transporte. El hecho de que esto no se haga obedece claramente a los obstáculos infraestructurales y sobre todo culturales que predominan en nuestra sociedad.

-Los obstáculos-

A pesar de las muchas virtudes que la movilidad en bicicleta proporciona al usuario y a la sociedad, la vigencia del actual sistema de transportes constituye un serio obstáculo para que la bicicleta pueda ser una alternativa real al coche. Los obstáculos a la movilidad en bicicleta vienen de la mano de algunos impedimentos físicos, pero sobre todo de los derivados de la actual estructura de las áreas urbanas y en especial los culturales:

-Impedimentos físicos-

-Distancias, pendientes y climatología-

El radio de acción típico de la movilidad en bici está por debajo de los 8 km y los 30 minutos de duración de trayecto. Por encima de esos umbrales la movilidad en bici desciende porcentualmente respecto a otros medios y pierde competitividad. En una ciudad como Valencia en la que la distancia mayor entre una punta y la otra no sobrepasa los 10 km se entiende que la bicicleta podría ser una alternativa seria al transporte en coche, sobre todo si tenemos en cuenta que el porcentaje de viajes por debajo de los dos km es bastante alto. Las pendientes han demostrado ser en algunos casos, serios impedimentos para el uso de la bici, mientras que en otros no ha sido así. La topografía absolutamente plana de casi toda el área metropolitana de Valencia más que impedir es un factor más a añadir a las ventajas de la movilidad en bici que nos pueden ayudar a rebatir la concepción que como vimos tenía **Sergi Valera Pertegàs** sobre las posibilidades reales de la bici como alternativa al coche. En todo caso, las nuevas tecnologías en motores eléctricos para bicicletas, salvan el problema de las distancias y pendientes, de tal manera que en un futuro próximo puede que lleguen a ejercer un impacto tan importante en nuestras ciudades, como el que supuso la aparición de la tecnología asociada a la bici de montaña. La propicia climatología en el área metropolitana de Valencia, muy alejada de la que se da en los países donde se da una mayor movilidad en bici, destapa junto a los otros dos que hemos visto, la verdadera naturaleza de los obstáculos para la movilidad en bici en Valencia: Los prejuicios culturales y los obstáculos infraestructurales.

-Trabas infraestructurales y culturales-

-Robo y capacidad de carga-

El miedo al robo es uno de los impedimentos junto al producido por el exceso de tráfico más esgrimido a la hora de poner pegas al uso de la bici. Y es real pero tan real como que los coches contaminan, “matan” y también son robados sin que por ello nadie ponga estos impedimentos como excusa a la hora de utilizarlos. Desde luego, hay varios factores que recrecen bastante la posibilidad de robo: La mayor parte de las bicis robadas lo han sido por no estar candadas (aprovechando momentos de descuido) o estarlo con antirobos poco eficaces. Nuestra experiencia nos demuestra que con un buen par de antirobos (en total por 5000 pesetas) se puede estar circulando en bici 8 o 9 años sin que sea robada. En realidad el miedo al robo es sólo eso un miedo. Respecto a la capacidad de carga, es cierto que es inferior a la de un automóvil, pero con ayuda de alforjas, cestas o remolques puede llegar a ser considerable: En Holanda hay ciudades donde los viajes en bici con el motivo compras llegan a ser el 50%. Por supuesto, el comercio de barrio es el que posibilita que los ciudadanos puedan optar por cambiar la compra en coche en el hipermercado de las afueras de la ciudad por la compra en bici o a pie en la propia ciudad.

-El derivado del tráfico motorizado y de las infraestructuras destinadas al mismo-

El hecho de que durante los últimos 50 años la ingeniería de tráfico haya convertido las ciudades en autopistas urbanas, ha conseguido que en una gran parte del viario (debido a la velocidad de circulación) resulten arriesgados los desplazamientos en bicicleta. La prodigación de túneles donde está excluido el tráfico de bicicletas (un ejemplo es el de las Grandes Vías) o puentes (Peris y Valero-Giorgeta) o sencillamente las grandes avenidas son claros ejemplos de esas trabas a la circulación ciclista.

-La falta de aparcamientos adecuados-

Este problema ofrece dos dimensiones. La más problemática es la que está relacionada con su custodia en las viviendas de los propios usuarios. Los impedimentos vienen porque muchas fincas de la ciudad de Valencia carecen de ascensores con que poder subir la bicicleta a la vivienda. En otras muchas, sobre todo en Ciutat Vella, la amplitud de las escaleras también impide subir la bici a la vivienda.. En otras viviendas donde las escaleras son amplias, el problema puede venir del sobreesfuerzo que puede suponer para ciertas personas el subir y bajar todos los días el medio de transporte. Y por fin el problema puede venir del propio vecindario que impide hacer uso del patio o del ascensor para dejar o subir la bicicleta. La solución puede ser individual, utilizando bicis plegables de pequeñas dimensiones o colectiva, estableciendo aparcamientos o garages para bicicletas con la suficiente densidad como para que las ventajas del puerta a puerta propios de la bici no se vean demasiado mermados. En lo que respecta a esos aparcamientos, una empresa de Zaragoza ha patentado un sistema de almacenamiento inteligente de bicicletas denominado *Biciberg*; este sistema permite almacenar hasta 80 bicis ocupando únicamente una superficie de 3m² en superficie y 45m³ bajo tierra. Otra medida que solucionaría este problema, sería el establecimiento de una normativa de cumplimiento obligatorio, que tuviese en cuenta un espacio reservado para aparcar bicis en los edificios de nueva planta.

La segunda dimensión del problema es la que se da a la hora de aparcar con cierta seguridad la bicicleta en la calle. El sistema *Biciberg*, el de consignas en estaciones de ferrocarril o plantas bajas de propiedad municipal ayudarían a solucionarlo.

-Los prejuicios sociales-

Son el resultado de la publicitación de la cultura del coche y a su vez, el mayor lastre para la expansión de la movilidad en bici. Con ocasión del **X Velocity** celebrado en Barcelona en septiembre de 1997, el antropólogo social **Manuel Delgado Ruiz** describió irónicamente en el diario El País este fenómeno cultural:

“Con la bicicleta uno se encuentra ante una de esas típicas paradojas de la condición de civilizado. Pasa como con el nudismo. Ir desnudo puede ser hipercivilizado o subcivilizado, o eres un naturista socialdemócrata sueco o un reductor de cabezas de la Amazonia. El uso civil de la bicicleta es víctima de un contrasentido por el estilo. Los ciudadanos se desplazan en bicicleta en los países más pobres (Cuba, Marruecos, Vietnam...) y en los más ricos (Holanda, Japón, Canadá...). *Hay países que van tan atrasados que la gente todavía va en bicicleta. En cambio, otros son tan avanzados que la gente ya empieza a ir en bicicleta. La cuestión es más complicada en países como el nuestro que ni fu ni fa. Es decir países en los que la ostentación de un vehículo a motor todavía es vital para la imagen de una parte importante de la ciudadanía (...)* Por ello, el ciclista civil, que circula de paisano los días laborables por la ciudad, ha de hacer algo de lo que se dispensa, por ejemplo, a ese otro ciclista que, disfrazado ridículamente y a toda velocidad, se dedica a aterrorizar a los usuarios de caminos forestales los fines de semana. Al ciclista de diario, al contrario del peligroso ciclista dominguero, se le obliga a dar explicaciones (...) Es lógico, puesto que su presencia en la calle funciona como una auténtica alteración del orden público, cuando menos conceptual, que sólo puede quedar restablecido después de una aclaración que explique lo inexplicable: ¿Cómo es que vas en bici? Lo grave es que esta estupefacción de la mayoría de los ciudadanos normales- es decir aquellos que prefieren los embotellamientos, llegar tarde a los sitios y desesperarse buscando aparcamiento- , la comparten plenamente algunos profesionales de la vía pública cuya actitud resulta estratégica. Por ejemplo, *un buen número de conductores ha llegado a la conclusión de que el ciclista no sólo es un bicho raro, sino que además es un bicho nocivo, de tal manera que percibe como un problema lo que se plantea como una solución para los problemas circulatorios ¿Opción? Expulsarlo como sea de la escena, apartarlo, arrinconarlo, hacerle la vida imposible...*”

Como botón de muestra de lo que decía **Manuel Delgado** recurriremos a la carta de opinión de los lectores que días más tarde publicó también el diario el País:

Carril para bicicletas en Barcelona

No es que tenga nada en contra de los ciclistas que circulan por las calles de Barcelona, pero me parece ridículo la realización del carril de bicicletas entre (...) ya que como mucho circularán por él cuatro gatos y , por el contrario se han suprimido cientos de aparcamientos y se ha congestionado la circulación viaria, sobre todo en la avenida del Paral.lel ya que se suprime un carril en dirección al mar. Sólo puedo ver dos motivos para la realización de dichos carriles, uno el de favorecer la venta de plazas de aparcamientos y el otro el quedar bien ante la celebración en Barcelona de Velocity 97. El señor Francesc Narváez (concejal de movilidad) se ha cubierto de gloria y ha perjudicado seriamente a todos los ciudadanos, en particular a los que vivimos o trabajamos en las zonas que abarca el recorrido.

