

La bicicleta, el modo más eficiente para moverse por Ciudad Real

Autor Soledad Ruiperez Chumillas
martes, 13 de mayo de 2014

Hay un dato que no se puede rebatir y es que el número de peatones muertos por atropello de bicicleta es cero. Son las palabras del director de la Escuela de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Castilla-La Mancha, José María Coronado, que es firme defensor del uso de la bicicleta para los desplazamientos en las ciudades. Este ingeniero y profesor de Urbanismo sostiene y subraya que la bicicleta es el modo más eficiente para moverse en Ciudad Real. Como buen docente explica uno a uno los argumentos que justifican tal aseveración.

Uno de los primeros es que Ciudad Real es un modelo de ciudad "compacta Mediterránea con pequeña dispersión"; en la que todo está relativamente cerca por lo que se convierte en el modelo ideal para adquirir el hábito tan europeo y tan saludable de andar en bici.

Diario Lanzadigital 11/05/2014

A este respecto el profesor Coronado es optimista y advierte que más pronto que tarde esta ciudad, que tiene una sociedad inteligente, descubrirá los beneficios de circular en bicicleta frente a los inconvenientes de hacerlo en coche en distancias tan cortas.

A este respecto el profesor Coronado es optimista y advierte que más pronto que tarde esta ciudad, que tiene una sociedad inteligente, descubrirá los beneficios de circular en bicicleta frente a los inconvenientes de hacerlo en coche en distancias tan cortas.

«Los ingenieros de caminos durante mucho tiempo hemos trabajado en ingeniería de tráfico y hoy se estudia la ingeniería de movilidad, que no es otra cosa que el transporte público, bicicleta y peatón y el planeamiento urbano de las ciudades», explica, al tiempo que sostiene que según el modelo de ciudad y según donde estén ubicados los usos se favorece un tipo de movilidad u otro.

Y si Ciudad Real es un gran modelo para moverse en bicicleta porque es completamente llana, apenas llueve, es pequeña y compacta -son raros los desplazamientos de más de 3 kilómetros- ¿por qué no se usa más la bici? Según José María Coronado el problema radica en que no hay un entorno «amable» para las bicis por lo que si no eres un experto, conducir en bici resulta un tanto arriesgado.

A este respecto asegura que desde el Ayuntamiento ya se están llevando a cabo iniciativas como la creación de la Mesa de la bicicleta que, como órgano técnico, está desarrollando una buena labor.

Uno de los miembros de esta Mesa es APEDAL, la Asociación de Usuarios de las Bicicletas de Ciudad Real que advierte del incremento de ciclistas «urbanos» de dos años a esta parte, así como del notable aumento de aparcabicis en edificios públicos.

Apedal

Según los datos de Apedal hay más de 30 puntos de aparcamiento de bicis en la ciudad. Desde esta asociación invitan a los usuarios de bicis a que no las aparquen en árboles, farolas o puntos que pueden molestar, por ejemplo a las personas invidentes.

Esta asociación coincide con el profesor Coronado en las actuaciones que el Ayuntamiento capitalino está llevando a cabo para potenciar el uso de bicis en Ciudad Real.

A este respecto recuerdan la inclusión de la ciudad en la Red de Ciudades por la Bicicleta, www.ciudadesporlabicicleta.org y también la pertenencia a la Red de Ciudades que Caminan, www.ciudadesquecaminan.org. Además desde el Ayuntamiento se ha puesto en marcha la señalización de la «zona 30» de confluencia de automóvil y bicicleta, en el interior de ronda.

Una iniciativa que aplaude Coronado que, como experto en urbanismo, opina que «toda la ciudad debería ser una ciudad 30, así es en muchísimas ciudades europeas y así las bicicletas podrían ir por las calles con seguridad». El siguiente paso, es a su juicio, modificar la señalización para que las bicis no se tengan que doblegar a seguir las

pautas de tráfico de los coches ya que no tiene las mismas carencias visuales un ciclista, en su bici, que un conductor dentro del coche.

«Hasta que una persona no sé de cuenta de lo que se pierde por ir en coche no dejará de hacerlo», asegura el director de Caminos que invita a dar el primer paso dejando el coche en casa y adquiriendo una bici, que no tiene ningún tipo de barreras, ni límite de edad, ni necesidad de permisos.

Para todo el que piense en plural porque su entorno lo componen varias personas, existen las cargo bicis que sirven para transportar niños o mercancías y que de hecho son muy habituales en Holanda. Y para los que ponen como excusa cuestiones de estética recuerden que la sencillez es la clave de la elegancia (Coco Chanel dixit).

Bicicletas públicas de alquiler

Que la bicicleta es el medio de transporte más barato y ecológico que hay para desplazarse por la ciudad es un argumento que a buen seguro habrá influido en la progresiva implantación de sistemas de alquiler de bicis públicas en España. Así, según informa EFE, Madrid ha sido la última ciudad española en apostar por la bicicleta. La capital pondrá a disposición de sus vecinos próximamente 1.580 bicicletas, el mismo servicio que se presta en San Sebastián, localidad pionera al respecto en Europa.

Barcelona cuenta desde el año 2007 con 6.000 bicicletas públicas repartidas entre 420 puntos de estacionamiento. Acto seguido en el ranking despunta Valencia, con 2.750 bicicletas superando en 250 a Sevilla, que cuenta con 2.500 vehículos. Zaragoza ya tiene 1.300 bicicletas que los zaragozanos pueden alquilar y en Valladolid hay 260 biciletas. En Valdepeñas, que ronda los 30.000 habitantes, hay 50 bicis para uso sus vecinos; en Santander ya hay 200. El precio del servicio, confirma Efe, oscila entre los 25 y 45 euros el abono anual.