

01/06/2016

II Sesión Grupo Debates EL MODELO DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

II SESIÓN GRUPO DE DEBATES DEL OMUSM: EL MODELO DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

Con fecha, 1 de Junio de 2016 se celebró en las instalaciones del Centro Cultural Casino de la Reina (a cuyos responsables aprovechamos para agradecer la colaboración y disposición mostrada) la II Sesión del Grupo de Debates del OMUSM, dedicada en esta ocasión al panorama de la Movilidad Ciclista de la ciudad de Madrid.

Tras una satisfactoria I Sesión dedicada al Programa de Aparcamientos Disuasorios elaborado por el Ayuntamiento de Madrid, diferentes motivos llevaron a escoger abordar este tema en esta ocasión.

Debate abierto
El modelo de movilidad ciclista de Madrid

Con la participación de...

- A Pie
- Bicilineal
- Cicliátrico
- En Bici Por Madrid
- Madrid Ciclista
- Pata de Cabra
- Pedalibre

Miércoles 1 de junio - 19:00
Centro Social Casino de la Reina
Calle Casino, 3
Entrada libre hasta completar aforo

OMUSM Observatorio de la Movilidad Urbana Sostenible de Madrid

En primer lugar, la presencia de numerosos colectivos ciclistas dentro de las reuniones ordinarias del OMUSM, donde en numerosas ocasiones habían manifestado la conveniencia de dedicar un espacio específico de reflexión al panorama ciclista de la ciudad, fue un factor importante a la hora de decidimos por esta temática.

Además, la relación establecida con otros colectivos ciclistas a raíz de los preparativos preliminares de esta reunión, nos hicieron ver que abrir el Grupo de Debates a entidades externas al propio OMUSM permitiría un enriquecimiento mutuo, un intercambio de ideas a todas luces satisfactorio para ambas partes.

Por último, el estado de generación de debate creado entorno a las infraestructuras ciclistas planificadas por el Ayuntamiento de Madrid dentro del marco del remanente de tesorería dedicado a Inversiones Sostenibles y que deben estar acabados antes de la finalización del año 2016, terminaron de decantar la balanza hacia la organización de este Debate.

Así, ante un auditorio de más de 30 personas, se lleva a cabo esta II Sesión, cuya estructura, contenido y conclusiones finales, pasamos a detallar en este Documento Resumen.

ESTRUCTURA DE LA SESIÓN

Para esta Sesión hemos elegido un esquema participativo más permeable que en nuestra primera experiencia. El gran número de asistentes interesados en participar, así como la gran variedad de opiniones presentes, aconsejaban establecer esta dinámica que propiciase una menor diferenciación entre ponentes principales y resto de intervinientes.

Quereos resaltar que el hecho de ser incluidos dentro del turno principal de intervinientes no significa hacer una diferenciación en cuanto relevancia de un determinado colectivo sobre otros, sino simplemente una manera como otra cualquiera de organización de los asistentes.

Tras una primera ronda de intervenciones preliminares por parte de un total de 6 ponentes principales, se procede a la apertura de un turno de palabra en el que cualquier asistente podía expresar sus opiniones sin necesidad de atenerse a patrones de respuesta definidos, más allá de las elementales precauciones por no extender la temática del debate más allá de los cauces lógicos-

Con este segundo turno de palabra se consigue la participación de un mayor número de voces en el Debate. También se permiten las réplicas y respuesta de aquellos agentes que ya han intervenido en la mesa principal, aunque el objetivo es seguir cubriendo nuevos temas y, en la medida de lo posible, no estancarse en ideas ya presentadas con anterioridad.

Conseguido este objetivo, el debate se va desarrollado hacia nuevos cauces, donde según aumenta el número e intervinientes, también lo hacen las nuevas ideas y visiones sobre lo ya expuesto.

En último lugar, hemos querido condenar en unas someras conclusiones generales, aquellos aspectos que gozaron de una especial tención durante el transcurso de la Sesión.