Jordí Rodríguez Just. Barcelona.En El País edición de Cataluña del 22/9/97

Como se ve, el señor **Jordi Rodríguez** concebía a los ciclistas como bichos raros (cuatro gatos), nocivos (por su culpa eliminaban plazas de aparcamiento y carriles de circulación), no los consideraba ciudadanos y la solución aunque no la aportaba estaba latente (obviarlos).

Pero ni las condiciones orográficas ni el tamaño de Barcelona, ni la manera de pensar de muchos Barceloneses han evitado que el Ayuntamiento de **Pascual Maragall** hubiera llevado y siga llevando una clara política de “liberar espacios enteros de la ciudad que estaban sometidos a la dictadura de los coches”⁶

⁶ En El País edición de Cataluña del 23 de septiembre de 1997.

HACIA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE VALENCIA

“El problema del tráfico no es el tráfico, sino el coche, la superabundancia y excrecencia masiva del coche, y toda campaña será inútil, mientras no se reduzca drásticamente su número y su manía y no se vea qué hay detrás, qué mantiene y justifica la presunta naturalidad de su dictadura en nuestras vidas”. J.Á González Saiz

Tal vez esté de más decir, que para que el transporte de una ciudad sea ecológicamente sostenible haya que reducir el tráfico de automóviles y motocicletas. Una vez asumido esto, es cuando se puede empezar a hablar de alternativas, y estas pasan por el caminar, el patinar, la bici y el transporte público silencioso y no contaminante. Vamos a considerar estos medios de locomoción separadamente a la hora de exponer las alternativas de su gestión. Aún así, no los presentaremos muy desligados los unos de los otros ya que las medidas que favorecen a unos son por lo general complementarias de los otros.

• En favor de la movilidad en bici-

No vamos a hacer propuestas “realistas” en tanto que si las hiciéramos, no estaríamos proponiendo un transporte sostenible. Pero tampoco serán utópicas ya que somos conscientes de la actual situación (más del 60% del viario está destinado a los automovilistas y aún así, estos se permiten coger parte del que no les pertenece). Propondremos soluciones “posibilistas”, que creemos son asumibles por el actual Jefe de tráfico (sin duda es Victoriano y no los sucesivos concejales quién decide) ya que no ponen en peligro la primacía del tráfico automóvil en los grandes ejes viarios de la ciudad.

Los servicios técnicos de la concejalía de Circulación y Transportes hasta el momento sólo han concebido la construcción de “carriles-bici” como la única herramienta a la hora de favorecer la movilidad ciclista. Pero no ha sido sólo este el resultado de esa cortedad de miras. Otros dos aspectos han sido hasta ahora incuestionables en el trazado de la red ciclista de la ciudad: El de concebir el tráfico ciclista equivalente al peatonal en lo que se refiere a la resolución de las intersecciones y semaforización, y el de concebir la red casi exclusivamente por las calles secundarias de la ciudad, evitando así, modificar el reparto del espacio viario de las Grandes Vías, los cinturones de ronda y los grandes ejes transversales a estos; es decir, allí donde existe mayor riesgo y mayores razones para segregar del tráfico de los vehículos a motor a los ciclistas. Teniendo en cuenta (como se decía en el plano de *ciclocalles* que *València en Bici-A.E.A* editó) que la mayoría de los ciudadanos “conocen” la ciudad a partir de los grandes ejes viarios, y debido a la pobreza intelectual del planteamiento, los resultados han sido más bien pobres. Sin embargo, las herramientas son muchas, y algunas de ellas como el concepto de *ciclocalle* resultan menos costosas y rápidas de implantar.

“La historia de los medios de transporte nos confirma repetidamente la coexistencia de todos los medios de transporte que se han inventado a lo largo de la historia. Para cada distancia, medio físico, edad, disponibilidad de recursos energéticos, nivel de desarrollo, etc. de un país serán más eficaces unos u otros. Coexisten y coexistirán pues, los peatones, las bicicletas, los coches, los autobuses, los metros, los cohetes espaciales, la escoba de la bruja y la alfombra voladora”. Mario gavía

Para exponer nuestras propuestas hemos decidido ejemplificarlas en un sector de la ciudad. En el sector sur hemos propuesto una combinación de *cariles-bici*, *aceras-bici*, *pistas-bici*, *ciclocalles*, *calles peatonales*, *calles contrasentido*, *rampas* y *canaletas* para salvar escaleras en pasos elevados y subterráneos, *plataformas avanzadas de espera* en los semáforos, etc, que dan muestra de lo rica que podría ser la política de fomento de la movilidad en bicicleta. Antes de describir más detalladamente lo que creemos que debe ser una red seria de vías para bicis definamos brevemente los distintos recursos técnicos ya citados:⁷

Carril-bici- Carril de circulación sobre la calzada separado del resto del tráfico por una banda continua. La banda pintada puede verse reforzada por bandas sonoras y el interior del carril puede verse diferenciado por un color distinto al del resto de la calzada.

Carril-bici semiprotegido- Se diferencia del anterior en que discurre sobre elevado unos centímetros por encima de la calzada pero por debajo de la acera.

Pista bici- Es un carril bici generalmente bidireccional, separado del resto del tráfico por bordillos y de la acera por ir a inferior nivel. Por lo general, suele ser la fórmula que más beneficia al tráfico ciclista en avenidas o calles de tráfico denso y rápido.

Acera-bici- Es el sistema más empleado hasta ahora en la ciudad de Valencia y como su nombre indica es un carril para bicicletas sobre la acera. Es una fórmula poco recomendable porque genera conflictos por el ya de por sí escaso espacio destinado a ciclistas y peatones. Con la excusa de dar seguridad al ciclista, se ha utilizado ampliamente para no trastocar el injusto reparto de la vía que beneficia claramente a la circulación de automóviles.

Ciclocalle- Una ciclocalle entra dentro del concepto denominado "apaciguamiento del tráfico" y es por lo tanto una medida que no segrega a los ciclistas del tráfico sino que los integra en el mismo, pero bajo condiciones de seguridad mayores. Para los distintos grupos de ciclistas urbanos españoles, las ciclocalles son calles de la trama secundaria del viario que mediante su señalización y acondicionamiento, forman una red de vías de circulación recomendada y preferente para la movilidad en bicicleta. Estas calles, deben estar señalizadas vertical y horizontalmente. La señalización vertical debe consistir en: 1º- una placa rectangular con fondo azul y el símbolo de una bicicleta en blanco que advierta a los posibles usuarios ciclistas de la existencia de una ruta. Otra placa triangular en fondo blanco y bordes rojos con el símbolo de una bici en su interior que advierta a los conductores de la presencia de ciclistas. Y otras que limiten la velocidad a 30km/hora. La señalización horizontal debe consistir en el anagrama de una bici pintado sobre la calzada repetido a intervalos regulares al igual que el símbolo de



⁷ Para profundizar en los aspectos técnicos consultar "la bicicleta en la ciudad" de A. Sanz editado por el Ministerio de Fomento.

limitación de la velocidad. En determinados lugares se puede recurrir incluso a algunos elementos como “badenes”, “lomos” o “almohadas” que obliguen a moderar la velocidad de los automóviles pero no dificulten el paso de las bicicletas.

