

Madrid, a la cola del pelotón

Unas 3.500 personas se desplazan cada día por la capital en bicicleta

En medio del debate de cómo rebajar la intensidad de tráfico y la contaminación en Madrid, aparecen voces que reclaman otros modelos de transporte. La bicicleta es para muchos algo más que una manera de hacer ejercicio. París y Londres, que se han convertido en ciudades referentes en materia de transporte respetuoso con el medio ambiente, han iniciado ya campañas para recuperar su uso. En Madrid está en construcción el carril bici alrededor del proyecto olímpico. Pero son muchos los que consideran que la apuesta del Ayuntamiento es insuficiente porque la bicicleta debe de convivir con los coches en las calles. En la capital se calcula que 3.500 personas han hecho de ella su medio de transporte.

MÁBEL GALAZ - Madrid
EL PAÍS - 10-07-2006



Juan Merallo, portavoz de la asociación Pedalibre, en su bicicleta por las calles de Madrid. (ULY MARTÍN)

[62 kilómetros de carril-bici](#)

En los dos últimos años no ha habido ninguna muerte por accidente en bici

Según los expertos, es necesario facilitar el paso de los ciclistas por las grandes calles

"Durante muchos años viví en un coche. En él me pasaba casi las 24 horas del día. Era comercial. Así que iba de aquí para allá en mi Renault 9. No era feliz. En 1991 decidí cambiar de vida. Me bajé del coche y me monté en la bici. Cambié de trabajo y me fui lejos de la ciudad. Ahora soy otro". Juan Merallo ha hecho de la bicicleta un modo de vida. Él forma parte del colectivo Pedalibre, que defiende el uso de este modo de transporte en las grandes ciudades.

Merallo calcula que al año se hace unos 7.500 kilómetros sobre dos ruedas. Cuando dejó Madrid se compró una casa en Alovera (Guadalajara). "Pero cada día vengo a trabajar a la imprenta municipal. Salgo de mi casa en mi bici y en ella recorro los dos kilómetros que hay hasta la estación de Azuqueca. Tardo ocho minutos. Allí subo al tren hasta Atocha y luego vuelvo a coger la bici para llegar a Tirso de Molina, donde trabajo", explica.

Tiene una Orbea que le ha costado 600 euros que se dobla y aparca en cualquier lado. "Las hay hasta por 300 euros". No lleva casco. Dice que lo mejor es aprender a circular por las calles atascadas de coches.

"Entiendo que la gente en principio pueda tener miedo pero la bicicleta es segura. Lo que hace falta es impartir cursos de educación vial", dice. Según la Policía Municipal, en 2005 se registraron 169 accidentes de los cuales sólo cinco fueron graves, aunque no hubo ningún fallecido. En lo que va de año se han contabilizado 86 accidentes, también sin muertes.

Merallo confiesa estar acostumbrado a que la gente se le quede mirando y le diga: "Pero ¿adónde vas en bicicleta?". "Yo paso de los comentarios. Soy feliz. La gente vive estresada y yo no sé que es eso.

Físicamente me encuentro muy bien. No tengo nada de colesterol y mi corazón está fuerte", agrega.

"La política en favor de la bicicleta no ha existido en Madrid. Es una de las asignaturas pendientes en la movilidad de esta ciudad. Pero no se puede hacer una política a favor de la bicicleta si no va acompañada de otras medidas", asegura Alfonso Sanz, matemático, geógrafo y técnico urbanista, conocido como el sabio de la bicicleta. Es además el artífice del carril-bici de San Sebastián. Frente a las grandes infraestructuras y los grandes atascos, él propone integrar este transporte no motorizado como una alternativa más en las grandes ciudades.

Cada día en Madrid entran y salen un millón de vehículos. Sanz asegura que para fomentar el uso de la bicicleta es necesario acometer un plan integral de tráfico respetuoso con el medio ambiente. Algo que la capital no tiene. El Ayuntamiento comenzó a construir un carril-bici a raíz del proyecto olímpico. Pero Sanz considera que hay grandes contradicciones. "Por un lado se dice que se está intentando que no entren vehículos en la ciudad, que aparquen con algún tipo de disuasión, y por otro, se hace la M-30", puntualiza.

