



## CICLOPASEOS EN SALAMANCA



[www.guardabarrros.org](http://www.guardabarrros.org)

**Comité de Bici Urbana Guardabarrros**  
(Salamanca, octubre de 2013)

## INDICE

Pág.

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>1</b>
<b>¿EN QUÉ CONSISTE UN CICLOPASEO?</b>	<b>2</b>
<b>CONSIDERACIONES PREVIAS A TENER EN CUENTA</b>	<b>3</b>
<b>OPORTUNIDADES DE LOS CICLOPASEOS</b>	<b>4</b>
<b>¿DÓNDE Y CÓMO REALIZAR LOS CICLOPASEOS EN SALAMANCA?</b>	<b>6</b>
<b>CONSIDERACIONES TÉCNICAS</b>	<b>8</b>
<b>APUNTES FINALES A MODO DE REFLEXIÓN</b>	<b>11</b>

## INTRODUCCIÓN:

La apertura de ciertos corredores urbanos durante determinadas fechas al cabo del año ha supuesto una transformación en la mirada urbana de la ciudadanía y de las administraciones locales hacia un escenario donde la apuesta por la movilidad sostenible adquiere un mayor calado. Son muchas las ciudades que en este momento incorporan dentro de su calendario de propuestas a pie de calle, los **ciclopaseos** o, dicho de otro modo, la reinención de determinados espacios tradicionalmente dominados por el transporte motorizado y que, por unas horas, cambian de función para uso y disfrute de una amplia mayoría de ciudadanía cada vez más sensibilizada. Los **ciclopaseos**, tanto en capitales de países como en ciudades de menor escala, suponen un empuje considerable a las siempre complejas y arriesgadas políticas viales en favor de la sostenibilidad. Entendemos que si son ya una realidad en muchas ciudades, es una opción a considerar en la ciudad de Salamanca y que redundará en la creación de nuevos espacios de interacción y encuentro ciudadano así como favorecedores de la construcción de una identidad urbana.

En las próximas líneas expondremos cuáles son las características de los **ciclopaseos** y de cómo se pueden realizar con el objetivo de enriquecer el legado de las políticas de transporte urbano salmantino y amplificar así todas y cada una de las medidas puestas en marcha en nuestra ciudad durante los últimos años. Existen principalmente dos consecuencias directas de esta nueva acción, si bien, tras el análisis de otros contextos y ciudades, los **ciclopaseos** arrojan igualmente muchas otras consecuencias, todas ellas positivas.

**1. Refuerzo de la conciencia y necesaria transformación social en torno a los conflictos urbanos derivados del transporte.** Los nuevos escenarios de encuentro suponen una reinención de las relaciones a pie de calle y contribuyen al refuerzo de una identidad ciudadana amable y participativa en torno a la ciudad que habitan.

**2. Respaldo a las políticas de sostenibilidad en el transporte puestas en marcha por los ayuntamientos y administraciones locales.** El corporativismo en torno a la creación de espacios libres de transporte motorizado en los que todos y cada uno de los estratos sociales interactúan es, sin duda alguna, una apuesta que complementa la mejora de las infraestructuras y la puesta en marcha de futuras medidas encaminadas a mejorar la calidad del transporte en las ciudades.

## ¿EN QUÉ CONSISTE UN CICLOPASEO?

La creación de un espacio destinado exclusivamente al paseo, la circulación en bicicleta o el uso de cualquier otro modo de transporte no contaminante es posible de muchas formas. Generalmente se suele limitar el transporte motorizado en grandes avenidas que vertebran la ciudad de manera que la ciudadanía pueda hacer uso de ellas mediante el paseo y el pedaleo con total seguridad y en un ambiente desenfadado y lúdico, alejado de la tensión, el ruido o la peligrosidad que genera el transporte motorizado. La celebración de un ciclopaseo puede ser de frecuencia mensual, semestral o, ligada sencillamente, a la celebración del paso de las estaciones (4 por año). Los tramos libres de vehículos han de ser cómodos y sin relieves notables así como abiertos y libres de obstáculos. El fin de semana es el momento ideal para su celebración, principalmente los domingos, ya que se evitan grandes flujos de desplazamientos motorizados y es un momento en el que la mayoría de la ciudadanía está dispuesta a hacer uso de estos espacios bajo las condiciones advertidas anteriormente. Sin embargo, tal y como recoge la denominación de ciclopaseo, se trata de un evento de apertura de las calles a las personas y no por ello estrictamente a las personas que circulen en bicicleta. De hecho, en la mayoría de los casos hay tantas personas pedaleando como caminando o patinando. Por todo ello, no se trata únicamente de una medida pro bici, sino más bien una propuesta diseñada para “abrir” la ciudad a las personas en general.



