

# DOSSIER DE PRENSA GUARDABARROS (1999)



# La bici gana al resto de vehículos

Guardabarros asegura que un ciclista tarda 5 minutos en llegar de Los Bandos al Campus, mientras que un coche, 11

El colectivo denuncia que la ciudad crece por y para el transporte privado, olvidando el de carácter público

GUSTAVO GÓMEZ

**S**i un ciclista sale a las doce del mediodía desde la Plaza de los Bandos tardará cinco minutos y cuarenta segundos en llegar al Campus Miguel de Unamuno. Si un automovilista recorre la misma distancia, deberá emplear un tiempo de once minutos y once segundos, mientras que el autobús lo hará en 20 minutos y un peatón en quince.

Estos datos han sido recogidos en un estudio que ha realizado el Comité de Bici Urbana Guardabarros bajo el nombre genérico de *Carrera de medios de transporte*.

## RECORRIDO DE IDA Y VUELTA

El informe analiza el recorrido de ida y vuelta, en los diferentes medios de transporte, entre la Plaza de los Bandos y los siguientes puntos: Campus Unamuno, Pizarrales, La Salle, Picasso y Garrido. El resultado es incontestable, obteniendo la bicicleta el liderato con un tiempo de 47 minutos. Le secundan el peatón (dos horas y diez minutos), el coche (dos

horas y quince minutos) y el autobús (dos horas y treinta minutos).

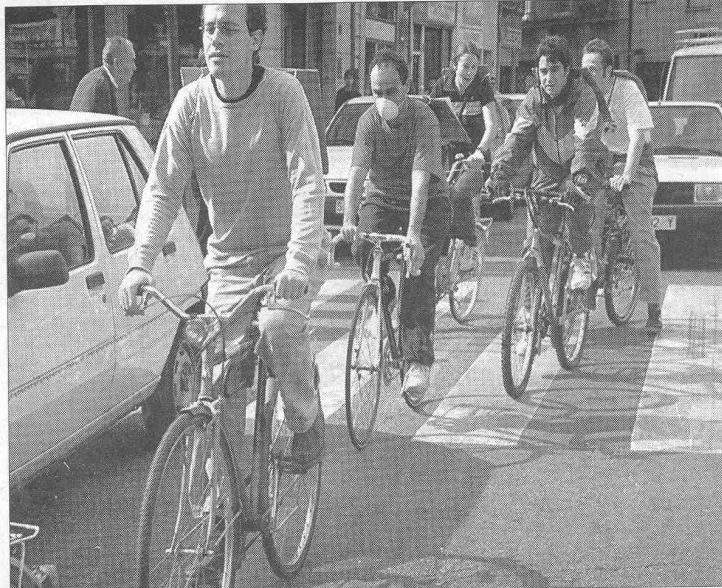
Ante estos datos, Guardabarros concluye que, aunque el medio de transporte más usado en Salamanca es el pie humano, la bicicleta es más rápida. "Iguala la accesibilidad de caminar y aumenta su número de adeptos de año en año", asegura el informe.

## CRÍTICAS

Sin embargo, el colectivo señala que las infraestructuras están hechas y pensadas para el coche, discriminando al vehículo de dos ruedas: "La bicicleta debe compartir el espacio con móviles mayores y más potentes, conducidos por personas que no cuentan con ella y acosada por el peligro de robo".

En opinión de Guardabarros, la "pacificación del tráfico urbano" debe ser la solución al tráfico de la ciudad, eliminando las tensiones creadas por el automóvil. Para ello proponen sacar del casco urbano al vehículo motorizado en la medida de lo posible.

No obstante, algunas urbanizaciones realizadas por el Ayuntamiento merecen la felicitación del colectivo, como es el caso de la reforma llevada a cabo en Espoz y Mina.



BICICLETAS. El número de ciclistas urbanos crece cada año en la ciudad y son fáciles de ver en las calles.

