

El despropósito de la red de carriles bici de la ciudad de Valencia

“La semana pasada murieron en Valencia dos usuarios de la bici. Uno de ellos atropellado por un coche que se dio a la fuga, y el otro apaleado por el conductor al cual parece que le recriminó su ‘criminal’ forma de conducir por la ciudad” Éste era más o menos, el titular que se pudo leer hace algún tiempo en los periódicos de la ciudad de Valencia.

La rabia contenida que experimenté leyendo estas noticias, no es más que la manifestación de la impotencia frente a la falta de conciencia i desinterés de nuestras autoridades municipales, respecto a un tema como el de la red de carriles para bicicletas en la ciudad de Valencia.

Posiblemente estas dos muertes se habrían podido evitar si existiera una red completa de carriles para bicicletas que cubriera toda la ciudad (al menos estas dos personas habrían tenido la posibilidad de esquivar la muerte pedaleando sobre un carril).

Lo que viene a continuación es un grito de desesperación informativa dirigido a todas las vecinas y vecinos de la ciudad de Valencia, para que sepan que están siendo engañados con la cuestión de los carriles para bicicletas. Que los carriles que todo el mundo puede descubrir por algunas calles y avenidas no es más que una especie de lavada de cara de la ciudad puramente folclórica. En definitiva, una tomadura de pelo más de este siniestro inicio de milenio. Así que, para que tengamos todos información y poder juzgar lo que pasa, y sin ánimo de ser exhaustivos, aquí paso a narrar la corta historia del carril bici en la ciudad de Valencia.

Ya hace ya casi 20 años que los políticos que gobernaban la ciudad (del PSPV-PSOE en aquel momento), presentaron, con luces de neón y esplendor de barraca de feria, un proyecto de red de carriles bici que cubriría toda la ciudad con unos 170 km de trazado. Era el proyecto más avanzado y ambicioso de toda España. Su justificación y objetivos estaban bien claros (y nada ha cambiado con respecto a esto, en todo caso, algunas cosas han ido a peor): la orografía, la climatología y las dimensiones de Valencia son factores favorables para el uso de la bicicleta como forma de transporte urbano. De esta forma, además, se contribuiría a hacer frente a los graves y costosos problemas derivados del tránsito que soportaba la ciudad (atascos, contaminación acústica y atmosférica...).

EL PAÍS

El año 1984 se inició la obra del primer carril urbano para bicicletas con la finalidad de conectar el centro con la zona universitaria. El espacio ocupado por el primer carril bici se obtuvo con la reducción de la acera y del aparcamiento, respetando en todo el recorrido el espacio de movilidad de los vehículos motorizados, lo que indicaba que, ya desde el principio, la iniciativa municipal no formaba parte de una estrategia global para racionalizar el transporte urbano: sólo era una actuación aislada, residual y contradictoria con la que se daba una tímida respuesta a una demanda social de transportes alternativos. Las críticas al gobierno por parte de la oposición, de la prensa y de los comerciantes y vecinos de las zonas con carriles, paralizaron la ampliación.

A mediados de los años 90 se le dio un tímido impulso, y en esta segunda etapa y con la experiencia adquirida por las críticas, se observan unas soluciones diferentes para los carriles bici en vías ya urbanizadas. Por ejemplo, hacer una separación física de las bicicletas con los viandantes, bien situando el carril a una altura diferente de la acera o bien intercalando una hilera de árboles entre los dos usuarios de la vía. El ejemplo más claro lo tenemos en los carriles de la avenida de Blasco Ibañez. De la información que el Ayuntamiento de Valencia ha hecho pública a partir de las medidas realizadas en diferentes tramos del carril para bicicletas el año 1997, se observa que el grado de utilización no es homogéneo, ya que hay tramos con densidades de 2.000 bicicletas diarias (acceso a la Universidad Politécnica) mientras que otros tramos no han registrado variación.

En los últimos dos años los presupuestos municipales no han incluido partidas para la ampliación de la red, en contraposición con las importantes ampliaciones de los grandes proyectos de urbanización que la iniciativa privada está ejecutando en la ciudad.

Con todo, lo más triste es que las últimas actuaciones en la ciudad de Valencia no forman parte de un plan general de transporte (carriles bici de las avenidas de Francia, Palacio de Congresos...). Actuaciones similares en ciudades que han tenido éxito en la mejora de sus sistemas de transporte, iban acompañadas de actuaciones encaminadas a la reducción de la movilidad del transporte privado motorizado, la eliminación de vías rápidas o de gran capacidad próximas al centro urbano, la planificación del tránsito en vías secundarias, etc. Así mismo no se ha actuado sobre el cambio de conciencia de los ciudadanos en el sentido del uso cotidiano de la bici. Además, no se ha tenido en cuenta tampoco la opinión de los colectivos de usuarios de la bici, y se han tomado iniciativas en desacuerdo con éstas.

EL PAÍS

Hoy, 20 años después de la presentación del proyecto, hay construidos unos 50 km (datos aproximados) de aquellos casi 170 proyectados. Su uso es creciente en el acceso a la zona universitaria, pero no así en otros distritos de la ciudad. Son 50 km infrautilizados, desestructurados y que no crean red, además de no contemplar una señalización vertical que indique hacia donde lleva el carril en cada cruce para animar a potenciales usuarios. Los aparcamientos son escasos y con un diseño desafortunado. Y todo ello acompañado de una ausencia suicida de campañas periódicas des de el ayuntamiento para promover el uso de la bici. ¿Por qué no editar trípticos sobre la red construida (y la futura) e insertarlos en prensa, repartirlos por los centros públicos, institutos i facultades? ¿Por qué no hacer publicidad por televisión de los carriles bicis? La respuesta viene dada por un "axioma" muy sencillo: lo que no sabe la señorita Rita Barbera es que el alcalde/esa de este principio de milenio, o se desplaza hasta el ayuntamiento en bici o no será una verdadera alcaldesa, con lo cual se hace patente su ignorancia respecto a lo que puede ser una ciudad sostenible, ecológica, culta y respetuosa con sus mismos ciudadanos y ciudadanas.

De esta manera y con este enfoque político tan miope, resultan ser ciencia ficción para nuestras autoridades municipales, notas como las emitidas por el gobierno noruego hace unas semanas: *"Los empleados públicos que utilicen la bicicleta como medio de transporte para moverse dentro de su horario laboral recibirán un incentivo de 0,40 dólares (unos 0,35 euros) por cada kilómetro que recorran. El trayecto deberá realizarse en horario laboral, por lo que no se incluirán los desplazamientos del trabajo a casa y viceversa, y se incentivará hasta un máximo de 5 kilómetros, con lo que los empleados podrían llegar a embolsarse algo más de euro y medio diario. La iniciativa pretende reducir el uso del vehículo privado en el país nórdico y hacer de los trabajadores personas con una vida saludable"*. O esta otra más cercana (para que no piensen que estos temas son cosas de los nórdicos), referida a que el ayuntamiento de l'Alcudia (Ribera Alta), subvenciona con 90 euros a cualquier persona del municipio que compre una bici nueva. Yo tomaría buena nota.

PACO TORTOSA