Ciclopaseo en Viena (Austria)



Ciclopaseo de Las Palmas



Ciclopaseo en Quito (Ecuador)



Ciclopaseo en Bogotá (Colombia)



Ciclopaseo en el PRAE (Valladolid)



Paseo en bici en Salamanca

## CONSIDERACIONES PREVIAS A TENER EN CUENTA

Para garantizar el éxito de los ciclopaseos hay que tener en cuenta dos aspectos fundamentales. Gran parte de la eficacia de la propuesta reside en la consecución de estos dos factores.

**1. Creación de una marca o imagen corporativa del evento:** La complementariedad de los ciclopaseos en relación a las medidas puestas en marcha por el ayuntamiento para mejorar la circulación en la ciudad de Salamanca es, sin duda, una oportunidad para la consolidación de una tradición sostenible en el ámbito de los desplazamientos urbanos. **La creación de una imagen corporativa para los ciclopaseos es, a nuestro entender, una de las oportunidades más novedosas del proyecto.** Esta marca puede convertirse de hecho en un icono ciudadano casi de corte cultural creando un hábito colectivo hasta ahora desconocido y que plantea muchas ventajas. La campaña de publicidad que advierta la celebración de los ciclopaseos debe ser potente y con un respaldo a todos los niveles de la administración local y de otros organismos que especificaremos más adelante.

**2. Una buena vigilancia y protección:** Garantizar la vigilancia del transporte motorizado como consecuencia de la creación del nuevo espacio restringido y la presencia de medios de protección en caso de accidentes es también uno de los retos principales de los ciclopaseos. Para superar este reto **es decisivo dotar a la actividad de suficientes medios de vigilancia y protección para que los usuarios del ciclopaseo se sientan cómodos y correspondidos desde los organismos locales.** Del mismo modo, los medios informativos que puedan aportar la policía local son decisivos para que los usuarios se sientan en todo momento respaldados. Una buena combinación de estos elementos resulta positiva incluso en el campo de la educación vial y responsabilidad cívica de aquellas personas que, por ejemplo, circulen en bicicleta. De esta manera, podrán participar todos los rangos de edad y así consolidar una tradición entre los más pequeños y, en general, entre las familias. Por último, también es necesario contar con unidades médicas y lugares de atención en caso de accidentes. Todo ello debe estar convenientemente coordinado bajo un gabinete creado a tal efecto.



Bolardo con la imagen corporativa de un ciclopaseo



Servicios de seguridad dispuestos para la ocasión

## OPORTUNIDADES DE LOS CICLOPASEOS

La celebración de los ciclopaseos representa una plataforma ideal para la creación de una ciudad plural y más amable, y de una sociedad urbana más justa en relación a los derechos que los ciudadanos debieran tener para desplazarse en el medio de transporte que elijan. En el caso de Salamanca, señalamos a continuación los más sobresalientes.