Hay ciudades en Holanda en las que la mitad de los desplazamientos se hacen en bici. En Madrid no hay ni datos. Pedalibre asegura que, según sus estudios, 3.500 personas se mueven cada día por la ciudad en bicicleta.

La apuesta por este medio de transporte no motorizado ya se ha emprendido con decisión en otras ciudades europeas. "Londres es una urbe muy extensa, pero tiene una política de promoción de la bicicleta más potente que la madrileña. Y París está haciendo también muchas cosas. La bicicleta no es un medio universal, como no lo es el automóvil. A la gente le da miedo montar en bicicleta por la ciudad porque no es seguro. Parece necesario construir carriles bus-bici", recomienda Juan Merallo.

"Hay algunas ciudades europeas que ya lo están haciendo con carriles más anchos. Es una posibilidad para hacer menos peligroso su uso. Lo que pasa es que esto sólo se puede acometer en ciudades de mucha madurez en el uso de la bicicleta", afirma Sanz. "Si se quiere incluir un nuevo medio de transporte en una ciudad es necesario tocar a los coches. Por ahí es por donde van las grandes ciudades europeas, París, Berlín y Londres. París se está planteando quitar carriles a los coches y restricciones de velocidad para facilitar la integración de las bicis. Londres tiene muchas vías ciclistas y está implantado el peaje para disuadir del uso coche", añade.

En Madrid, según Sanz, es necesario hacer una serie de ejes: "Por ejemplo, en la Castellana de norte a sur, otro en Arturo Soria hasta García Noblejas. Hay que hacer algo alrededor de la M-30 y otros trazados este-oeste. Hay que abordar este tipo de recorridos base y luego pensar en cómo éstos conectarán con los barrios", concluye.

62 kilómetros de carril-bici

El alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, se ha comprometido a construir al menos 30 kilómetros de carriles-bici cada año hasta 2012. Desplazarse sobre dos ruedas por la ciudad no será una quimera. Al impulso dado por la candidatura olímpica, se unen los planes específicos diseñados por la Concejalía de Urbanismo que intenta introducir este medio de transporte en la ciudad como algo cotidiano.

El anillo verde ciclista tendrá 62 kilómetros de longitud cuando esté acabado. La fecha fijada es el verano de 2007. La primera parte del desarrollo fue de 17,7 kilómetros, a la que siguió una de 15 kilómetros y una tercera que está en fase de preparación de 30 kilómetros más. A partir de ese circuito, Urbanismo, de acuerdo con Madrid 2012, impulsará una ampliación de estas rutas.

El anillo verde ciclista unirá todas las instalaciones olímpicas y además todas las grandes zonas verdes de la ciudad. Partiendo de la Casa de Campo, se podrá llegar a Valdebebas pasando por el parque de Aluche, Las Cruces, Pradolongo, Tierno Galván, Dehesa Olímpica y Juan Carlos I. Los responsables de este proyecto han querido dar un contenido medioambiental a estas zonas, de tal manera que en ellas se aplicarán todos los criterios de construcción ecológica. Así, los pavimentos se levantarán con materiales amigables y en algunos casos habrá zonas tratadas con el material de neumáticos reciclados a modo de firmes.

Los datos que maneja la Concejalía de Urbanismo indican que la bicicleta tiene miles de usuarios de toda edad y condición. Estos mismos estudios señalan que estos carriles-bici de la ciudad son para muchos madrileños desconocidos, y aun así se calcula que en un sábado pasan cada hora por ellos una media de 500 bicicletas.

Pilar Martínez, concejal de Urbanismo, tiene ya encima de su mesa el borrador de un plan director de circulación en bicicleta para Madrid. "Éste es el documento de partida a través del que desarrollaremos todas estas políticas", señala.

Así se promoverá, según el Ayuntamiento, la conservación de vías y carriles-bici, planes ambientales relacionados con esta actividad. También se creará un observatorio de la bicicleta de Madrid, un programa de promoción del uso de este transporte, otro de *Al colegio en bicicleta*, se implantará un abono transportes combinado y se construirán aparcamientos específicos.