Elementos de apoyo a la permeabilización de barreras- Es común en todas las ciudades españolas y por su puesto en Valencia que existan barreras a la circulación ciclista. *Valencia en Bici* sugirió a la concejalía de Circulación y Transportes la necesidad de salvar barreras como la que supone el túnel de las Grandes Vías o el puente de Peris y Valero-Giorgeta (ambos prohibidos a la circulación ciclista) mediante la instalación de *canaletas* o *rampas* en las escaleras de los pasos peatonales alternativos a ambas infraestructuras.

Plataformas de espera en semáforos- Para que los ciclistas tengan alguna ventaja en el arranque en los semáforos se trazan con pintura sobre el pavimento de la calzada en posición avanzada respecto del resto de los vehículos.

Calles a contracorriente- En trayectos cortos se permite circular a las bicicletas a contramano, mediante señalización vertical y horizontal. Esta posibilidad permite dar continuidad (evitando grandes rodeos) a las rutas ciclistas o *ciclocalles*.

- **Un ejemplo de red ciclista. Propuestas para el sector sur de la ciudad:**

Este sector es el que ha resultado beneficiado de las recientes actuaciones de ampliación del “*carril-bici*”. En este sector abogamos por el mantenimiento del reciente carril (a pesar de que creemos que no siempre se eligieron los mejores trazados) y su ampliación a lo largo de una serie de calles. Un gran porcentaje del trazado susceptible de formar parte de la red ciclista es el resultado de la coincidencia de la red de “*carriles-bici*” propuesta por el Ayuntamiento y la red de *ciclocalles* propuesta por el *col.lectiu València en Bici*.

Nosotros vamos a proponer gran parte de esa red coincidente pero ni como “*carril-bici*”, ni como *ciclocalles*, sino como un encadenamiento de ambas formulas, que se adapte mejor a las circunstancias de cada calle. En el Ensanche de la ciudad por donde discurren los nuevos “*carriles-bici*”, hemos detectado una serie de problemas que vamos a enumerar:

Primero; la lógica impuesta por los servicios técnicos de la delegación de Circulación y Transportes por la que los ciclistas deben cruzar las intersecciones siguiendo los pasos de peatones, ha obligado a los “*carriles-bici*” a “retorcerse” en cada uno de las abundantes y amplios chaflanes del Ensanche. Debido a esto, los ciclistas a veces prefieren desplazarse por la calzada, ya que los “*carriles*” alargan el recorrido y es frecuente que se vean obstruidas las intersecciones por vehículos mal aparcados.

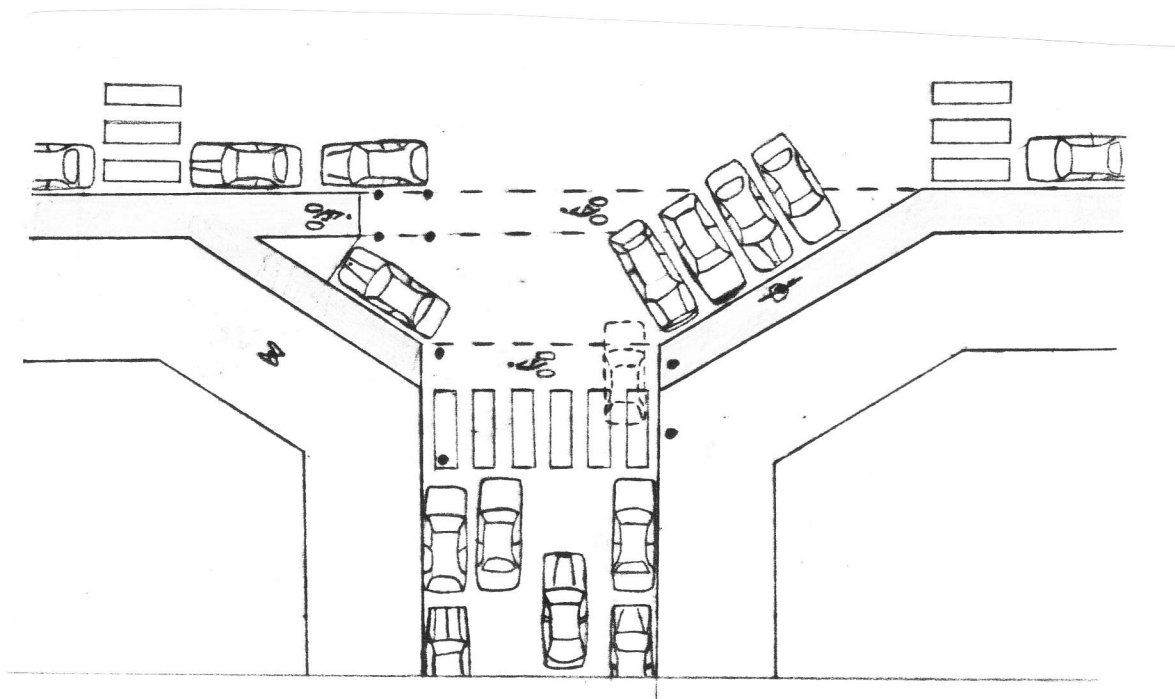
En segundo lugar, vemos que la implantación de estos “*carriles*” tuvo cierta oposición de los vecinos porque quitaban plazas de aparcamiento.

En tercer lugar, creemos que en algunos tramos se deberían haber buscado otros itinerarios menos zigzageantes o que discufieran por lugares donde iban a ser menos obstaculizados.

En este tercer aspecto entraremos más en detalle ahora mismo, para abordar los otros dos más adelante. Cuando nos referimos a lugares donde el carril se viera menos obstaculizado nos referiamos al caso concreto de la calle Conde Altea. Es conocido por todos que en dicha calle las noches del fin de semana es casi imposible transitar debido a la masiva afluencia de gente que acude a los pubs y otros locales de ocio. El “*carril-bici*” hubiese tenido menos obstáculos si se hubiera trazado por la acera de Jacinto Benavente pegada al viejo cauce del Turia, hasta llegar a la altura de la calle Burriana como propuso *Valencia en Bici* en un proyecto que entregó al Ayuntamiento en 1992, o siendo más “atrevidos” cogiendo parte de la calzada de dicha avenida para adentrarse después por

esa misma calle Burriana y confluir con el actual trazado frente al Instituto San Vicente Ferrer. Desde aquí debería continuar recto como está previsto en la red futura de "carriles-bici" de 1995, hasta cruzar Antic Regne y seguir por Maestro Serrano y Padilla hasta el Mercado de Ruzafa.

Cuando acusamos a la red construida de zigzaguear remitimos al lector a la simple observación sobre el plano, del tramo que va entre el pasaje de Doctor Serra y la av^a de Doctor Waksman. Nosotros lo hubiesemos trazado por la calle Castellón, y lo hubiesemos hecho seguir por el paso peatonal bajo la Gran Vía Germanías, continuándolo calle Cádiz adelante y haciéndolo cruzar Peris y Valero para proseguir hasta la Fuente San Luis. Claro está, que todo ello hubiera supuesto la anulación del aparcamiento en "doble fila permanente" de la calle Cádiz con la consiguiente queja de los comerciantes. Ahora ya construido, pensamos que su utilización no será muy alta a no ser que se prolongue hacia Malilla y después a Tres Cruces mediante *canaletas* en las escaleras del paso peatonal que cruza por arriba de las vías de RENFE. De esta manera se da mayor sentido a su trazado en diagonal respecto a la dirección general de la trama viaria y del tráfico. Otro ejemplo de carril zigzagueante, es el que va desde la calle del Hospital recorriendo una parte de la calle Cuenca para luego dedicarse a dar vueltas aquí y allá perdiéndose no se sabe donde. A nuestro entender, no hay ningún impedimento para continuar el carril a lo largo de toda la calle Cuenca y así no dejar incomunicado el barrio de Patraix.



-Soluciones a las intersecciones en el Ensanche-

En el lado derecho del dibujo se puede observar la situación actual con el carril que recorre el chaflán y cruza junto a los pasos de cebra. Los bolardos protectores -si existen- están colocados encima de la acera, lo cual no impide que los coches mal aparcados sobre los pasos de peatones corten la circulación de los ciclistas.

En el lado izquierdo hemos representado las dos soluciones propuestas: Continuar el carril en las intersecciones siguiendo el tráfico general; o poner los bolardos de los pasos de cebra en la calzada y no sobre la acera.