## SUGERENCIAS

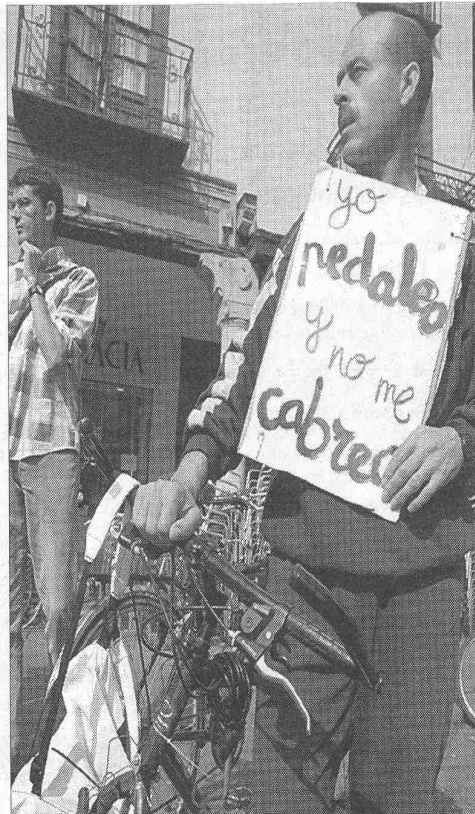
### Un carril-bici hasta Santa Marta

■ **CARRIL-BICI.** Unir Salamanca con Santa Marta a través de un carril-bici bidireccional; enlazar ambas localidades a través del nuevo paso elevado que está construyéndose para llevar agua a la margen izquierda del Tormes e introducir un espacio para bicis en el futuro puente de La Serna.

■ **APARCAMIENTOS-BICI.** Los lugares donde situarlos son el Espacio Joven del Ayuntamiento, la Huerta de los Jesuitas, la Plaza de la Constitución y la Plaza de San Justo.

■ **CAMPAÑAS.** Sensibilización a los peatones, los automovilistas y los estudiantes.

■ **EN LA CALLE.** Selección de recorridos culturales de baja peligrosidad y taller de bicis.



CICLISTA. Un miembro de Guardabarros, con un cartel.

## EL APUNTE

### Facetas para una política favorable

■ **PLANIFICACIÓN.** En primer lugar deben conocerse los obstáculos y condicionantes que presenta una ciudad para la utilización de la bicicleta.

■ **INGENIERÍA.** Esbozar un esquema de red para bicis, con itinerarios incluidos.

■ **EDUCACIÓN Y CULTURA.** Dar a conocer las ventajas del uso de la bicicleta y desvanecer la idea de que este vehículo es apropiado exclusivamente para el ocio o el deporte.

■ **PROMOCIÓN.** La promoción no debe restringirse a una operación localizada en el tiempo y el espacio.

■ **PARTICIPACIÓN.** Crear grupos de trabajo entre ciclistas urbanos y técnicos que planifiquen la utilización de la bicicleta.

■ **NORMATIVA.** Desde las leyes que establecen las reglas de juego urbanísticas, hasta las que prohíben o permiten la circulación de bicis por los parques.

■ **EVALUACIÓN.** Evaluar las políticas.

También es cierto que existen otros casos en los que la habilitación de dos carriles estrechos dentro de una misma calle dificulta la circulación de dos coches y un ciclista simultáneamente.

## CALLES PEATONALES

Guardabarros sugiere la posibilidad de que las calles peatonales sean compartidas por ciclistas y peatones, siempre que no entren en conflicto. Una posibilidad sería la puesta en marcha de un carril diferenciado y

en el que el límite de velocidad del vehículo de dos ruedas no superaría los 10 kilómetros a la hora.

Fomentar el transporte público también beneficia al ciclista urbano ya que la densidad del tráfico disminuye. Según Guardabarros, se deberían reservar espacios de ocio dedicados al uso de la bicicleta y adecuadas pistas en zonas deportivas o lúdicas, como la ciudad deportiva de La Aldehuela y los parques de Jesuitas o Würzburg. También solicitan aparcamientos para bicis.

# Una solución urbanística para el siglo XXI

*El calendario de ejecución del proyecto, con un coste superior a los 1.600 millones de pesetas, podría llevarse a cabo, según los autores de la propuesta en poco más de dos años.*

● M.A.V.

Los técnicos estiman que, una vez obtenida la financiación, y resueltos los problemas urbanísticos que puede entrañar la ejecución de las obras, el proyecto podría materializarse en poco más de dos años.

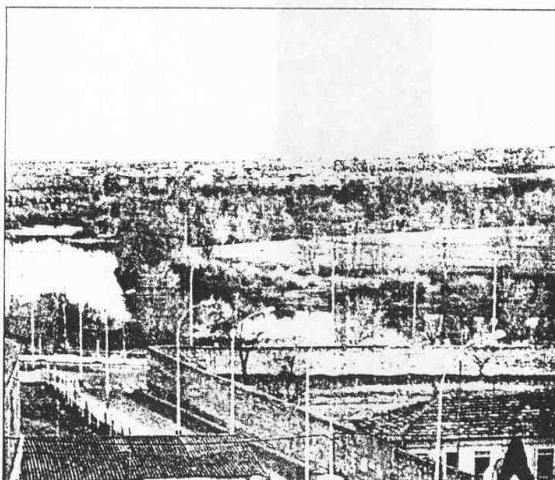
Salamanca, por tanto, daría la bienvenida al siglo XXI con una imagen de ciudad europea, título que ostentará en el año 2002.