- **Impulso de SALENBICI:** Con la celebración de un ciclopaseo está garantizado el préstamo de todo el parque de bicicletas de SALENBICI durante al menos el tiempo de dure la actividad. Y no solamente el préstamo durante las jornadas que se celebre, sino también una promoción del servicio en todos los ámbitos, sirviendo esta propuesta de proyección ideal para su publicidad y para el aumento en el número de usuarios del sistema.
- **Respaldo a la brigada de policía en bicicleta:** Tal y como se ha ido advirtiendo en las líneas anteriores, los ciclopaseos suponen un respaldo a las medidas que en el ámbito de la movilidad se están realizando en el marco del nuevo PMUS y, en general, de la ciudad de Salamanca. Entre todas ellas destaca la creación de una brigada de policía municipal en bicicleta cuyo respaldo encuentra en los ciclopaseos una oportunidad de amplificación sin precedentes.
- **Oportunidad para patrocinios y espónsores:** Dada la magnitud de los ciclopaseos, serán muchas las empresas interesadas en participar y apoyar de una u otra forma la iniciativa. Pensamos que se trata sin duda alguna de una oportunidad para reforzar el papel de las empresas del sector deportivo, lúdico e, incluso, cultural. En este mismo sentido también se plantea la posibilidad de que en algún momento los patrocinios y espónsores puedan sufragar con los gastos derivados de esta propuesta y contribuir desde el sector privado a su impulso.
- **Colaboración con agentes sociales:** La participación activa de los agentes sociales no solamente ligados al mundo de la bicicleta sino también de carácter juvenil, cultural o deportivo es uno de los pilares fundamentales que llevarán al éxito de la propuesta. Recordemos que la sostenibilidad en términos sociales, lleva implícito la participación de los colectivos y agentes sociales. Bien a través de puestos o carpas informativas dispuestas para la ocasión o a través de la creación de espacios de encuentro a lo largo del recorrido destinados a la interacción de la ciudadanía con los colectivos llamados a participar.
- **Oportunidad de consolidación de un voluntariado:** Los ciclopaseos son una oportunidad para engendrar un movimiento social y ciudadano que respalde las políticas de movilidad de la ciudad de Salamanca. En el diseño y desarrollo de los ciclopaseos se propone la creación de un voluntariado ad hoc en la ciudad que garantice el éxito del proyecto durante su desarrollo así como otras posibles actuaciones encaminadas a mejorar la ciudad en todas sus facetas. Para ello, se deberá dotar a la acción de la rigurosidad que así los exige la legislación actual en el ámbito del voluntariado y diseñar unos chalecos con la imagen corporativa para que sirvan de referencia a los usuarios y contar así con una masa crítica suficiente de personas entusiastas del proyecto y, por tanto, de los agentes organizadores.
- **Complementariedad con otros sectores:** La red de infraestructuras destinadas al autobús o, incluso, el sector educativo puede verse reforzado con los ciclopaseos. Se trata de aglutinar en torno a esta propuesta al mayor número de agentes y se conviertan en aliados. Así, la empresa local de transporte puede también impulsar su actividad bajo este paraguas y el sector educativo encontrar en esta iniciativa formas e ideas

para promocionar programas con gran éxito en otras ciudades como el “paseo escolar” o el “bici-bus”.

- **La hostelería:** Las experiencias de peatonalización llevadas a cabo no solo en Salamanca, sino en muchos otros centros históricos de otras ciudades europeas, demuestra el respaldo que brinda al desarrollo de una mayor actividad comercial y también a la actividad hotelera y de restauración. Salamanca no ha sido ajena a tales cambios y a lo largo de los últimos 20 años, con la peatonalización de su centro histórico, ha experimentado el desarrollo de una potente actividad económica. Los ciclopaseos y la restricción del tráfico durante el fin de semana en el centro urbano es una oportunidad única para apoyar la actividad turística y también del pequeño comercio.



Durante el ciclopaseo hay un sinfín de actividades que se pueden realizar paralelamente. En esta foto un *Bicicaching*.



Ambiente desenfadado en una marcha en bici por Salamanca.



Mayores y pequeños pueden participar en los ciclopaseos.



La integración amable de los desplazamientos a pie y en bici es uno los objetivos.



Aspecto de la Plaza de la Comedie en Montpellier (Francia)



Aspecto de un ciclopaseo en una gran avenida (Las Palmas de Gran Canaria)



Mientras por una vía se pasea o pedalea, por la otra el tráfico motorizado transcurre con normalidad.

## ¿DÓNDE Y CÓMO REALIZAR LOS CICLOPASEOS EN SALAMANCA?

Como ya hemos adelantado anteriormente, es necesario que el ciclopaseo vertebre la ciudad y sea visible de cara a la ciudadanía, evitando un trazado periférico y alejado de los puntos céntricos. Para ello, proponemos crear un ciclopaseo circular en la almendra central y la Gran Vía por las siguientes razones:

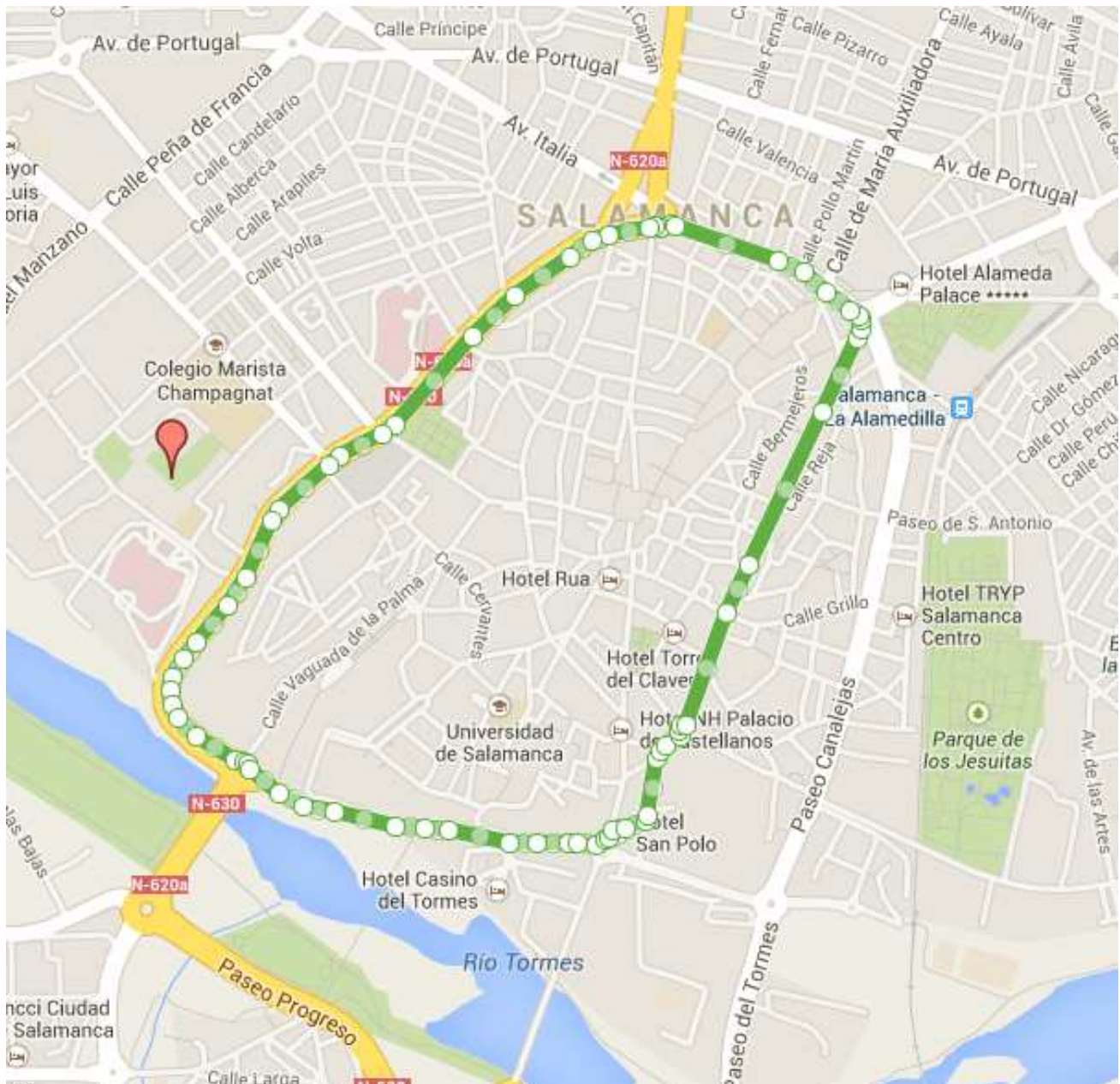
**1. Recorrido circular:** El recorrido circular permite una interacción mayor del usuario con el trazado y su incorporación al mismo desde cualquier punto de la ciudad. El recorrido circular en torno al centro histórico viene a respaldar además las restricciones de tráfico motorizado llevadas a cabo en los últimos tiempos en esta parte de la ciudad.

**2. Centralidad:** La amplificación de los ciclopaseos depende en gran medida del trazado que se elija. Mientras un trazado periférico no es una buena opción (acciones periféricas=resultados de baja densidad), la centralidad dentro del contexto urbano redonda en su efecto mediático y repercusión social, así como en la credibilidad de una población deseosa de experimentar el paseo o el pedaleo por las avenidas y calles del centro de su ciudad y sentirse en consecuencia protagonistas.

**3. Grandes avenidas:** La existencia de avenidas en muchos casos sobre-dimensionadas resulta en cambio una ventaja para llevar a cabo los ciclopaseos. Ello permite que, mientras se celebre el ciclopaseo, se pueda garantizar un flujo mínimo de transporte motorizado sin generar conflictos innecesarios utilizando los carriles exteriores de la mayor parte del recorrido. Así, con utilizar uno de los sentidos es suficiente para un buen resultado del ciclopaseo.