No es nuestra intención que esas Conclusiones impongan visión preponderante alguna sobre lo acontecido en el Grupo de Debates, sino que simplemente sirvan de guía y refuerzo para una mejor asimilación del global de intervenciones contenidas en este Documento.

Sin más dilación, pasamos a reflejar las diferentes intervenciones que tuvieron lugar durante esta II Sesión del Grupo de Debates del OMUSM

INTERVENCIONES PRELIMINARES

Como primera toma de contacto, los ponentes expusieron las líneas generales de su discurso en turnos de intervención de poco más de cinco minutos.

Estas intervenciones pretenden situar de manera preliminar las diferentes posturas que se defenderán en el transcurso del debate, y que posteriormente se verán enriquecidas con la participación del resto de asistentes. Pasamos pues a resumir estas primeras intervenciones:

- En Bici por Madrid (Iván Villarrubias)

Iván manifiesta que el mayor desacuerdo entre colectivos ciclistas se concentra en torno a la infraestructura. Se establecen varios posicionamientos: que van del "no al carril", "no al carril con excepciones", "carril sólo en la red arterial" y "sólo carril".

La visión de *En Bici por Madrid* ha evolucionado hacia una posición más cercana al "no al carril". Tiempo atrás, a todo el mundo le habría parecido bien la infraestructura ciclista, pero en los últimos tiempos se han visto posturas que antes eran impensables. Por otra parte, la posición del Ayuntamiento respecto a este particular se ha ido desdibujando.

Este cambio en la posición de *En Bici por Madrid* se debe a:

- La iniciativa de "calles tranquilas", por la cual identificaron en un mapa de Madrid cuales eran las calles con menor tránsito de coches y más adecuadas para la circulación de bicicletas por su menor interacción con los mismos.
- Rutas para novatos fin de semana, en las que se hacía un acompañamiento una única vez a una persona que quería comenzar a utilizar la bici en sus desplazamientos habituales y a la que posteriormente sometían a una consulta. De las hasta 500 personas que participaron en esta iniciativa y que fueron consultadas, un 75% de la gente sigue circulando en calzada.
- Su sorpresa por un artículo de *Ahora Movilidad* que dice que hay que realizar carriles bici para las mujeres. Cotejando sus propios datos encontraron que no había diferencia entre hombres y mujeres a la hora de usar la bicicleta. Las diferencias entre género eran otras y se visibilizaban más en peticiones de ayuda para circular.
- También detectaron un 20% de situaciones en las que sí que hay que ser un ciclista experimentado; si se resuelven estas situaciones la bici será para

todo el mundo:

- ⇒ Que la bici pueda usar el carril más a la derecha (en el caso de las vías con carril bus).
- ⇒ Atasco denso.
- ⇒ Acoso con un coche detrás cuesta arriba.

Resueltas estas tres situaciones, desde *En Bici por Madrid*, están convencidos de que cualquier persona puede ir a cualquier punto de Madrid en bicicleta.

Existe una amplia gama de visiones acerca de la idoneidad de circulación compartida con vehículos a motor, sobre todo para usuarios menos empoderados.

- A Pie (Gonzalo)

La asociación de viandantes *A Pie* trabaja por incluir la perspectiva del peatón en el debate sobre la movilidad.

¿Qué puede aportar el punto de vista peatonal al debate ciclista?

- La bicicleta es el aliado principal de los peatones en necesario cambio modal.
- El lugar natural de la bicicleta es la calzada y por lo tanto las vías ciclistas deben situarse allí.
- Fundamental que la perspectiva peatonal no sea percibida como un tema sectorial. Cualquier programa de movilidad debe ir acompañado de medidas en favor del peatón (por ejemplo en la renovación del Plan Director de Movilidad Ciclista).
- La movilidad peatonal refuerza la seguridad; en especial fomenta la atención en las intersecciones.

Hay que trabajar para crear más espacios de prioridad peatonal. Como estrategia, hacer del uso peatonal la norma.