Esta actuación indudablemente tendría una incidencia trascendental en cuanto a mejora de las infraestructuras de cara a la celebración de este evento.

La vía arterial urbana del área metropolitana tendrá una calzada en cada sentido de dos carriles de 3,50 metros de anchura cada uno de ellos, separados por una mediana mínima de 1 metro y aceras de 2,50 metros de anchura mínima, que estará dotada del correspondiente alumbrado urbano y contará con bancos y fuentes, así como de elementos de jardinería tanto en la mediana, como en las aceras, según la propuesta redactada.

También están previstas las intersecciones con las diferentes vías que intercepta.

Los técnicos proponen que se resuelvan con algún tipo de glorieta o con intersecciones similares a las de la avenida de Salamanca o la avenida de los Cipreses.



*El plano superior contempla la situación de detalle de la propuesta del puente de Santa Marta, que unirá esta localidad con el Camino de las Aguas*

## No sólo un puente más

El puente de Santa Marta, es una actuación más del ambicioso proyecto de la vía urbana del área metropolitana y la solución a los problemas de tráfico que en las puertas del siglo XXI ya no puede solventar el área de rondas (paseo de las Carmelitas, avenida de Mirat, paseo de Canalejas y Rector Esperabé).

El profesor Eugenio García Zarza, catedrático de Geografía Humana argumentó en el espacio "Tribuna Libre" publicada en LA GACETA el pasado 19 de enero, la necesidad de cuatro puentes más.

"Creo —escribió él— que no es exagerado decir que Salamanca necesita cuatro puentes, aguas arriba del Nuevo" y para ello analizaba el crecimiento demográfico que han experimentado todos los municipios próximo a la capital, donde en la actualidad viven 181.730 personas, el 51,4 por ciento de la población de la provincia y la necesidad de integrar a toda esa población separada todavía por las orillas del río.

A un lado y otro del Tormes se asientan también tres polígonos industriales donde se desarrolla gran parte de la actividad industrial del área metropolitana.

El profesor García Zarza concluía su "Tribuna Libre" que "sólo con los puentes necesarios los ríos dejan de ser un obstáculo, se protegen más y se convierten en zonas de gran interés urbano, lo contrario de lo que ocurre en Salamanca por falta de ellos".

## Ventajas del nuevo puente

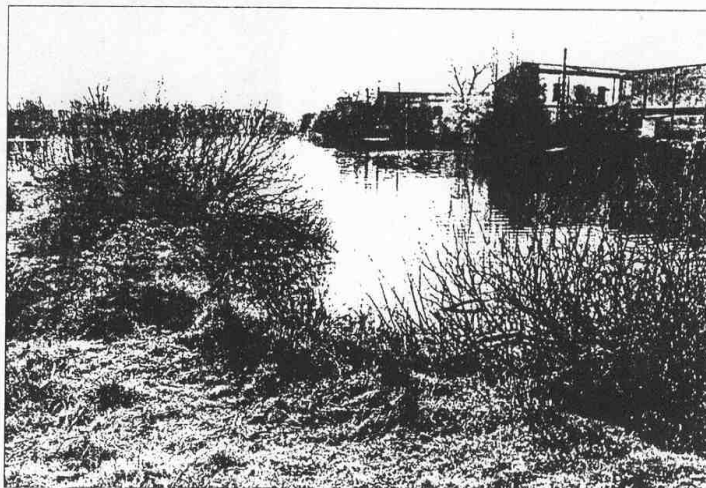
La propuesta que defenderá la Diputación ante los órganos europeos para conseguir la financiación necesaria, recoge como ventajas del nuevo el desarrollo y mejora del área metropolitana, la solución eficaz de muchos problemas de tráfico y la reducción negativa de la influencia del Tormes en los intercambios y desarrollo de todos los municipios y barrios que se encuentran al otro lado del río.

A estos argumentos, recogidos por el profesor García Zarza en las páginas de LA GACETA del pasado 19 de enero, se añaden los beneficios que obtendrán los polígonos industriales —Los Villares y el Tormes— al evitar el centro de la ciudad, la descongestión del tráfico de los actuales puentes.

El nuevo puente mejorará el acceso a la capital salmantina del tráfico procedente de Madrid

por la nacional 501 e impulsará las relaciones comerciales y turísticas con Portugal, al mejorar la red urbana del área metropolitana.

En el aspecto humano, la nueva comunicación que se proyecta mejorará sensiblemente las condiciones y la calidad de vida de la población que vive del otro lado del río Tormes y que por cuestiones laborales o de otra índole sufre a diario los interminables atascos del tráfico.



