

Publicat el 19-6-2005 a "Levante - EMV".

Para una bicicleta, ente dócil y de conducta modesta, constituye una humillación y una befa la presencia de carteles que la detienen altaneros delante de las bellas puertas de cristales de la ciudad. (Julio Cortázar. Vietato introducirre bicicleta. Historias de cronopios y de famas)

Primavera de bicicletes

Francesc La-Roca *

En aquesta primavera València s'ha omplert de bicicletes. Es veuen pels carrils, al riu, a la Universitat, .. i especialment concentrades a l'Avinguda del Port. En dues ocasions en poc més d'un mes els col·lectius que promouen en València l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport urbà quotidià han eixit al carrer per a reclamar, amb el suport, entre altres, de la Federació d'Associacions de Veïns de València, una remodelació intel·ligent de l'Avinguda del Port.

Com és conegut, l'ajuntament que presideix la Sra. Barberà, va fer pública una proposta de reordenació del trànsit a l'esmentada Avinguda com a complement de les obres en la zona portuària. Bàsicament es tractaria d'augmentar la capacitat de la via en el sentit de circulació ciutat-port, passant de tres a quatre carrils, tot desviant el trànsit de tornada, principalment per avingudes paral·leles. D'altra part se suprimiria el carril bus en el sentit cap al centre, s'ampliarien les voreres i s'afegirien aparcaments.

La proposta dels col·lectius ciutadans que s'han mobilitzat probablement no siga tan ben coneguda, malgrat que formen part d'un moviment reivindicatiu de més ampli abast: el foment de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport urbà.

La idea és senzilla: la bicicleta és idònia per a recórrer distàncies mitjanes, i a més aporta una sèrie d'avantatges tant als usuaris com a la resta dels ciutadans. Als primers, en les condicions habituals del trànsit urbà, els trasllada amb més eficiència que qualsevol altre mitjà mentre els proporciona un exercici saludable. Anar en bicicleta és divertit, flexible, no aïlla com el cotxe i s'aparca fàcilment. D'altra banda, cada ciutadà que decideix canviar el cotxe per la bicicleta contribueix al benestar col·lectiu al lliurar espai públic, reduir les emissions de gasos nocius per a la salut i per a l'ecosistema terrestre i evitar la contaminació acústica. Les bondats de la bici són reconegudes per tots i, en les ocasions propícies, els polítics de qualsevol color en les recorden afegint el tòpic local de les extraordinàries condicions de la ciutat de València, per clima i orografia, per al seu ús.

Aleshores, ¿què és el que empipa tant als ciclistes? ¿què fa que des de

desembre de 2000 es manifesten tots els primers divendres del mes, seguint la convocatòria de la Massa Crítica, i que ara intervinguen amb decisió en la qüestió de la reforma de l'Avinguda del Port? Doncs bàsicament el que reclamen són condicions de seguretat suficients per a que les tòpiques característiques de la ciutat puguin aprofitar-se en la realitat.

Des d'una perspectiva estratègica, es tracta d'anar substituint les autopistes urbanes per espais públics en els quals la presència del automòbil es redueix de manera sensible, afavorint altres usos i altres formes d'entendre la mobilitat. Més espai –i més agradable– per als vianants, plataformes *efectivament* reservades per al transport col·lectiu i un foment actiu de la mobilitat ciclista.

Com s'ha apuntat més amunt, la seguretat és el requisit previ per a que l'ús de la bici es generalitze entre els ciutadans. La segregació del trànsit motoritzat i també del peatonal, mitjançant la construcció d'una xarxa de carrils especials és la peça fonamental per tal d'assolir aquest objectiu, però no l'única. Cal insistir en el concepte de xarxa, ja que a alguns regidors, als quals els agrada presumir de quilòmetres de carril, semblen ignorar que en qualsevol sistema de transport és la connexió entre els diferents trams la que permet el flux i donant funcionalitat al sistema. D'altra banda, a mesura que es construeixen nous carrils perifèrics, l'Ajuntament procedeix a un desmantellament continu i persistent dels carrils ja consolidats. Aprofitant obres de remodelació o de repavimentació, el carril no torna a marcar-se (Carrer de La Nau, Places del Patriarca i del Ajuntament).

Un element fonamental per a la seguretat, i molt descuidat, és el de la senyalització, tant horitzontal com vertical. Punts especialment sensibles, i que haurien de ser marcats, són les eixides de garatges i aparcaments i les cruïlles. Els passos de zebra (amb carril) i els semàfors intermitents per als cotxes són extremadament perillosos i una font permanent de sobresalts, fins i tot per als automobilistes prudents, per la manca de senyalització. Actualment existeix una ampla oferta de manuals de disseny que contempnen tant els sistemes de segregació com aquest tipus d'elements complementaris de protecció i visualització.

Tot l'anterior, és a dir les qüestions d'infraestructura, es resol fàcilment –suposant la voluntat política– amb una concreció pressupostària de baix nivell. N'hi ha però una altra dimensió que requereix un esforç col·lectiu –representants polítics inclosos– de més gran abast: l'educació vial. De poc serveix a la seva finalitat un carril bici, una vorera, un carril bus o un pas de vianants ocupat per un automòbil. Lamentablement, la mala educació vial –tolerada, quan no promoguda directament per l'ajuntament que presideix la Sra. Barberà– no és exclusiva dels automobilistes. Els ciclistes no es lliuren ací de la crítica. Ciclistes i vianants poden compartir espais, sempre que els primers adequen la seva velocitat a la dels segons i els cedeixen sistemàticament el pas; però malauradament la primavera ens ha portat també aquesta granellada de ciclistes a tota velocitat per la vorera, a la que cal posar fi, pel bé de tots.

No és pot, certament, justificar aquest comportament incivil per la manca

d'infraestructures adients, però només amb una revisió a fons del model de mobilitat urbana, en el sentit ací esbossat, aconseguirem una ciutat més habitable.

La reforma de l'avinguda del Port és una bona ocasió per a debatre sobre aquestes qüestions i buscar alternatives a les autopistes urbanes que tant agraden als responsables municipals i que, entre altres coses, resulten tan letals.

* Professor *Jean Monnet* de Política Ambiental de la Unió Europea
(Universitat de València)

Fitxer baixat de **<http://www.terracritica.org>**