En el caso de la bicicleta, debería estar prohibida por norma en espacios peatonales. La acera-bici es un error, la acera debe respetar el uso peatonal. También se mencionan los problemas que generan al tránsito peatonal las motos o los nuevos sistemas de transporte que están invadiendo la acera.

Por último, desde *A Pie* vuelven a volver reivindicar el pacto bicis-peatones y llaman a trabajar puntos en común para la mejora de ambos modos de transporte.

- Pata de Cabra

Este colectivo pasa por ser un proyecto radiofónico que emite desde hace un año Ágora Sol Radio. Se consideran un proyecto que surge Surgen como respuesta al buen momento que está viviendo la bici en la capital, con objeto de incentivar su uso.

Entre sus consideraciones sobre el modelo de movilidad ciclista, destacan las siguientes ideas:

- Debemos tener claro que existen tantos modelos de movilidad ciclista como personas.
- Se han dado muchas experiencias satisfactorias; cada usuaria tiene la suya. Se debe encontrar un punto de equilibrio en el que todas podamos encontrar nuestro sitio..
- Según las entrevistas realizadas en el programa aún con la diversidad de opiniones, prima el respeto hacia el resto de usuarias de la bici. Por ahí se pueden encontrar puntos de consenso.
- Este respeto se extiende también a las nuevas usuarias de la bicicleta. Saber y reconocer que el factor miedo está presente no debe minar ese respeto.

Por último, los compañeros de *Pata de Cabra* insisten en la necesidad de tender puentes. Estamos todas en el mismo lado.



- Pedalibre (Iñaki)

Desde *Pedalibre* califican la situación de la bici en Madrid como emergente. Es fácil que los incrementos en número de usuarios sean llamativos, ya que venimos de muy abajo, de porcentajes de uso que pueden calificarse de ridículos.

Entrando más en detalle, la situación de Madrid es muy particular. La bicicleta circula estupendamente

por la calzada, pero un amplio porcentaje de la población no termina de percibirlo.

Esta problemática puede verbalizarse de distintas maneras, aunque un mensaje común entre los ciclistas menos experimentados situación es el miedo a los coches.

Las ciclistas que ya somos “militantes” utilizamos la calzada, pero necesitamos que los usuarios más inexpertos también se animen a circular por la misma. Debemos darle la vuelta a la sensación de que circular por la calzada resulta desagradable.

En este sentido, desde *Pedalibre* se identifican dos grandes tipologías de usuarios de la bicicleta:

⇒ Modelo “guerrillero”: se mete en el tráfico con el cuchillo entre los dientes, interpretan el tráfico como una batalla. Circulación agresiva, bastantes paralelismos con conductores que no respetan al resto de usuarios de la vía.

⇒ Modelo “clandestino”: intenta pasar desapercibido y molestar lo menos posible.

Con estos dos modelos no vamos a ningún lado. Necesitamos repartir el poder y que cada uno circule de la manera que encuentre más confortable, hecho que en la actualidad no está ocurriendo.

El objetivo de *Pedalibre* es empoderar a las bicis y al resto de vehículos blandos (con bajo impacto ambiental y bajo consumo de espacio) que puedan venir detrás.

Por último, se esbozan una serie de consideraciones a nivel estratégico. El objetivo final debe ser el cambio de modelo, ir ganando terreno al coche poco a poco. El coche debe tener los días contados, no se puede compartimentar la calle por necesidades de este medio. Vienen modos y sistemas nuevos y todas tienen que ser bienvenidas, ya que son aliadas para cambiar el modelo.

Pero no está de más recordar que el coche tiene un lobby muy potente detrás. Es por ello que la estrategia adecuada es la de ir ganando aparte de espacio, parcelas de poder. Que los modos blandos sean fáciles y atractivos para desplazarse por la calle cobra especial importancia en este panorama.

- Bicilineal (Miguel Andrés)

Nuestro compañero de la plataforma ciudadana *Bicilineal*, que desarrolla su actividad en el eje Arturo Soria - García Noblejas, describe sus comienzos: paseos reivindicativos, participación de vecinos y AMPAS, elaboración del proyecto de carril bici que acabó siendo llevado a cabo, etc.