*El futuro puente de Santa Marta integrará la margen izquierda del río en la ciudad*

# Marcha ciclista para protestar por la suspensión del Día de la Bici

El Colectivo Guardabarros acusa al Consistorio de no apoyar la iniciativa

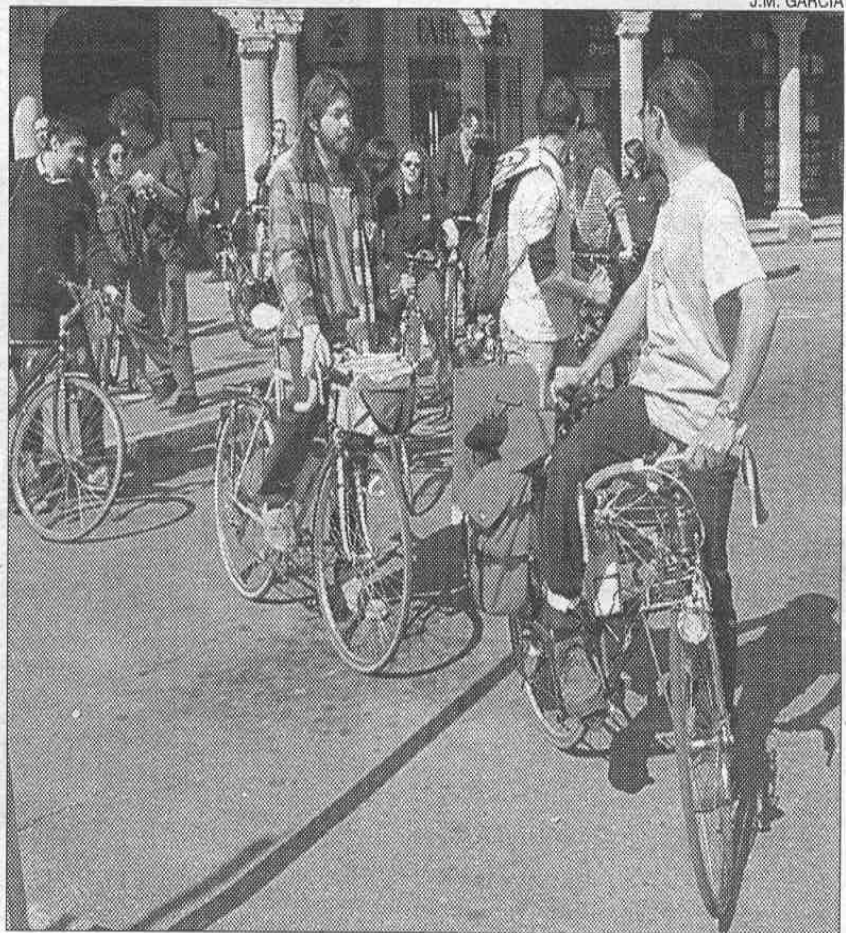
V.B.

■ Cerca de 20 jóvenes pertenecientes al Colectivo de Bici Urbana Guardabarros recorrieron ayer la ciudad en bicicleta para protestar por la suspensión del Día de la Bici. Manuel Carretero, de esta agrupación, culpó al Ayuntamiento de Salamanca de olvidarse de esta iniciativa deportiva y mostrarse "apático" por la actividad, "ya que no se ha molestado en buscar un patrocinador que sostenga los gastos que suponía la jornada".

## 'COLGADOS'

Los miembros de Guardabarros aseguran que el pasado mes de noviembre presentaron al Ayuntamiento el un presupuesto de 800.000 pesetas (4.808 euros) para la realización del Día de la Bici, en el que preveían que participasen unas 5.000 personas. Pero el Consistorio consideró que la cifra era demasiado alta y aseguró que buscaría un patrocinador que apoyase los gastos de los seguros de los participantes y de los premios de la marcha ciclista.

"Nos han dejado colgados, porque nosotros ya habíamos conseguido los permisos y teníamos or-



J.M. GARCÍA

**SOBRE RUEDAS.** Los jóvenes iniciaron su protesta en la Plaza del Corriño.

ganizado el acto, pero el Ayuntamiento se desinteresó del proyecto", asegura Juan Alberto Ramos, del Colectivo Guardabarros.

Esta agrupación, que defiende el uso de la bicicleta como alternativa a la contaminación del coche, está disgustada con la institución municipi-

pal, pues no es el primer compromiso que incumple. Los miembros de Guardabarros afirman que el Ayuntamiento prometió hace seis meses construir seis aparcamientos para bicicletas en varios puntos de la ciudad, y todavía no ha iniciado las obras de ninguno.