

Bicicleta urbana

¿Per a qui es planifiquen les ciutats? A més de constituir un fet inhumà, és inútil resoldre la circulació a partir del cotxe.

Just Ramírez

[Equip d'Estudis Urbanístics]

Segons sembla, l'Ajuntament de València s'està plantejant amb serietat el tema de les bicis. En una societat com la nostra, tan donada a la còpia de cultures i de costums estranys, sobretot si vénen adobades d'opcions de progrés (falsejat o no), sembla que suposa un retrocés en la roda de la història, o, en tot cas, una bogeria més de joves, moderns o progressistes.

Allò que podríem anomenar "la rehabilitació social" de la bici, que a l'Estat espanyol estem observant els últims anys, més enllà dels Pirineus és un fenomen que dura més d'una dècada. I a això caldria afegir que en algunes societats, com ara la dels Països Baixos, no s'ha conegut la dita "rehabilitació" perquè mai se n'ha conegut el menyspreu.

És un fet que en molts països europeus, des de la Se-

na Guerra Mundial, la bicicleta és un mitjà de transport amb què s'ha comptat a l'hora de dissenyar camins i carreteres. I que, si bé pel que fa a l'interior de les poblacions hi ha hagut un major retard, podem contemplar com en moltes poblacions d'Holanda, Dinamarca, Suècia, Alemanya i, inclús, de la Gran Bretanya, amb la menor taxa europea de bicis per càpita, des dels inicis de la dècada dels setanta hi ha una preocupació cada vegada més accentuada per a donar solució a la presència i, també, per a potenciar-ne l'ús, de la bici en les ciutats.

Dit això, cal fer una ullada a les dades de la circulació a València, per exemple. I ens durement una bona sorpresa. Resulta que, malgrat les aparences, la gent que es mou per la ciutat amb els seus vehi-

cles privats són una clara minoria (sols el 20,9% dels viatges al treball o a l'escola es fan per aquest procediment), mentre que la gran majoria (el 46,4%, que passa al 49,9% si hi afegim els viatges en bici i en moto) ho fan caminant.

I, arribats en aquest punt, seria molt interessant que ens preguntàssem si les inversions municipals són adequades a tals dades. ¿No és cert que València (com totes les poblacions de l'Estat) es planifica, a nivell de circulació, en funció del cotxe privat, i que, per tant, quasi el cent per cent dels diners que es gasten van en aquesta direcció?

Posem-ne un senzill exemple: durant els últims anys, quan s'han remodelat els camins de Trànsits, ¿quina és la magnitud donada als vehicles motoritzats i quina a les voreres, a les zones per on circulen els vianants?

Els semàfors, els passos, si és que n'hi ha per als vianants, ¿com són col·locats i en funció de qui?

Seriosament, ¿per a qui es planifica les ciutats, i, entre aquestes, València? A més de constituir un fet inhumà, és inútil intentar resoldre la circulació a partir del cotxe. No hi ha solució per aquest camí.

Cal recuperar la ciutat per al vianant, i fer dels carrils bici, no un gueto on refugiar-se per passejar, sinó un sistema articulat per a moure's amb les bicis amb agilitat i sense perill. ●



Número 7. 9 de juliol de 1984