También detalla los pormenores del carril bici provisional que se instala cada último domingo de mes en Arturo Soria. Con una longitud de 2 kilómetros, con reducción de velocidad en carriles colindantes y especial atención en giros y puntos sensibles, califican la actuación como altamente satisfactoria.

La plataforma *Bicilineal* también actúa fuera de su distrito, participando en distintos foros (como el Plan Estratégico de la CAM, en cazavelocidades, ...). Obviamente se suman a la reivindicación de soluciones para las agresiones a la movilidad ciclista.

Entrando en la situación específica del eje Arturo Soria - García Noblejas, que presenta un buen número de centros escolares en su entorno, describe una dualidad para la circulación ciclista:

- Cuando no hay atascos: Excesiva velocidad de vehículos, que propicia situaciones de peligro.
- Cuando hay atascos: Los vehículos tampoco permiten la circulación ciclista cómoda.

Respecto al tema de la infraestructura, *Bicilineal* no adoptan ninguna postura concluyente. Pese a ello, sí detectan una visión excesivamente conservadora en el planteamiento del no al carril bici.

La calzada debe ser repensada, hacerla atractiva para todas las usuarias. Siguiendo esta senda se puede llegar a niveles de uso de la bicicleta en el reparto modal muy altos. La bicicleta no es un coche y no puede ser tratado exactamente de la misma forma.

Como reflexión final, remarcar los puntos en común en la comunidad ciclista. La meta debe ser conseguir un cambio en la movilidad sin avivar los desencuentros.

- *Cicliátrico* (Rebel)

Las compañeras de *Cicliátrico* son un colectivo activista de mujeres lesbianas y trans que utilizan la bicicleta como medio de desplazamiento en la ciudad de Madrid. Trabajan por el empoderamiento ciclista en el entorno urbano. Presentan dos líneas de trabajo fundamentales:

- Somos tráfico. preferimos que las bicis circulen por la calzada.
- Perspectiva interseccional. Existe diversidad dentro de las necesidades de las ciclistas. Por ello, como colectivo no apoyamos de forma única situarse la presencia o ausencia de infraestructura ciclista.

Es importante plantearse la mirada desde la que se piensa la movilidad ciclista. Durante años ha primado la visión hegemónica, que puede definirse como

“punto de vista BBVA” (Blanco, Burgués, Varón y con Automóvil).

En la estructura patriarcal y capitalista existen varios sistemas de opresión. Esta visión tradicionalmente se ha excluido en los discursos sobre la movilidad ciclista. Siempre está presente el sujeto ciclista súper-empoderado, pero existen otros puntos de vista igualmente defendibles (por ejemplo, como ya se ha mencionado en el debate, la perspectiva del usuario

Parece claro que se debe trabajar en la inclusión de todos los usuarios de la bicicleta; que su utilización sea segura, cómoda, atractiva y gustosa para todas las personas

con miedo).

La movilidad y el urbanismo se piensan por y para estos sujetos privilegiados, excluyendo al resto de agentes (mujeres, niños, personas mayores, diversidad funcional, otras razas, etc).

Desde la perspectiva de la interseccionalidad es necesario ampliar la mirada y pensar la ciudad para todas las personas que la habitan así como para la generalidad de usos diversos de la bicicleta. Los sujetos para los que no está pensada la ciudad viven una especial violencia.

Es por ello que para *Cicliátrico* es muy importante la universalidad en el acceso a la movilidad ciclista. La gran mayoría de mayoría de la población no es el sujeto privilegiado.

Los trayectos y ritmos de la mayoría de las mujeres (o aquellos otras personas en momentos vitales que no les permiten circular en connivencia con el coche) son generalmente diferentes de los que puedan tener la mayoría de los hombres.

Debemos trabajar en esta inclusión para que el uso de la bicicleta sea seguro, cómodo, atractivo y gustoso para todas las personas.