De nuevo volvamos al primer problema detectado, el de las intersecciones en el Ensanche. Como primera solución, (en especial para los carriles todavía sin construir) proponemos un trazado que corte las intersecciones en línea recta siguiendo el tráfico general como se recomienda en la práctica totalidad de los manuales al uso. Como solución para los carriles ya construidos, proponemos recrecer la acera y protegerla con bolardos en los cruces peatonales por donde también cruza el “carril-bici”, o más sencillamente, instalando esos bolardos directamente sobre el propio paso de cebra. Esto sería suficiente para que en determinadas intersecciones como entre otras la de Burriana-Almirante Cadarso frente al Instituto San Vicente Ferrer, el paso no se vea constantemente impedido porque algún o algunos coches han aparcado sobre el propio paso de cebra.

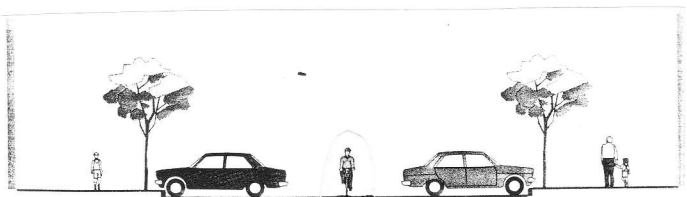
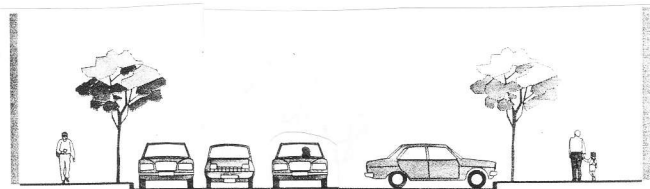
Respecto al segundo problema, nos remitiremos a hablar por fin de las ventajas de las *ciclocalles* respecto a los *carriles-bici*, como solución para hacer realidad una red de vías ciclistas barata, poco problemática y rápida de implantar:

El “carril-bici” del Ensanche se está construyendo a costa de la reducción del aparcamiento, en especial en doble fila. Esto es positivo para la sostenibilidad de la ciudad pero a la vez es un obstáculo a corto plazo. Es un obstáculo porque las reacciones desencadenadas entre algunos vecinos y comerciantes ralentiza la titubeante política del Ayuntamiento en favor de la bici. Más allá del Ensanche, en los barrios al otro lado del tercer cinturón de ronda, existe una cruda realidad para los que creemos en las posibilidades de una ciudad con menos coches. En estos barrios populares los coches “duermen” todas las noches en doble fila, a causa de la falta de aparcamientos subterráneos o el desinterés de sus dueños por pagarlos. El concepto de *ciclocalle* aplicado a estas zonas de la ciudad tiene dos ventajas a este respecto: Por un lado aumenta las plazas de aparcamiento legal eliminando la doble fila (evitando así las quejas de los vecinos) pues sustituye el aparcamiento en doble fila por otro en batería, y por otro lado, al estrechar el espacio destinado a circular, consigue reducir la velocidad beneficiando la circulación ciclista a la vez que disminuye el riesgo global en la calle. No obstante hay calles del Ensanche cuya anchura permite no sólo reconvertir los aparcamientos a ambos lados al sistema en batería sino que incluso sobra espacio para construir un “carril-bici”. En estos casos en que el espacio de circulación queda todavía demasiado ancho para poder mantener una velocidad reducida en la *ciclocalle*, se puede optar por la utilización

-Ciclocalles en el Ensanche-

Arriba, perfil actual de una calle del Ensanche con aparcamiento en doble fila.

Abajo, perfil de *ciclocalle*: La capacidad de aparcamiento legal aumenta a costa del espacio de circulación. Desciende la velocidad de circulación aumentando la seguridad global de la calle con lo que se beneficia el tráfico ciclista.



de badenes o decantarse por poner el “*carril-bici*”. La señalización vertical y horizontal, la prohibición de circular a más de 30 km/h y en algunos casos el establecimiento de badenes complementarios, consiguen convertir estas calles en lugares donde la prioridad no sea circular en coche. Para ello, hay otra red de vías de alta capacidad que así lo permite y que además y por desgracia, son prioritarias dentro de la política de tráfico del Ayuntamiento. Somos conscientes de que “*carriles-bici*” y *ciclocalles* por la trama secundaria, son únicamente una avanzadilla a corto plazo que compatibiliza los derechos de los ciclistas (humanizando más los barrios) con la “libertad” de los conductores a seguir desplazándose contaminando con ruido y gases la ciudad. La verdadera solución a la congestión urbana, sólo pasa como se está haciendo en Barcelona, por empezar a poner coto al desarrollo de esas vías de alta capacidad vial que el Ayuntamiento de Valencia sigue promoviendo sin ningún remordimiento de conciencia.

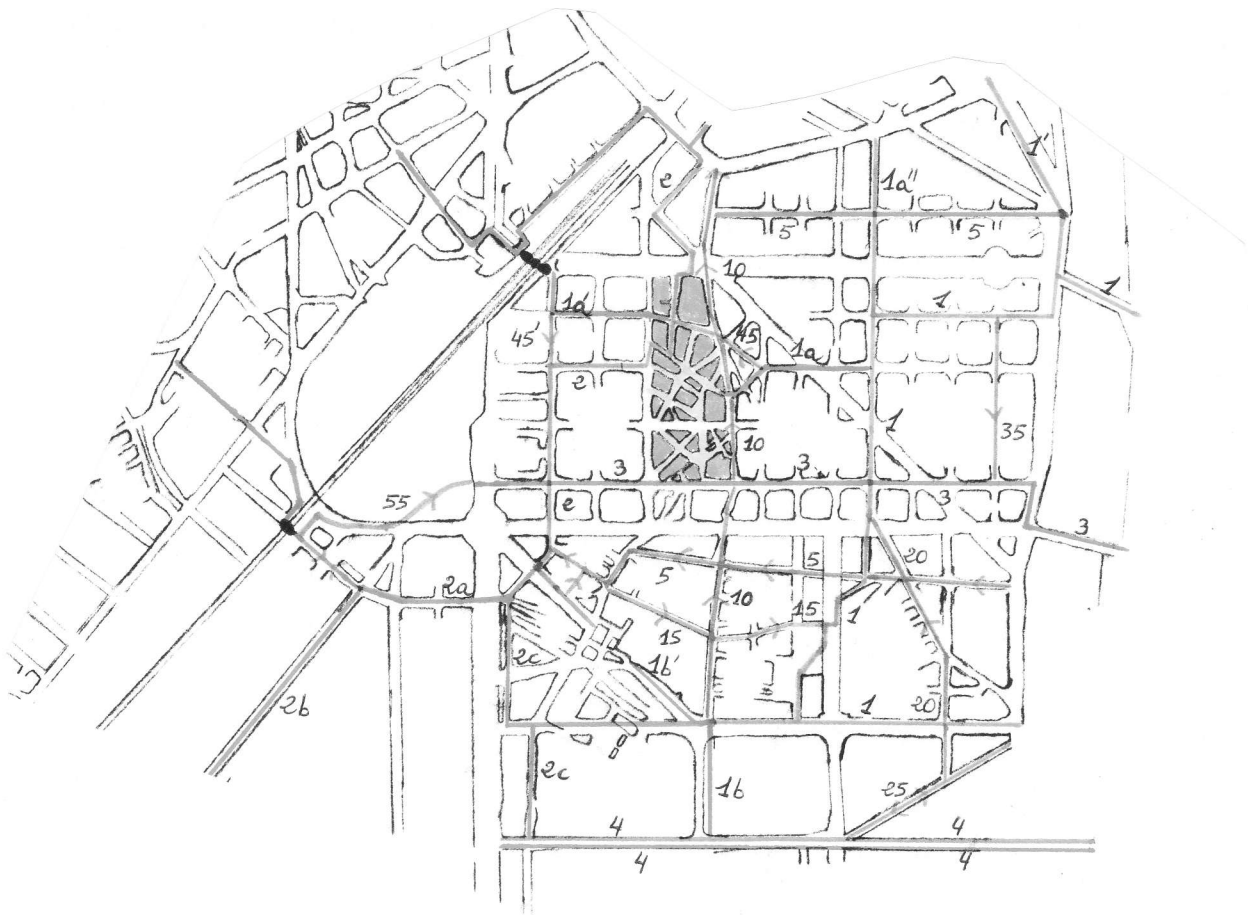
Describamos pormenorizadamente la red ciclista:


Subsector sureste-

Carriles-bici-

- 1)- “*Carril-bici*” desde el puente de Aragón hasta la av^a de la Plata. En el Ensanche es una *acera bici* que ha ganado espacio al aparcamiento en doble fila. Tiene problemas las noches de “marcha” en la calle Conde Altea y en las intersecciones. El segundo problema se puede solucionar instalando bolardos sobre los propios pasos de cebrá y no sobre la acera como están ahora.
- 2)- “*Carril-bici*” desde la calle Xátiva hasta Doctor Waksman. Ha excepción de unos pocos metros en la calle Rubén Vela se trata de una *acera-bici* que ha ganado espacio al aparcamiento en doble fila. Su principal problema es su trazado zigzagueante.
 - 1a) y 1a’)- Proseguir el “*carril-bici*” hasta el barrio de Ruzafa y desde ese barrio hasta el paso peatonal de las Grandes Vías. Resolver las intersecciones con un trazado recto.
 - 1a’’) - Acabar el *carril* ahora paralizado a través de Isabel la Católica.
 - 1b) y 1b’)- Proponemos la continuación del 1) como *pista-bici* a lo largo de la av^a de la Plata y Doctor Waksman como tiene previsto el Ayuntamiento y por la calle Bombero Ramón Duart hasta su confluencia con la av^a de los Hermanos Maristas.
 - 2a)- Proponemos continuar el 2) como *pista-bici* por Rubén Vela y Amparo Iturbi hasta la pasarela peatonal (el último tramo como *ciclocalle* bidireccional). En la pasarela se deben instalar *canaletas* salva escaleras.
 - 2b)- Prolongación del 2a) a lo largo de la carrera Malilla como *pista-bici*.
 - 2c)- Prolongación del 2a) a lo largo de Rubén Vela hasta llegar a la av^a de la Plata para seguir por la carrera Font de Sant Lluís.
- 3)- *Pista-bici* en el eje Centelles-Matias Perello-Mestre Racional, como alternativa al tráfico hoy malconducido desde el tercer cinturón de ronda en Peris y Valero hacia este eje del Ensanche.
- 4)- La av^a de los Hermanos Maristas una vez conectada por el nuevo puente con la calle Padre Tomás Montañana-Doctor Manuel Candela, es una ruta muy utilizada por los alumnos de la Universidad Politécnica que viven en este sector de la ciudad. Sin embargo la av^o es una verdadera *auptopista* urbana muy peligrosa para la circulación en bicicleta. Ante la dificultad (debida a su actual urbanización) de segregar completamente a los ciclistas mediante *pista-bici*, proponemos el establecimiento de un *carril-bici mixto*, compartido con el transporte público a ambos lados de la avenida.
- 5)- Como alternativa ciclista a la Gran Vía Marqués del Túria, trazar “*carril-bici*” a lo largo de la calle de Cirilo Amoros.

RED DE VIAS PARA BICICLETAS, SECTOR SURESTE



- “CARRIL-BICI” EN FUNCIONAMIENTO
- “CARRIL-BICI” PROPUESTO
- CICLOCALLE
-  ZONA DE TRÁFICO RESTRINGIDO (BARRIO DE RUZAFÁ)

Los carriles-bici deben ser complementados con una red de ciclocalles

Ciclocalles-

En dirección al Centro-ciudad:

10)- El Eje Zapadores-Maestro Aguilar-Consulat del Mar Ruzafa tiene en estos momentos bastante tráfico especialmente desde la ronda de Peris y Valero hacia el Centro. Lo hemos elegido como *ciclocalle* por la misma razón por la que es en la actualidad el canalizador del tráfico hacia el Centro Ciudad: Es la única alternativa lo más directa posible. Reconvertir la calle Zapadores en *ciclocalle* no reviste gran problema, pero a partir de Maestro Aguilar sería necesario adoptar medidas más drásticas de apaciguamiento del tráfico.

20)- El itinerario que a través de Pedro aleixandre conecta con el carril ya en funcionamiento en la calle Duque de Calabria.

De conexión entre carriles:

- 5)- Conecta el 1) y el 2) por las calles de Luis Oliag, Organista Plasencia y Padre Vicent.
- 15)- Conecta el 2) con el 1) a través de Padre Vicent calle de las Planas, la del Dos de Abril y la plaza de Doctor Torrens.
- 25)- Conecta bidireccionalmente el 1) con el *carril-mixto* de la av^a de los Hermanos Maristas.
- 35)- Une el 1) con el 3) a través de la calle Salamanca.
- 45)- Une el 1a) con el 2) y el 1a') acortando Ruzafa por la calle Arzobispo Melo.
- 45')- Une la salida del paso peatonal del túnel de las grandes Vías con el 2) a través de la calle Cuba.
- 55)- Sirve de atajo entre la pasarela peatonal sobre las vías de RENFE y el carril 3) en la calle los Centelles.

Sector suroeste-

Carriles-bici-

- 1)- En obras. Desde la calle Hospital sigue por Cuenca pero luego está previsto continuarlo dando zigzags y sin unirlo a un barrio significativo. Tiene una parte como *acera-bici* ganada al aparcamiento y otra como *pista-bici*. El cruce con la Gran Vía Fernando el Católico está entre lo más logrado de la red construida hasta ahora por el Ayuntamiento, ya que va segregado de coches y peatones. Sin embargo, luego se "retuerce" demasiado en los chaflanes del Ensanche.
- 1a) Proponemos la continuación de 1) por la calle Cuenca hasta Patraix como alternativa al trazado previsto.
- 2)- Todavía sin acabar de construirse, discurre por la calle Músico Ayllón como *pista-bici*, pero las intersecciones están pésimamente resueltas.
- 2a) Proponemos la continuación del 2) por Mariano Ribera, Catarroja y Tres Forques para unirlo al 1a).
- 3)- Sin acabar. Discurre sobre la calle Luis Lamarca y Salvador Ferrandis como *pista* y *acera-bici*.
- 3a) Debe continuarse hacia Mislata por la calle Alcácer.
- 3a') Proponemos su prolongación hacia el Ensanche por la calle Cartagena y Gabriel Miró.
- 32) y 32')- Uniría el 2) con el 3) a través de la calle Enguera y Totana como *pista-bici*. Después debería continuar hasta el jardín del Túria por las calles Torres-Torres, Maestro Asensi, Olivereta, Castán Tobeñas y Pérez Galdós.
- 4)- Coincide con una ciclocalle de **Valencia en Bici** y con la red futura de vías ciclistas del Ayuntamiento. Iría preferentemente como *pista-bici* desde la calle Xátiva hasta el barrio de San Marcelino por la calle Bailén, Norte, Vila Barberá, Marvá, Albacete, Carcaixent, Uruguay y Carteros. En las intersecciones menos problemáticas como la de Vila Barberá-Marvá cruce San Vicente, deberá evitar el paso siguiendo el tráfico peatonal.
- 4a)- Conectaría el 4) con el 2a) por la calle Dolores Alcayde, Millares y la pasarela peatonal sobre las vías de RENFE.
- 5)- A modo de cinturón de ronda interconectaría el 3) el 2) y el 4). Va por las calles Burgos, Santa Cruz de Tenerife, José Maria Mortes Lerma y Fontanares coincidiendo también con las propuestas de **Valencia en Bici** y el Ayuntamiento.
- 6)- Proponemos dos *pistas-bici* bidireccionales a ambos lados de la av^a Tres Cruces. Cuando se construyó financiada por el MOPTMA no se tuvo en cuenta como es

6)- Proponemos dos *pistas-bici* bidireccionales a ambos lados de la av^a Tres Cruces. Cuando se construyó financiada por el MOPTMA no se tuvo en cuenta como es habitual el tráfico ciclista. Debido a la anchura es factible la construcción de una *pista-bici* a cada lado. En el plano de vías para bicis del Ayuntamiento existe este trazado pero como un único carril por la parte central del bulevar.

