

El brillante futuro del colegio Nazaret, en el corazón de La Argañosa p.12 y 13

Alumnos del Nazaret.
FERNANDO RODRÍGUEZ



La receta del salmorejo, con toques muy asturianos, de María José González p.4

Publicación semanal de
LA NUEVA ESPAÑA
15 de octubre de 2016

OVIEDO & CENTRO



Varios miembros de Asturias Con Bici y de Ciclojuristas, el pasado miércoles, en la calle San Francisco de Oviedo. | ALBA EGUILUZ

La bici conquista la ciudad de las cuestas

Los amantes ovetenses de las dos ruedas reclaman una ciudad "abierta a la bicicleta" como forma de "conquistar la ciudad para los ciudadanos"

La bicicleta quiere aliarse con Oviedo, quiere hermanarse con la ciudad de las cuestas. Los ciclistas –subrayan ellos mismos– no reclaman privilegios, sino unas cuantas medidas que redunden en beneficio de todos. "Pedimos una ciudad pensada para las personas, no para los coches. Pedimos que Oviedo

esté abierta a la bicicleta, y así conquistar la ciudad para los ciudadanos", afirma David Ripoll, presidente de Asturias Con Bici, resumiendo la filosofía de este colectivo de 320 socios, que propone convertir a la capital del Principado en una ciudad amiga de las bicis.

Los ciclistas aspiran a ser ami-

gos de Oviedo, pero no ocultan que esta oferta de amistad implica la conquista de espacios que ahora ocupan otros. Y esos otros tienen un nombre bien concreto: coches. "Lo que más conviene a la ciudad y a sus habitantes es reducir la presencia de coches; incentivar el transporte colectivo y el uso de

"Lo que más conviene a la ciudad y a sus habitantes es reducir la presencia de coches", sostiene Asturias Con Bici

medios de desplazamiento saludables", señala Francisco Bastida, miembro de Asturias Con Bici y también de Ciclojuristas, una agrupación de amantes de la bici provenientes del mundo del derecho.

Pasa a la página 2

“El espacio para el carril-bici se logra suprimiendo plazas de aparcamiento de coches”

Viene de la página anterior

Los miembros de Asturias Con Bici y de Ciclojuristas pedalean por Oviedo en pleno día festivo, celebración de la Virgen del Pilar. Es intenso el flujo de paseantes por las calles céntricas de la ciudad. Los partidarios de hacer de Oviedo una ciudad abierta a la bicicleta esgrimen sus argumentos con convicción: “Las ventajas son evidentes, porque los coches contaminan el aire, generan ruido y causan accidentes graves”, coinciden en subrayar Bastida y Ripoll.

Hace pocos días, ambas asociaciones presentaron en el Ayuntamiento su plan “Oviedo 360”, una batería de propuestas para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y facilitar la vida del peatón en el casco urbano. Los promotores del proyecto aspiran a que sus ideas sean incorporadas al plan de movilidad que tiene entre manos el gobierno local.

“No pedimos nada para los ciclistas. Reclamamos una ciudad pensada para las personas, no para los coches”, enfatizan los miembros de Asturias Con Bici. Entre las reivindicaciones básicas de este colectivo figuran la doble dirección en las calles peatonales, la intermodalidad y el desarrollo paulatino del carril-bici.

Una pregunta surge de inmediato: ¿Hay espacio en Oviedo para una vía estrictamente destinada a las dos ruedas? “Se argumenta que no hay espacio, pero la solución es muy sencilla: suprimir plazas de aparcamiento de coches”, precisa Francisco Bastida, catedrático de Derecho Constitucional de la Universidad de Oviedo y usuario de una bicicleta eléctrica.

El término “intermodalidad” designa la posibilidad de que en los trenes y autobuses urbanos se admitan no sólo bicicletas plegables, sino todo tipo de bicis. “Esto facilita el acceso a Oviedo en bicicleta por parte de personas de fuera que viajan en transporte público”, puntualiza Alfonso Molinero.