Ir por la calzada calma el tráfico, y tiene una innegable vertiente de cambio en la estructura de la ciudad, pero también se pueden plantearse otras soluciones. Los carriles segregados que pueden ser interesantes para algunas personas o para una misma en otros momentos vitales. En cualquier caso, desde *Cicliátrico* ven necesario que éstos no sean obligatorios para que no se entiendan como una imposición. Interesan aún más los carriles contrasentido que abran toda la ciudad al uso de la bici. Es muy importante restarle espacio de aparcamiento y/o de circulación al coche.

Además, existen otros aspectos de la sociedad actual que condicionan nuestra movilidad de manera negativa. Tal es el caso de la división sexual del trabajo o de la feminización de los trabajos de cuidado. Los ritmos y desplazamientos se dirigen sobre todo a la productividad. Estos aspectos también debe ser repensados de cara a plantear cambios en nuestra movilidad.

- *Madrid Ciclista (Leticia)*

La compañera Leticia, integrante de la asociación *Madrid Ciclista*, nos cuenta su experiencia tanto personal como a nivel asociación: De forma individual, decidió hace 7 años lanzarse a usar la bici por la calzada. La asociación por su parte está formada por ciclistas tanto militantes y no militantes. Se formó a raíz de la deriva segregacionista del Ayuntamiento.

En cuanto al panorama de la movilidad ciclista en la capital, vivimos una época llena de cambios:

- Está cambiando la actitud de los coches
- El uso de la bicicleta en Madrid está creciendo más que ninguna otra ciudad.

Algunos de los elementos que han permitido el desarrollo del uso de la bici en Madrid han sido la inclusión de BiciMad y de los ciclocarriles.

Pero desde Madrid Ciclista opinan que las inminentes intervenciones del Ayuntamiento van a frenar este desarrollo, debido aun hipotético miedo a las reacciones de otros usuarios de la vía pública.

Denuncian la falta de información, así como cuestionan los estudios que avalan la construcción de los carriles bici proyectados por el Ayuntamiento.

El objetivo debe ser conservar y continuar con el modelo creado en Madrid durante estos últimos años. Desde la cooperación de los diferentes colectivos se habla mucho de otras ciudades, pero Madrid debe enfocarse en su propio modelo.

Finalmente Leticia esboza una serie de propuestas:

- ⇒ Extensión de ciclocarriles.
- ⇒ Extensión de BiciMad.
- ⇒ Educación de policías y el resto de agentes implicados en la movilidad ciclista, ciclistas incluidas.
- ⇒ Más campañas de concienciación.
- ⇒ Eliminación de las barreras de barreras para el uso de la bicicleta.

TURNOS DE PALABRA

Una vez terminados las primeras intervenciones de los ponentes, se abre el debate al resto de asistentes a la sesión. El objetivo de esta fase es que el resto de visiones y opiniones que todavía no han tenido ocasión de aparecer por el debate sean atendidas de la manera que merecen.

En un primer momento, el equipo de Coordinación del OMUSM toma la palabra para explicar esta sistemática participativa, así como para detallar los pormenores organizativos de la reunión. Tras este inciso, comienzan los parlamentos de los diferentes asistentes:

– La compañera *Mati* realiza unas primeras cuestiones: ¿Está el Ayuntamiento representado en esta reunión? ¿Por qué debatir aquí entonces? Es necesario que sea el propio Ayuntamiento el que de respuesta a las demandas de los colectivos ciclistas.

– Desde *Pata de Cabra* quieren completar su intervención con las siguientes cuestiones:

- Hasta ahora no había escuchado una posición como la de *Cicliátrico*, les parece una visión novedosa y necesaria.
- Pregunta a Iván de *En Bici por Madrid* sobre el sesgo de la encuesta realizada.