**4. Desniveles:** Los desniveles son una desventaja en la promoción del uso de la bicicleta en las ciudades. En consecuencia, se propone el uso de la Gran Vía en lugar de la Avda. Canalejas para cerrar el circuito. Con ello, el único desnivel importante en el recorrido que se propone sería la cuesta de los hospitales (Cuesta del Desengaño)

**5. Fin de semana:** Por razones obvias, el fin de semana es el momento idóneo para celebrar los ciclopaseos. La baja densidad de transporte motorizado de origen privado y la disponibilidad de las familias para la práctica deportiva y los momentos de ocio son algunas de razones. También es una fecha semanal en la que se interfiere poco en la frecuencia más dilatada de la red de transporte urbano.



**FIG.1 Propuesta de recorrido circular de los ciclopaseos.** Nótese que existirán puntos de interferencia durante los ciclopaseos que se deben resolver. En la propuesta no está incluido el Paseo de Canalejas como vía susceptible aunque se nos presenta viable su posible inclusión en una propuesta más específica.

## CONSIDERACIONES TÉCNICAS

Desde el Comité de Bici Urbana Guardabarros deseamos apuntar desde el ámbito técnico algunos elementos a considerar por los organismos competentes del Ayuntamiento de Salamanca para el buen funcionamiento del transporte general durante la celebración de los ciclopaseos.

**1. Espacios a restringir para el recorrido del ciclopaseo:** Se destinará únicamente uno de los dos carriles en el mismo sentido de las avenidas de circunvalación señaladas en el mapa general (Paseo del Desengaño, Paseo San Vicente, Paseo Carmelitas y Avda. Mirat) a excepción de la Gran Vía en la que se propone reservar el carril único de bajada para el ciclopaseo. Así se mantienen los dos sentidos de circulación en el tramo de calzada doble del otro lado de la mediana. También en el caso de Calle San Gregorio y Paseo Rector Esperabé, donde no hay doble carril, uno de ellos se destinará al ciclopaseo. Para tramos concretos como la Calle Arroyo de Santo Domingo y su conexión desde Gran Vía hasta Paseo Rector Esperabé, se convertirá en doble sentido para el ciclopaseo y se limitará totalmente el tráfico motorizado. Como calles alternativas para incorporarse desde el sur a la Gran vía y pensando en la red de transporte público, se puede habilitar momentáneamente la Calle Rosario en sentido bajada desde Canalejas.



**FIG 2. Habilitación de carriles para el ciclopaseo.**

Mientras se garantiza el doble sentido de la circulación motorizada en las grandes avenidas de la ciudad, se permite la circulación en doble sentido para el ciclopaseo. Ejemplo para el Paseo de San Vicente.



**FIG. 3 Paso del ciclopaseo por rotondas.**

El paso por las rotondas se mantiene en ambos sentidos para el ciclopaseo y también para el tráfico motorizado por el carril interior.

**2. Rotondas:** Existen a lo largo del recorrido propuesto 4 rotondas: Puerta de Zamora, Plaza de España, Rotonda de Vaguada de la Palma-Puente Rodríguez Fabrés y rotonda Calle Rosario-Gran Vía. Al igual que en algunas vías señaladas anteriormente, sus dimensiones permiten restringir el tráfico por su parte exterior y, aunque estrechando el trazado del ciclopaseo, se permitirá garantizar el tráfico motorizado por el interior de las mismas.

**3. Interferencias:** Si bien es conveniente no crear espacios de interferencia para el ciclopaseo, será inevitable que existan al menos unas cuantas interferencias para garantizar el flujo de transporte durante la

celebración de los mismos. No sólo pensando en el tráfico motorizado habitual sino también para permitir el acceso en todo momento de los vehículos de emergencia y de los autobuses urbanos. En relación a los vehículos de emergencia, se deberá realizar un plan para garantizar el acceso de estos vehículos hasta y desde los hospitales. Para los segundos, será decisiva la información sobre posibles alteraciones de itinerarios o cambios de parada. Será pues conveniente la realización de un plan específico para redistribuir los itinerarios y/o frecuencias de los autobuses y que no nos corresponde plantear en este documento. No obstante, apuntamos algunas notas al respecto en el siguiente punto.



**FIG 4. Esquema general del recorrido y las interferencias.** En círculos verdes: rotondas incorporadas al recorrido; interrogantes de color rojo: calles susceptibles de corte o restricción al tráfico motorizado para uso residencial o autobuses urbanos; flechas verdes: calles que podrían interferir en el ciclopaseo.