El plan presentado ante el Ayuntamiento de Oviedo lleva por títulos “Oviedo, ciudad abierta a la bicicleta” y –más conceptual– “Plan Oviedo 360 grados”. Esta última expresión designa “un plan integral que abarque los 360 grados de la movilidad sostenible”. Una ciudad abierta en su totalidad a la bicicleta. El objetivo último consiste en ahondar en el nuevo modelo de ciudad, que empezó hace veinticinco años con la peatonalización y recibió un nuevo impulso en el año 2010 con la implantación del Plan 30 Oviedo.

“La bicicleta es un elemento fundamental en una ciudad sostenible”, señalan los ciclistas. A su juicio, las ventajas de otorgar una mayor preponderancia a las bicicletas “son evidentes, porque los coches contaminan el aire, generan ruido y causan accidentes graves”. En consecuencia, agregan, “lo que más conviene a la ciudad y

Las demandas de los ciclistas

▶ **Calles 30.** Limitar a 30 kilómetros por hora la velocidad máxima en todas las calles de un carril en sentido único, o de dos carriles, uno en cada dirección.

▶ **Carriles 30.** Limitar a 30 kilómetros por hora la velocidad en todos los carriles de la derecha cuando la vía tenga más de un carril por sentido.

▶ **Carriles bici.** Deben trazarse con un diseño racional para que sean practicables. Especial atención para implantarlos en calles de subida. Han de ser indicativos para los ciclistas, pero no obligatorios.

▶ **¿Espacios para construir el carril bici?** Se consigue suprimiendo líneas de aparcamiento y liberando espacio para trazarlos.

▶ **Vías de tráfico restringido.** Todas deben ser de doble dirección ciclista.

▶ **Aparcamientos de bicicletas.** Elaborar y ejecutar un plan de parkings que incluya organismos públicos; centros docentes, sanitarios y deportivos; estaciones de transporte; y zonas comerciales. Deben estar en la calzada, no en la acera.

▶ **Intermodalidad.** Facilidades para subir bicicletas en el autobús y el tren.

De izquierda a derecha, Francisco Bastida, Ana Reyero, Blanca Pañeda, Manuel Reyero, Fernando Carbricano, Alfonso Molinero y David Ripoll, en la plaza de la Catedral. | ALBA EGUILUZ



Sobre estas líneas, integrantes de Asturias Con Bici en la salida de Oviedo por la autopista Y. A la izquierda, en el aparcamiento de bicis de la plaza del Ayuntamiento. Debajo, logotipo del colectivo ciclista. | ALBA EGUILUZ / ASTURIAS CON BICI

a sus habitantes es reducir la presencia de coches, incentivando el transporte colectivo y el uso de medios de desplazamiento saludables”.

Una medida básica de la propuesta de Asturias Con Bici se centra en “reducir la velocidad máxima a 30 kilómetros por hora en calles de una sola dirección, a las que llamamos ‘calles 30’, y en los carriles de la derecha practicables cuando se trate de vías de dos o más carriles en un mismo sentido”, detalla Ana Reyero, quien pedalea por la ciudad acompañada de su hijo Manuel Reyero, de 14 años.

Los partidarios de la bici echan una ojeada fuera de Asturias y diagnostican que “Oviedo ha mejorado en los últimos años, pero se ha avanzado mucho más en otras ciudades; estamos quedándonos atrás”. Según Blanca Pañeda, “hay ciudades que pueden ser tomadas como modelo”. Ciudades es-

pañolas, precisan. No hace falta acudir al tópico de Amsterdam, donde –suele decirse– hay más bicicletas que personas. “Hablamos de Sevilla, de Vitoria, de Pontevedra... Está todo inventado. Las medidas que proponemos funcionan en otras ciudades”, añade Blanca Pañeda.