Por Europa en dos ruedas

Los ayuntamientos de París, Londres, Estocolmo y Amsterdam impulsan el uso de la bicicleta como vehículo

EL PAÍS - Madrid
EL PAÍS - 10-07-2006

El uso de la bicicleta se ha generalizado en las grandes ciudades europeas donde se ha convertido en un método más de transporte. Ésta es la situación de algunas de ellas.

La apuesta de Livingstone LONDRES

Londres no es todavía una ciudad para ciclistas, pero aspira a serlo. De momento, con sólo un 2% de viajes en bicicleta, está por debajo de Berlín (5%) y Munich (12%) y a distancias siderales de Copenhague (20%) y Amsterdam (28%). Pero el alcalde, Ken Livingstone, está empeñado en que los londinenses le pierdan el miedo y empiecen a utilizar el vehículo que menos contamina la ciudad y, a juicio de los más optimistas, el más rápido en los barrios del centro a hora punta.

El problema no es tanto la distancia como la jungla de calles enrevesadas, la presencia de miles de coches y autobuses y la falta de aparcamientos vigilados donde dejar la bicicleta sin riesgo de que la roben o que se la lleve la policía por razones de seguridad en una ciudad especialmente paranoide con el terrorismo en estos tiempos.

Los esfuerzos de Livingstone para fomentar el uso de la bicicleta pasan menos por la creación de carriles exclusivos y más por enseñar a la gente a usar la bici y a aprender las rutas menos peligrosas. El Ayuntamiento ha editado hasta 19 mapas de distintas áreas marcando las calles más adecuadas para los ciclistas. Cada año se organiza una semana dedicada a la bicicleta, existe un Centro de Excelencia Ciclista y en determinados fines de semana funciona un equipo de doctores que supervisan gratuitamente las bicicletas que quieren someterse a una revisión para confirmar que están en óptimas condiciones de seguridad.

La bici sale barata en una ciudad en la que el transporte consume un alto porcentaje del presupuesto familiar.

270 kilómetros de carriles PARÍS

El Ayuntamiento de la capital francesa se precia de disponer de 200 kilómetros de pistas para ciclistas, a las que hay que añadir otros 70 kilómetros de los carriles bus que también están a su disposición. Desde que ocupa la alcaldía, el socialista Bertrand Delanöe, ha puesto en marcha una política destinada a favorecer las bicicletas. Los domingos y los días festivos, una parte de los muelles del río Sena y de los canales quedan reservados a los peatones, ciclistas y patinadores. El Ayuntamiento recuerda que todos los que van sobre ruedas deben someterse a ciertas reglas y que pueden incluso ser multados. Es obligatorio el timbre (o similar), dos frenos, luces de posición y un seguro de responsabilidad civil. La bicicleta, incluso, se ha convertido en una atracción turística. Cuando llega la primavera, e incluso a veces en los días soleados del invierno, es habitual encontrar en las encrucijadas de los bulevares de París enjambres de ciclistas con aire de turista concienciado, que esperan la llegada de los rezagados antes de seguir adelante en su descubrimiento de la ciudad. La oferta de alquiler es enorme. Cerca de las principales estaciones y de los más importantes ejes turísticos hay decenas de tiendas que ofrecen paquetes de un día, un fin de semana o toda la semana.

Uso generalizado AMSTERDAM

Un 75% de los casi 750.000 habitantes de Amsterdam posee una bicicleta y un 50% la usa a diario. A pesar de ello, cuando se la roban -algo que ocurre en la capital holandesa cerca de 50.000 veces al año- le resulta casi imposible describirla a la policía. Para los turistas, resulta idílica la imagen de Amsterdam sembrada de bicicletas de todos los tamaños y para todas las generaciones. La ciudad dispone de una red completa de carriles bici, excepto en el corazón de los canales. Allí hay que manejarse con mayor destreza que nunca en unas calles estrechas y con tráfico de coches. Según el consistorio, el espacio destinado al ciclista depende del trazado de su zona de residencia, pero las reglas son uniformes. Por ejemplo, en los cruces más difíciles, tiene prioridad la bici. Si éstos giran a la derecha, el automóvil debe dejarles pasar. Si lo hacen a la izquierda, el coche tiene preferencia.

