

OCIO

La bicicleta, un transporte urbano alternativo

La circulación en este medio de transporte por la ciudad queda dificultada por la ausencia de carriles-bici • El Ayuntamiento prevé su construcción en nuevas urbanizaciones

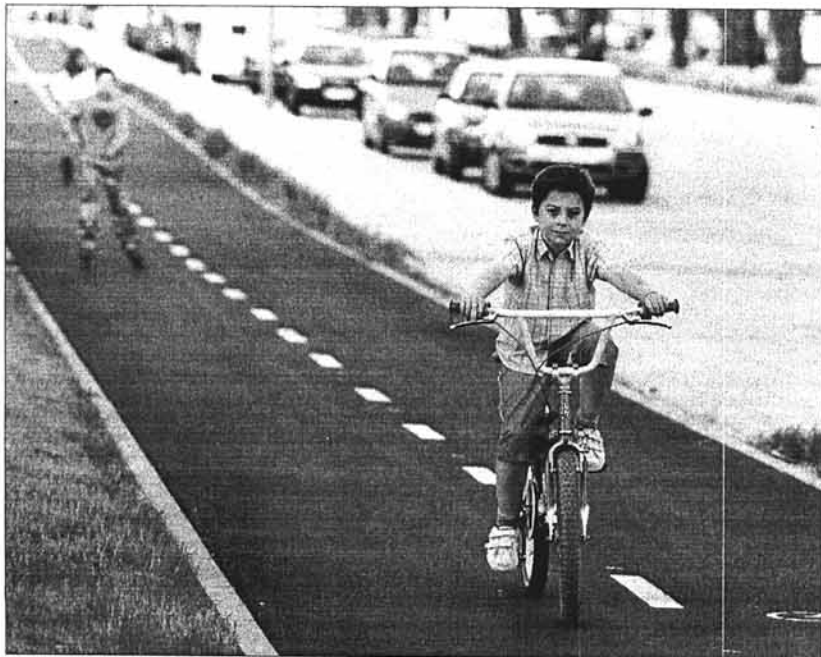
GRACIELA SIMÓN / CIUDAD REAL

La tendencia a salir con el coche a todas partes ha generado problemas de congestión de tráfico, además de ser responsable de buena parte de la contaminación atmosférica y acústica y de obstaculizar el libre paseo de los viandantes. Algunas autoridades han comenzado a tomar conciencia de estas distorsiones y han adoptado medidas -a menudo, impopulares- encaminadas a limitar la libre circulación de los vehículos en los centros urbanos. Por otro lado, el Libro Blanco de transporte de la Comisión Europea señala que los problemas de tráfico no pueden ser subsanados con la construcción de nuevas infraestructuras. Ante ello, sería preciso racionalizar el uso del automóvil y diversificar los medios de transporte impulsando soluciones alternativas para cubrir los desplazamientos urbanos, como pueden ser los paseos peatonales continuados, potenciar la red de transporte colectivo o los carriles de bicicleta.

Sin duda alguna, cada vez hay un mayor sector de población en Ciudad Real que demanda este tipo de infraestructura para dar respuesta a sus necesidades y aficiones. Es este el caso de Masa Crítica, un nombre revelador, cuyo propósito es «concienciar a la gente de que la bicicleta es un medio de transporte que tiene el mismo derecho a circular por la ciudad que los automóviles», según Vivente Ruiz, uno de sus miembros. Félix Rubio, presidente del club ciclista 'La Canalla', sintoniza con Vicente Ruiz en su sentir. «El problema que tenemos es que no hay carriles-bici ni ningún sitio donde los chavales pequeños puedan entrenar con seguridad», manifiesta Ruiz, contrastando esta realidad con el gran número de espacios de los que disponen los equipos de fútbol.

SIN RESPUESTA. Ante esta petición, nunca han obtenido respuesta por parte de las instituciones. «Siempre se ha dicho que se iban a construir carriles-bici y una pista de ciclismo, pero nunca se han llevado a cabo». Otra de las reivindicaciones que les impulsa es una mayor utilización de la bicicleta que el coche, en especial, «en una ciudad como Ciudad Real, porque cada vez hay menos aparcamientos».

Por su parte, el presidente de la Peña Ciclista El Prado, Alfredo Silveira, asegura que el objetivo de esta asociación es «que la gente practique el ciclismo con seguridad», por ello, Silveira ha solicitado a las instancias deportivas de la ciudad la construcción de un velódromo. «Ciudad Real es la



Los carriles de bicicleta deben atender las necesidades de movilidad de sus usuarios para ser viables. / LA TRIBUNA

Dados los problemas de tráfico, la UE recomienda diversificar los transportes

única ciudad donde no hay ninguna instalación deportiva dedicada al ciclismo. Eso es sintomático». Del mismo modo, lamenta la falta de concienciación de los políticos, «aquí todo se dedica al coche y al ladrillo y poco a los ciudadanos de a pie».