Francisco Bastida subraya que lo que proponen “no es difícil llevarlo a cabo, es cuestión de voluntad política”. Y Alfonso Molinero apostilla: “Queremos una ciudad más saludable, más sostenible y, si se nos apura, más alegre”.

Los amigos de la bicicleta pronostican que, una vez que se pongan en marcha algunas de las medidas que preconizan, otros objetivos vendrán rodados sin mayores traumas. “El carril-bici tiene un efecto llamada para las bicis. Si suprimes aparcamientos para coches estás ejerciendo un efecto disuasorio. En la medida en que haya más bicis, los coches las respe-

El cuartel de Santa Clara

Sobre la actuación de unos artistas funambulistas alemanes en los años 50

Luis Alonso-Vega



Siendo crío, allá por el año 50 del anterior siglo XX, conocí lo que había de edificio, una parte derruida y otra tapiada, sobre todo lo que daba a la zona posterior del teatro Campoamor.

La entrada, por el mismo sitio de hoy en la Delegación de Hacienda, después de salvar esa parte derruida de cascotes y piedras, se llegaba a un patio interior algo más limpio, donde se habían colocado unas sillas para el público. No eran muchas, porque tampoco daba lugar a un gran número de personas que allí podían situarse.

Así, un domingo por la mañana, mi padre me llevó hasta allí porque había oído que un grupo de funambulistas alemanes iban a actuar.

No eran muchos los actuantes, pero si variado su espectáculo. Uno sacaba fuego de su boca, en tanto otro tragaba un sable. Entre dos columnas de hierro tensaron un cable y por él se paseaban hacia adelante y hacia atrás, sin portar ninguna barra que les mantuviese en equilibrio.

Sin embargo, lo que más me impresionó fue cuando uno de ellos cogió una lámpara de mina y su grueso gancho se lo colgó de la barriga, paseándose entre el público para que viésemos su extraordinaria hazaña. Aún hoy no se me olvida semejante barbaridad, que hasta me impresiona. Lo curioso del caso es que, una vez sacado el gancho de su cuerpo, no sangraba, ni tenía un punto rojo siquiera.

Años más tarde, el arquitecto Ignacio Álvarez Castelar (los bromistas y amigos personales de tan afamado arquitecto, le llamaban “Nacho el de Cangas” por su procedencia de Cangas de Narcea), en 1960, le dio una vuelta completa a tal ruina y así quedó la Delegación del Fisco.

“Cuando llevas seis meses pasando por un sitio, las cuestras dejan de parecer cuestras”, afirma Ana Reyero

tarán más. Hay que apostar por el respeto mutuo”. Según Francisco Bastida, “hay que conseguir que compense más desplazarse en taxi que en el coche propio. Que la gente constate que llega a los sitios mucho antes en bici que en coche”. El catedrático de Derecho, único del grupo que maneja una bicicleta eléctrica, destaca que “por mil euros puedes comprar una muy aceptable, y la amortizas muy rápidamente”.

Luego vienen otras demandas de importancia secundaria. Una:

“En Oviedo habría que hacer más sendas para las bicis; la Senda de Fuso es un ejemplo de éxito que demuestra que pueden hacerse cosas si se quiere”. Otra petición: “Que las bicis puedan entrar en los parques”. Una tercera: “Está bien que se recomiende el casco, pero no que sea obligatorio”. Y un mensaje dirigido a los tres partidos que integran el gobierno del Ayuntamiento de Oviedo: “Sabemos que están en ello; sólo esperamos que hagan más que los anteriores”.

Como colofón, conviene poner sobre la mesa la sempiterna objeción contra el uso de las dos ruedas en la capital del Principado: Oviedo es una ciudad de muchas cuestras. “Cuando llevas seis meses pasando por un sitio, las cuestras dejan de parecer cuestras”, rebata Ana Reyero. “Las cuestras se solucionan con carriles-bici, siempre que no lleves detrás a alguien acosándote”, matiza David Ripoll.