Ciclocalles-

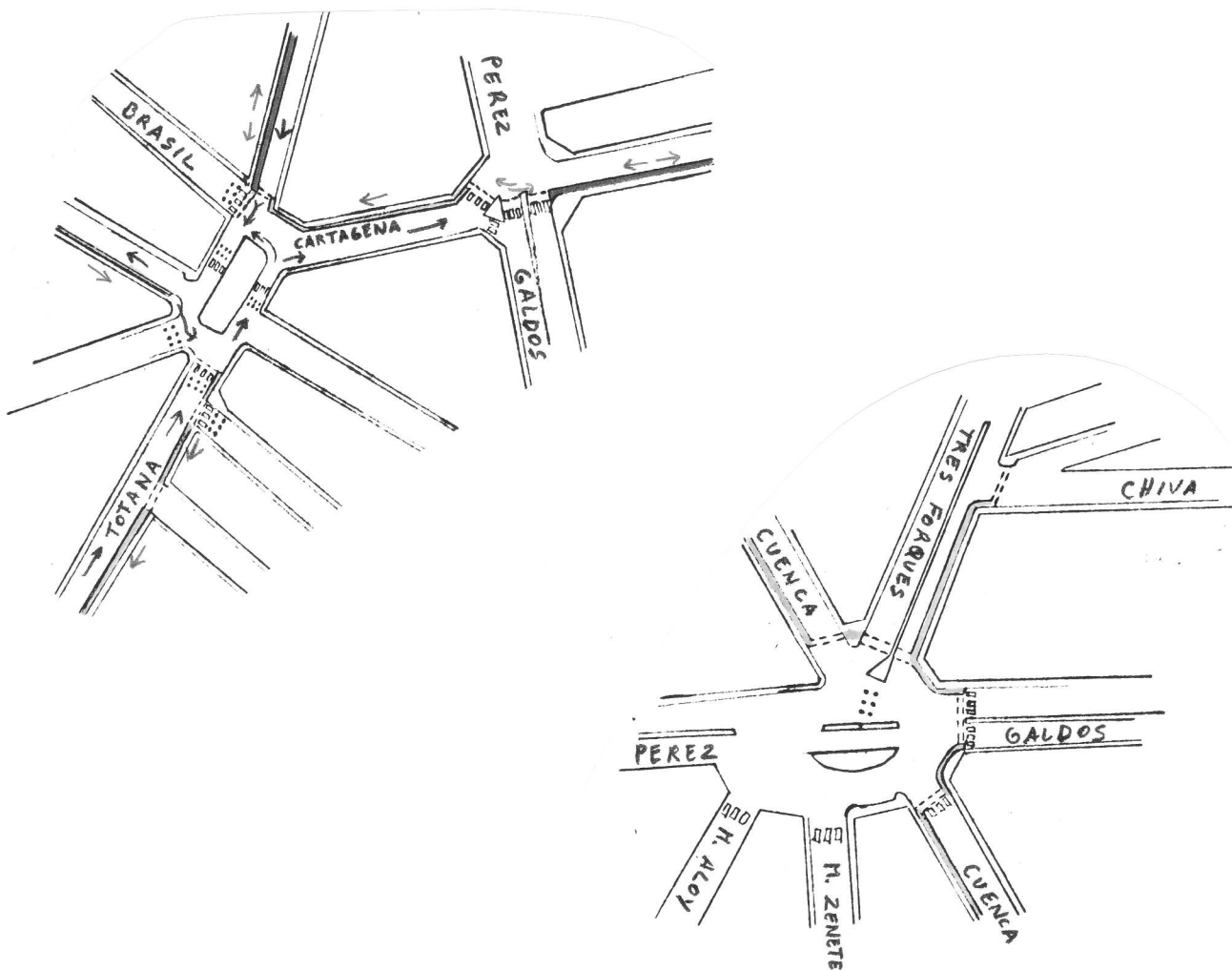
Distinguiremos varios grupos de ciclocalles: Primeramente las del Ensanche paralelas a las grandes Vías y al tercer cinturón de ronda.

Sirven para apaciguar el tráfico en el Ensanche y como alternativas para los ciclistas a las rondas. La 10) y 20) interconectan el carril 3a') con el 4) en ambos sentidos de ida y retorno.

El segundo grupo de ciclocalles acortan el trazado de los carriles-bici o los continúan. Es el caso de las ciclocalles que unen el 4) con el 2a) o el 2a) con el 32a) por la calle Chiva. El 45) y el 55) ayudan a conectar el barrio de la Olivereta con Ciutat Vella.

El tercer grupo es el que se sitúa entorno al barrio de patraix.

Algunas soluciones en intersecciones complicadas









Pista-bici en el Ensanche de Valencia, calle Cuenca.



Pista-bici en vía de tráfico rápido en Barcelona, av^a del Paral.lel.

RED DE VÍAS PARA BICICLETAS, SECTOR SUROESTE



-  "CARRIL-BICI" EN OBRAS
-  "CARRIL-BICI" PROPUESTO
-  CICLOCALLE
-  ZONA DE TRÁFICO RESTRINGIDO (BARRIO DE PATRAIX)

• Los espacios peatonales-

De la misma manera que existen en la ciudad unas vías estratégicas para la circulación automovilística, también (como propone *Vianants*) deberían haber una serie de recorridos en forma de red, donde el desplazamiento a pie se viera facilitado por la amplitud de las aceras, la falta de obstáculos, la continuidad de los recorridos, la preferencia semafórica, la existencia de pasos de cebra en las travесias, etc. Y no lo decimos en broma, pues aunque el tráfico peatonal en principio se da por cualquier parte de la ciudad, en realidad lo hace en unas condiciones donde las aceras no tienen la anchura mínima legislada, donde abundan las señales, postes, mobiliario urbano y motos y coches aparcados... También es frecuente, sobre todo en las intersecciones con las grandes vías de circulación, que los semáforos hagan cruzar a los peatones en dos tiempos o que para cruzarlas haya que recorrer 50 o más metros en busca de un paso por donde hacerlo.

Más que hablar de esa red de vías peatonales vamos a tratar con más profundidad sobre las *áreas peatonales* que enmarcaremos dentro de las *áreas de tráfico restringido*. Por sentido común, deberían existir en la ciudad diversas *áreas de tráfico restringido* que se corresponderían sobre todo con los barrios históricos de trama medieval pero también con algunas áreas residenciales de factura más moderna. Es el distrito de Ciutat Vella el que tiene más barrios susceptibles de restringir el tráfico. Cada barrio de este distrito tiene (lo reconocen incluso las organizaciones de comerciantes del centro histórico) unas características propias por lo que en cada uno se debe aplicar una política de tráfico distinta y acorde con sus características. Barrios como el Carme, la Seu, la Xerea, Velluters y parte del Mercat carecen de un comercio potente y ofrecen una trama viaria enrevesada y de calles estrechas que aconsejan una intervención urbanística y de tráfico que evite el tráfico de paso, beneficie el aparcamiento de los residentes y facilite la carga y descarga y el tráfico peatonal y ciclista. Otros barrios de Ciutat Vella que sufrieron un esponjamiento traumático hace décadas deberían tener una gestión encaminada a potenciar la accesibilidad en transporte público. La entrada del tranvía en Ciutat Vella y la renovación de la flota de autobuses por otra de vehículos más pequeños pero con mayor frecuencia de paso, es importante que se tenga en cuenta. Aunque en esta zona de Ciutat Vella no se llegue a restringir el tráfico en general, sí que se debe encaminar la política de tráfico a disminuir su volumen. Las aceras y las calles peatonales deben seguir ganando espacio, y el aparcamiento debe ser controlado. Es decir se debe priorizar a los residentes y reservar parte para ser gestionado racionalmente por las asociaciones de comerciantes.⁸ Sin embargo, en estos momentos el Ayuntamiento está cediendo ante las presiones de las asociaciones de comerciantes del centro histórico y la tímida política favorecedora del desplazamiento peatonal llevada a cabo hasta ahora puede ir descompensándose con el proyecto de un parking de 300 plazas junto al Mercado Central, la prolongación de la av^a barón de Carcer por Botellas hasta Bolseria o la reciente apertura de la calle Guillem sorolla hasta la propia av^a de Barón de Carcer. Con ello se está aumentando la capacidad de los viales para absorber tráfico. Estas actuaciones que momentáneamente descongestionarán el intenso tráfico sobre la zona, lejos de satisfacer y resolver los problemas de accesibilidad lo agravarán en un corto espacio de tiempo. Ello es debido a que las expectativas generadas entre los conductores animarán a más y más personas a desplazarse al centro de la ciudad en coche colapsándolo de nuevo. Contrariamente a la opinión que tienen los comerciantes, un

⁸ Se trata de gestionar por parte de las asociaciones de comerciantes un número de plazas limitado por la capacidad viaria, cerca de mercados y áreas comerciales (por ejemplo mediante bonos de aparcamiento a cambio de la compra realizada).

encuestado de los 100 clientes del Mercado Central que entrevistó el *col.lectiu València en Bici*, expuso su lógica con la siguiente frase. “Hay que favorecer el acceso al mercado en transporte público y a pie, pues si todos viniésemos en coche no podríamos venir ninguno”. La gente menos sensata pero más influyente hasta ahora se seguirá quejando de que “no encuentra aparcamiento” o de que “hay mucho tráfico”, sin darse cuenta de que es su egoísmo el que irremediabilmente genera el problema.