Aparcar tampoco es un gesto tan simple como pudiera parecer. Está prohibido en los puentes, un lugar muy popular por la comodidad de las barandas. La policía puede retirar esas bicis y llevarlas al depósito como si fuera un coche. Y la falta de luces adecuadas es motivo de multa.

Aire mucho más limpio ESTOCOLMO

Hace cinco años, circulaban diariamente en verano por la ciudad de Estocolmo, de entre 25.000 a 30.000 ciclistas. Hoy lo hacen cerca de 100.000 y las perspectivas son de que esa cifra continúe en aumento. La mayoría lo hace por algunas de las pistas que, paralelas a las vías normales de tráfico, han sido construidas por las autoridades comunales. Se estiman en aproximadamente 350 kilómetros los caminos para bicicletas, en toda la ciudad, que cuenta, incluyendo sus alrededores con 1,5 millones de habitantes. Dos motivos principales, han impulsado en Suecia, y particularmente, en la capital, el fomento del uso de la bicicleta: la salud colectiva y la preservación del medio ambiente. El Instituto de la Salud Popular estima que la práctica del ciclismo es un complemento importante en el cuidado de la salud corporal y física. Las razones medioambientales son obvias, la bicicleta no contamina.

El aire de Estocolmo está mucho más limpio y sus habitantes totalmente satisfechos. La Dirección General de Tráfico tiene un departamento exclusivamente dedicado a los problemas del ciclismo ciudadano. El primer Plan Nacional sobre el uso de la bicicleta en la ciudad data de 1978 pero fue en 1998 cuando la actividad se encaró en forma sistemática. En la actualidad se está desarrollando el Plan correspondiente al 2006.

Mejora ambiental ROMA

En Roma la gente utiliza poco la bicicleta a causa de dificultades objetivas. Los caminos estrechitos, los desniveles y la pavimentación antigua de muchas calles, que la hacen un tanto peculiar, son verdaderos enemigos de los ciclistas que, al no ser expertos, están en serio riesgo.

Sin embargo, en el curso de la primera gestión del popular alcalde Walter Veltroni, la circulación en bicicleta ha pasado a constituir un capítulo a parte entre los proyectos de la secretaría de ambiente. La situación de Roma no se puede comparar con la de otras capitales del norte de Europa, que disponen de todas las facilidades para los ciclistas. Desde hace algunos años se empezó, por lo menos, a hablar del tema.

El Ayuntamiento se comprometió en proyectos para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte realmente alternativo al automóvil. Para lograr esto, lanzó una serie de iniciativas que miran a la integración del transporte público con las dos ruedas, a través de la creación de plazas de aparcamiento en correspondencia con las principales estaciones de trenes y metro, y adaptando autobuses y vagones para que puedan llevar bicicletas en determinadas franjas horarias.

Pero las buenas intenciones no son suficientes y mucho falta por hacer todavía. Las pistas ciclistas, por ejemplo, son pocas y mal conectadas entre ellas. Los datos oficiales hablan de 150 kilómetros de carreteras exclusivas para ciclistas, pero según el recuento de Critical Mass (movimiento internacional que defiende los derechos de los ciclistas), éstos se reducirían a unos 50 kilómetros si se calculan los tramos que realmente sirven para la movilidad interna de la ciudad.

Sin embargo los ciclistas han aumentado, gracias a una intensa campaña de sensibilización, y las propuestas para mejorar su vida llegan de todos lados. Entre otras, la Federación Italiana Amantes de la Bicicleta promocionó una guía, que es un verdadero manual de supervivencia para los ciclistas en Roma, en venta en todos los quioscos.

Información de **Walter Oppenheimer** (Londres), **J. M. Martí Font** (París), **Isabel Ferrer** (Amsterdam), **Ricardo Moreno** (Estocolmo) y **Laura Lucchini** (Roma).