La coincidencia de las opiniones consultadas por este diario es absoluta cuando se trata de enumerar las ventajas de la bicicleta sobre el coche, puesto que aquella es un medio de locomoción más rápido y eficaz para los desplazamientos de corta y media distancia, tiene una mayor maniobrabilidad, menor ocupación espacial, un menor requerimiento de tiempo para aparcarla, no contamina, es saludable, es más económica, menos peligrosa, etcétera.

Pese a estos atributos, su presencia en la ciudad y su uso por parte de los ciudadanos son meramente anecdóticos, lo cual parece estar ligado a una serie de patrones culturales que se encuentran muy arraigados entre la población y que ligan a la bici-

cleta con la idea de ser un recurso más de ocio, tiempo libre y deportivo que con un modo de llegar al trabajo, por ejemplo.

ESTEREOTIPOS. Del mismo modo, va asociada a ciertos estereotipos que la consideran un medio de transporte atrasado, que no confiere al usuario el estatus que le proporciona estar al volante de un coche, que es exclusivo de personas con modestos recursos económicos o que es más propio de ecologistas. En este sentido, cabe preguntarse si estas estructuras culturales explican el limitado uso de este medio de transporte o más bien son un resultado de su escasa potenciación por parte de las instituciones.

Algunas de las ciudades españolas que cuentan con carriles de

La bicicleta ofrece un sinfín de ventajas en su uso con respecto al automóvil

bicicleta son Madrid, Cádiz, Barcelona, Valencia o Vitoria, cuya infraestructura ciclista urbana siempre sirve de ejemplo en estos casos, puesto que su ayuntamiento ha realizado grandes inversiones en ella; sin embargo, se caracteriza por su infrautilización debido a su discontinuidad. La consecuencia es clara: si los carriles no son capaces de responder a

Una ciudad enfocada al transporte en coche

Hace tiempo que el automóvil ejerce su hegemonía en Ciudad Real, no sólo en el centro urbano, sino en los alrededores. Ello es debido a la motorización del transporte urbano que comenzó en España en la década de los sesenta, lo cual relegó a la bicicleta a un tercer plano, pues la mayoría de los ciudadanos, si no usan el coche, prefieren ir andando a los sitios, en especial, en una ciudad de las dimensiones de Ciudad Real.

Cada vez son más patentes los problemas de tráfico y de aparcamiento en la capital, así como de contaminación atmosférica y acústica. Frente a ello, hay un sector de la población formado por diversos ciudadanos y por peñas de ciclistas como El Prado, 'La Canalla' o Masa Crítica que lleva un tiempo demandando a las instituciones una infraestructura ciclista que dé respuesta a sus necesidades y aficiones. Los motivos que los impul-

las necesidades de movilidad de sus usuarios, caen en la desertificación, perdiendo así las inversiones económicas efectuadas. Tal vez fue lo que sucedió con el carril de bicicleta que se instaló en la calle de La Mata hace tiempo.

Tal como manifestó a *La Tribuna* el concejal de Policía, Protección Civil y Tráfico, Francisco Cañizares, «se está orientando el centro de la ciudad más al peatón». Por su parte, el concejal de Urbanismo y Obras, Vicente Gallego, afirmó que «tal como está recogido en el Plan de Ordenación Municipal, los nuevos desarrollos urbanísticos incorporarán diversas infraestructuras para dar respuesta a los ciudadanos, tales como carriles-bicicleta, pistas multiuso o juegos infantiles para discapacitados».

son diversos, desde la demanda de una mayor concienciación hacia la bicicleta como un medio de transporte más, como el coche, a la construcción de un velódromo o pista donde practicar el ciclismo, pasando por la construcción de los carriles de bicicleta.

A pesar de que el uso de este medio de transporte no está muy extendido entre los ciudadanos, las ventajas son innumerables: mayor maniobrabilidad, es más rápido para circular por la ciudad, es más fácil aparcarla, y requiere menos tiempo, no contamina, es más económica, más saludable y hace que las calles no sean tan peligrosas para los viandantes.

Ante la falta de unos carriles-bicicleta, los ciclistas se ven obligados a compartir carretera con los coches o a circular por calles peatonales, motivando las quejas de algunos viandantes. G.S.

LAS DECLARACIONES

► MASA CRÍTICA

Vicente Ruiz:
«Queremos concienciar a la gente de que la bicicleta es un medio de transporte que tiene el mismo derecho a circular por la ciudad que los automóviles»

► 'LA CANALLA'

Félix Rubio:
«Siempre se ha dicho que se iban a construir carriles-bici y una pista, pero nunca se ha llevado a cabo»

► EL PRADO

Alfredo Silveira:
«Ciudad Real es la única ciudad donde no hay ninguna instalación deportiva dedicada al ciclismo. Eso es sintomático. Aquí, todo se dedica al coche y al ladrillo»