No son sólo las asociaciones de comerciantes los causantes de la vergonzosa situación que sufre el centro histórico de Valencia. Es la falta de valor político del gobierno municipal el que en última instancia explica esta situación. Sino, ¿Porqué siendo las asociaciones de comerciantes el principal obstáculo a las restricciones del tráfico, no se toman medidas serias y coherentes en los barrios de Ciutat Vella de escasa implantación comercial?

Junto a esos barrios de Ciutat Vella existen mini centros históricos en Patraix o en Ruzafa entre otros, que deberían también tener desde hace tiempo un plan de movilidad específico a sus características viarias. Como ejemplo de lo que debería ser un plan de movilidad en un barrio histórico pondremos el de Ruzafa:

• **Un ejemplo de un plan de restricción del tráfico en un barrio histórico: Ruzafa-**

En el siglo XIX con el derribo de la muralla medieval que constreñía la ciudad, la histórica población de Ruzafa fue absorbida por Valencia y quedó como una “anomalía” dentro del Ensanche. La trama histórica de Ruzafa la enmarcaremos nosotros a efectos del plan de movilidad entre la Gran Vía Germanías, el eje Ruzafa-Consulat del Mar-Maestro Aguilar, la calle Cádiz y la calle de los Centelles. Cortando en dos mitades el barrio, quedaría el eje Reina doña Maria-García, siendo el Mercado de Ruzafa el punto de referencia obligado del barrio. La idea básica del plan de movilidad es la de restringir el tráfico de automóviles excepto de vecinos y autorizados (taxis, ambulancias, policía, servicios municipales, vehículos de reparto, etc). En la actualidad el barrio cumple la función de garage al aire libre que complementa el estacionamiento ilegal en doble fila a lo largo de la calle Cádiz. En la calle Cura Femenía es especialmente grave debido a que se realiza de manera ilegal a ambos lados y encima de la acera. Ello causa constantes molestias a los vecinos, especialmente cuando acuden con el carro de la compra al mercado, ya que se ven obligados a andar por la calzada y a hacerse a un lado cada vez que pasa algún coche. Esto es muy común en todo el centro histórico desde hace décadas sin que, por otra parte, a los que dirigen el ayuntamiento se les caiga la cara de vergüenza. De los alrededores del mercado mejor ni hablar, ya que para acceder por alguna de sus puertas hay que sortear sobre la misma acera incluso los propios furgones de los vendedores. Ante esta triste situación daremos unas ideas sobre cómo ordenar mínimamente el tráfico y reurbanizar el barrio sin necesidad de grandes inversiones:

1- Proseguir la peatonalización iniciada a instancias de la *associació de veïns Russafa-Gran Vía* en la plaza Doctor Landete y Padre Perera. Para ello habría de prolongarse la peatonalización entorno al mercado por la plaza Barón de Cortés y las calles Doctor Serrano, Cura Femenía y dels Tomassos hasta su confluencia con Carles Cervera. En la plaza Barón de Cortés se podrían reservar plazas de aparcamiento exclusivo para los vehículos de los vendedores del mercado. El acceso de estos se haría desde Maestro Aguilar y la salida hacia Reina Doña Maria.

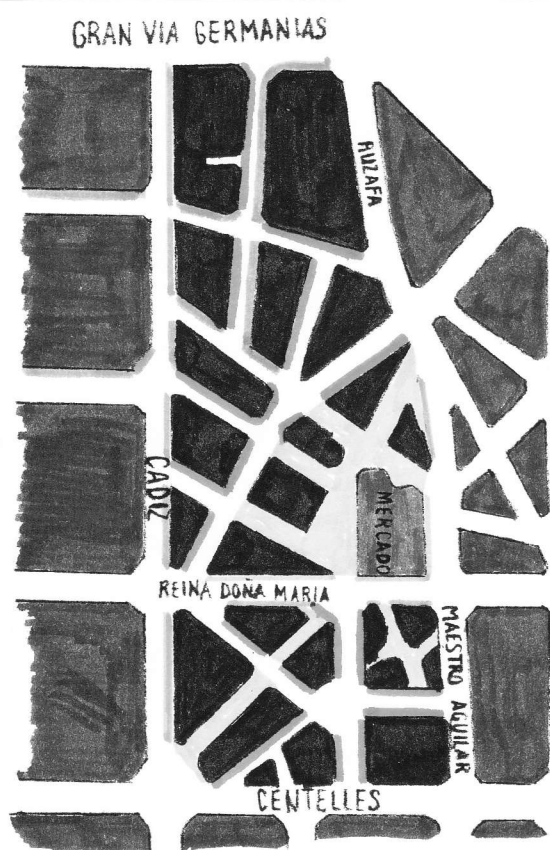
2- En el resto de calles se deben ampliar aceras y ordenar el aparcamiento de manera que en muchas de ellas sólo se estacione en un sólo lado. El aparcamiento y el acceso estarán limitados a residentes.



Aparcamiento exclusivo para residentes y pegatina identificativa. Casc Antic, Ciutat Vella. Barcelona.



- 3- A lo largo de una parte de la calle Dénia establecer un "carril-bici" que formaría parte como ya vimos en el punto anterior de la red ciclista de la ciudad.
- 4- Reservar como aparcamiento de la "hora" las plazas situadas a lo largo de las calles Reina Doña Maria y García como está ahora en Maestro Aguilar y Consolat del Mar. La asociación de vendedores del Mercado podría canjear bonos de aparcamiento a sus clientes de manera que se primase el aparcamiento a los compradores del mercado.
- 5- Eliminar el estacionamiento en doble fila de la calle Cádiz y aumentar el legal al pasarlo de su actual situación en cordón a batería.
- 6- Las entradas al barrio deben estar cerradas mediante un sistema de bolardos automatizado y/o manual. Las salidas pueden estar libres: El sentido de circulación será suficiente para impedir el paso.



PROPUESTA DE PLAN DE RESTRICCIÓN DEL TRÁFICO EN EL BARRIO DE RUZAFÀ

- Calles peatonales
- Aparcamiento para residentes
- Aparcamiento zona azul
- Aparcamiento en batería
- "Carril-bici"

Planes como el expuesto están ya implantados en algunas ciudades españolas a instancia del Ayuntamiento (Oviedo) o de las asociaciones de vecinos y los ayuntamientos (Barcelona, Logroño). En todos los casos, tanto en España como en el resto de Europa encontraron la resistencia de las asociaciones de comerciantes. En casi todos ellos se dio una valoración positiva por parte de sus mayores detractores: En Barcelona el ayuntamiento consiguió poner a prueba durante seis meses un plan de movilidad restrictivo en el barrio Gótico. Tras el plazo, fueron los propios comerciantes quienes instaron al Ayuntamiento a hacerlo definitivo. En Valencia ya son algunas asociaciones de vecinos las que han presentado o van encaminadas en ese sentido. La *associació de veïns del Carme* ha presentado recientemente un proyecto llamado "proyecto 2000" en el que se pide un plan de movilidad semejante al que acabamos de exponer para Ruzafa.



Zonas de tráfico restringido mediante bolardos retractiles automaticos. El Gótic y el Casc Antic, Ciutat Vella. Barcelona



Bolardo abatible manualmente y coche esperando la bajada automática de un bolardo.
Casac Antic, Ciutat Vella. Barcelona.