**4. Autobús urbano:** Sin duda, con el ánimo de no perturbar la actividad de un transporte sostenible, los ciclopaseos interferirán lo menos posible en su funcionamiento. Para ello, se tendrán que redistribuir las paradas y, en algunos casos desviar en parte sus recorridos. Recordemos que esta propuesta busca la complicidad del transporte colectivo y que, por ello, se intentará mantener la frecuencia y horarios. No se descarta que en un momento dado, estos puedan de forma excepcional admitir el transporte de bicicletas. Acción que, por otra parte, redundaría en el éxito de la propuesta tal y como sucede ya en muchas otras ciudades.

## APUNTES FINALES A MODO DE REFLEXIÓN

Tras la elaboración de este documento, se nos plantean algunas cuestiones relativas al futuro de los ciclopaseos y que a fin de que puedan ser de utilidad, deseamos exponer brevemente en este documento. Son las siguientes:

1. Aunque es recomendable fijar unos espacios únicos para los ciclopaseos, no descartamos la posibilidad de **ampliar el itinerario** en función del éxito y aceptación no solo por parte de la sociedad salmantina, sino también dependiendo del grado de implicación de la entidad responsable. Así, hemos considerado la posibilidad de incorporar al recorrido el Paseo Canalejas permitiendo así la vertebración del tráfico motorizado en la almendra central mediante la Gran Vía pero el desnivel nos ha disuadido. No obstante, el Paseo de la Estación y, en general, la segunda ronda pueden ser susceptibles de incorporarse a un trazado siempre circular y que, cuando más amplio, mayor poder de atracción tiene entre todos los barrios.
2. Los posibles conflictos derivados de la celebración de los ciclopaseos no se producen generalmente en los recorridos desprovistos de coches, sino más bien en **las zonas aledañas**. Por eso, creemos conveniente tener esto en cuenta con el fin de garantizar los accesos y vías de evacuación antes y después del evento.
3. Una de las mayores oportunidades de los ciclopaseos es lograr que los salmantinos se identifiquen con su ciudad y se construya en el ideario colectivo **una ciudad amable y abierta a todas las personas**. De esta correcta simbiosis depende en gran medida el éxito del proyecto. Es conveniente pues tener todos los posibles conflictos considerados. Nos referimos por ejemplo a los taxistas, las personas residentes o, sencillamente, el tránsito peatonal transversal. Todos ellos acostumbrados a reivindicar sus espacios con vehemencia y determinantes en las políticas de transporte. Asimismo, pensamos que es una oportunidad inmejorable para **establecer mayores y mejores cauces de comunicación con colectivos**, algunos de ellos apartados de la agenda pública y con los que, por corresponsabilidad política hay que considerar siempre se de forma provechosa.
4. En Castilla y León no se celebran ciclopaseos hasta la fecha. **Salamanca podría situarse en la vanguardia** de este tipo de eventos situándose por delante de otras ciudades que, a pesar de haber hecho más esfuerzos por la sostenibilidad en el transporte (León ha sido finalista del premio de la Semana Europea de la Movilidad, Burgos es pionera en movilidad sostenible y, junto con Zamora, pertenece también a la Red de Ciudades de la Bicicleta) no celebran ciclopaseos.
5. Si bien los ciclopaseos es una apuesta por mejorar la imagen general de la ciudad, al margen de las políticas sectoriales, su consolidación en el calendario local podría representar una oportunidad para visibilizar de una manera más efectiva y amplia el **Plan de Movilidad Urbana Sostenible** y, en general, todo el conjunto de propuestas encaminadas a mejorar la movilidad. Políticas estas, no tan sectoriales como equívocamente aparentan algunas corporaciones municipales.
6. **Por último, utilizar los principales paseos (Carmelitas, del Desengaño, San Vicente, etc.) de la ciudad como tal, es decir, como paseos, no es en definitiva una idea tan descabellada.**

La propuesta que aquí se expone se ha realizado gracias al trabajo conjunto de las personas que integran el Comité de Bici Urbana Guardabarros. Hasta la fecha han sido numerosos los proyectos que de forma desinteresada se han realizado y entregado al Ayuntamiento de Salamanca con el único fin de mejorar la ciudad en la que vivimos, pensando en el bien colectivo y en la consecución de objetivos reales y posibles. Guardabarros, octubre de 2013.

Para cualquier duda o sugerencia: [comitedebiciurbana@gmail.com](mailto:comitedebiciurbana@gmail.com)