Calle convertida en aparcamiento gratuito para los “amiguetes” y una de las primeras calles del centro histórico en las que se ha evitado que esto ocurra. Ciutat Vella. Valencia



Calles peatonales y de tráfico restringido. Casc Antic, Ciutat Vella. Barcelona



- **Algunas consideraciones sobre el transporte colectivo. El tranvía-**

“El resultado (ya lo ven) es el de hoy, en su pleno desarrollo, el ideal democrático nos presenta: que todos van más o menos al mismo sitio y a la misma hora, pero cada uno por su cuenta.”

Agustín García Calvo

La defensa de los transportes colectivos como deja ver **Joan Olmos** en la revista OP tiene dos lecturas: Por un lado su existencia concebida como lo es en la actualidad es imprescindible para que el sistema basado en el automóvil privado no se colapse⁹, mientras que por otro, se puede considerar un elemento más, dentro de las alternativas a ese sistema.

En la actualidad el transporte público es apoyado sólo en la medida en que una parte de la población lo necesita directamente y que otra, la que conduce, lo puede hacer en la medida que “los otros” utilizan el transporte colectivo. El usuario del transporte colectivo es la mayor parte de las veces un ciudadano de segunda clase que se ve obligado por los gestores del transporte a realizar largas esperas, a hacer transbordos no sincronizados y a pagar un alto precio por el billete. También es verdad que los automovilistas sufren atascos, multas y no encuentran aparcamiento, pero todas estas incomodidades las soportan psicológicamente porque después de todo y como reza la propaganda, son “libres”, son “propietarios” y son socialmente considerados. ¿Cuándo se potenciarán los núcleos de intercambio modal (entre bici y tren o autobús o entre autobús y tren o entre coche y transporte colectivo)? ¿Cuándo se sincronizarán los distintos transportes para evitar las esperas en los transbordos? ¿Cuándo los precios de los transportes públicos dejarán de subir? Las políticas en este sentido han sido mínimas. Como ejemplo de la lentitud con la que se abordan estas cuestiones mínimamente necesarias para que los usuarios del transporte colectivo dejen de sentirse ciudadanos de segunda clase, está la puesta en marcha del *billete único* de los transportes públicos del área metropolitana de Valencia: En agosto de 1993 se podía leer en la prensa que Generalitat y Ayuntamiento iban a implantar a partir de mayo de 1994 (por fin después de años en que se venía hablando de ello) el *billete único* para los ferrocarriles de la Generalitat y los autobuses de la EMT. Cuatro años después, en 1997, por fin se ponía en marcha el llamado *bono 10*. Todavía sin embargo, han quedado fuera de la iniciativa, los autobuses metropolitanos de la CVT y los trenes de Cercanías de RENFE.

Pero aunque se diesen todas esas condiciones imprescindibles para hacer competitivo el transporte público, no se conseguiría hacerlo atractivo si paralelamente no se penaliza el transporte individual en automóvil. No sirve de nada poner más autobuses o carriles reservados para estos si por otro lado se dan facilidades al tráfico automóvil y se permite que el colapso circulatorio y la indisciplina de circulación afecte a la eficacia del transporte público. Ejemplos de esa priorización que invalidan los esfuerzos hechos por las administraciones en transporte público urbano han sido denunciados reiteradamente.

⁹ A principios de 1997, la huelga de transportes públicos en el área metropolitana de París colapsó durante casi un mes la ciudad. Gracias a ella los parisinos y después las autoridades redescubrieron la bicicleta y contribuyó a demostrar que el sistema no puede funcionar sin el concurso de los transportes colectivos.

José Manuel López Lita¹⁰ o Vicente Torres Castejón han puesto de manifiesto cómo los costes de mantenimiento del transporte público han ido aumentando debido a la pérdida de competitividad a causa de la desleal competencia ejercida y tolerada para el automóvil privado. Vicente Torres denunciaba en enero de 1995 en el diario Levante que mientras que se rebajaba en un 5% el impuesto de matriculación de vehículos por parte del gobierno central, se aumentaban las tarifas de la EMT, de los ferrocarriles de la Generalitat y los trenes de Cercanías de RENFE. Esto era un caso flagrante de algo que a lo largo del tiempo ha sido una constante. Los costos debidos a las carencias de una explotación en condiciones han repercutido negativamente en el precio de los billetes haciendo al transporte público menos atractivo todavía de lo que es respecto al privado. También Vicente Torres denunciaba en el suplemento Territorio y Vivienda del diario Levante, en un artículo titulado ¿Quién frena el tranvía? cómo los costos de su explotación y la amortización de su puesta en marcha eran negativamente influidos por la política de tráfico del Ayuntamiento de Valencia. “La velocidad comercial de la línea 4 del tranvía ha ido bajando hasta llegar a ser inferior a los 20 km/ hora previstos disminuyendo paulatinamente el número de usuarios”. A pesar de que la línea dispone de un sistema de sincronización semafórica que prioriza el paso del tranvía, los servicios de tráfico (de coches) del Ayuntamiento han decidido que así no sea.

Y es el tranvía precisamente, por disputar espacio al coche y por su carácter “ecológico” la mejor alternativa del transporte colectivo al sistema de transportes vigente. La acertada idea de interconectar las distintas líneas del trenet de vía estrecha que comunicaban Valencia con distintas poblaciones del área metropolitana a través de un metro ya está prácticamente ejecutada. Los costes han sido muy elevados y la COPUT decidió en 1996 (acertadamente para el movimiento ecologista) continuar la red urbana de ferrocarriles mediante su tranvialización. Esta decisión fue criticada en un principio por los partidos de la oposición e incluso por los socios de gobierno del PP en la Generalitat y el Ayuntamiento. Actualmente la idea parece asumida y se barajan varias líneas en los medios de comunicación: Los comerciantes del Centro Histórico hablan de la necesidad de que el tranvía vuelva al centro, los ecologistas también lo ven así, e incluso se han propuesto trazados concretos. La discusión inicial entre tranvía o metro parece ahora centrarse en los trazados de las futuras líneas de tranvía. Entre las reflexiones que hacía Xavier Carbonell en el suplemento Territorio y Vivienda del diario Levante el 16 de febrero de 1997, hay algunas con las que coincidimos y que al parecer no se van a tener en cuenta por la COPUT en el trazado de la futura red. La línea 4 del tranvía no quiso continuarse cuando se planteó hasta la antigua estación del Grao. Fue un error porque dejó sin servicio una parte de la playa de la Malvarrosa y porque desde allí la futura red se hubiera podido prolongar como está previsto en el reciente estudio de la COPUT por la avenida del Puerto hasta la calle Xàtiva frente a la estación del Norte. Este estudio prevé acertadamente acercar el centro de la ciudad al futuro “balcón al mar” del puerto, pero deja un vacío imperdonable entre el puerto y la línea 4. Además, Xavier Carbonell denunciaba que el trazado de la línea de tranvía que va a sustituir a la línea 5 de metro hasta la estación del Cabanyal, se piensa hacer a costa de los jardines de Blasco Ibáñez y de la Gran Vía.

¹⁰ Suplemento Territorio y Vivienda del diario Levante del 4 de junio de 1995.

Si sumamos a esto, que el antiguo trenet al Grao era una barrera al tráfico y que su velocidad comercial no se veía disminuida por la política de la delegación de tráfico de no dar prioridad semafórica al tranvía, nos daremos cuenta que el tranvía puede dejar de ser una panacea. Ante este panorama nos surgen dudas sobre la conveniencia de sustituir la línea 5 del metro prevista por un tranvía. El competidor más eficiente dentro del transporte público al coche, pierde gran parte de sus atributos si se le quita la prioridad semafórica y si se come el poco espacio verde que hay en la ciudad. Para rematar la faena, la COPUT baraja la posibilidad de sustituir los diferentes trazados propuestos entre la estación del Norte y la estación del Pont de Fusta a través de Ciutat Vella por un metro ligero bajo tierra. Es una decisión que pensamos habría de meditarse más y someterse a debate público. La red en estudio de la COPUT totalmente claudicante ante la delegación de circulación y Transportes demuestra una vez más que la política en Valencia se hace en función de la "fluidez del tráfico de coches"..

Si optar por el metro es seguir con una carísima política de fomento del transporte público que no es una alternativa real al sistema imperante, sino una ayuda para que siga funcionando, optar por un tranvía al que se le cortan las alas antes de empezar a andar es lo mismo pero más barato.