– Respecto a este particular, *Iván* indica que los datos están basados en las 500 solicitudes que les han llegado los últimos 5 años. Respecto a la metodología utilizada, las personas que participaron enviaban una encuesta, en base a las 200 respuestas recibidas sacaron sus conclusiones

No han encontrado sesgo alguno en la misma.

Únicamente destacar la diferencia de género en el tipo de ayuda, más presencial en el caso de las mujeres.

– *Carlos de Ciudad Ciclista* se alegra de encontrar un planteamiento tan ambicioso que incluso desprecian los porcentajes de uso de la bici alcanzados por Barcelona, se quiere llegar hasta un 40%.

Quiere poner encima de la mesa precisamente los problemas del modelo Barcelona. En cuanto a la seguridad, un muerto en un carril bici en calzada, otro en acera bici y otra persona atropellada en calzada por un ciclista, todo ello recientemente.

Las personas diversas son las víctimas de esas infraestructuras, hechas supuestamente en su nombre. La otra víctima de la segregación son los y las ciclistas.

Madrid está teniendo un buen momento de crecimiento del uso de la bicicleta. El mensaje institucional debería ser sacar las bicis de la acera haciendo las calzadas más seguras.

¿Por qué no se utiliza el dinero que se va a emplear en segregación en cuatro puntos aislados en otras cuestiones? Principalmente en educación y concienciación.

¿Es compatible generar modelos mixtos de segregación no obligatoria? La realidad es que no, el carril bici aumenta la violencia vial contra los ciclistas en calzada. La libertad de usar o no el carril disminuye.

– *Juanitez*, de *En Bici por Madrid* y *Pata de Cabra* agradece la intervención sobre diversidad de la compañera de *Cicliátrico*.

También quiere dejar patente las distintas tipologías de calzada que pueden encontrarse en Madrid; existen calzadas cómodas desde el punto de vista ciclable, pero también existen algunas horribles.

Para *Juanitez*, el objetivo debe ser convertir el total de calzadas madrileñas en calzadas tranquilas, poniendo como ejemplo el éxito de usuarios que ha supuesto la elaboración de itinerarios que incluyan calzadas tranquilas.

– *Juan*, miembro de la plataforma *Salvemos la Casa de Campo*, nos comenta la puesta en marcha de la campaña de convivencia entre bicis y peatones dentro de los terrenos de la Casa de Campo.

En su día, la reivindicación del cierre al vehículo privado a motor de este espacio resultó ser todo un éxito. Desde ese momento, la Casa de Campo ha tenido un atractivo creciente como espacio para el uso de la bici.

Tal éxito y su consiguiente aumento en el número de usuarios ha propiciado la necesidad de actuaciones reguladoras, que han desembocado en la edición de una guía de uso y convivencia entre el uso ciclista y peatonal.

Algunos sectores ciclistas han mostrado su desacuerdo con esta campaña en las redes sociales. Por su parte, el Ayuntamiento de Madrid ha mostrado su beneplácito por esta postura conciliadora, colaborando de hecho en la edición de la guía.

– *Ramiro*, de *En Bici por Madrid*, nos hace una reflexión sobre la diversidad funcional. Existen una gran variedad entre la población; su distribución se suele representar mediante la curva de Gauss.

Esa gran variedad presente en la sociedad necesita ver satisfechas sus demandas. Sólo la circulación por calzada puede absorber el total de esta demanda.

Se hace necesario adaptar las calzadas o repensarlas, pero nunca instalar vías reservadas (ya que por ejemplo los triciclos no cabrían en estas vías específicas). El reto, pues, está instaurar un respeto suficiente

Por último, *Ramiro* lanza una pregunta sobre la problemática de la Casa de Campo: ¿Por qué no se ha limitado también a 20 km/h la velocidad para los coches que aún acceden a la misma?

– La compañera *Rebel* de *Cicliátrico* vuelve a tomar la palabra. Quiere recalcar que, cuando se habla de carriles segregados para otras formas de movilidad se habla sobre todo de personas que se mueven a otro ritmo. En esos ritmos, generalmente más lentos, los niveles de violencia y la situación de vulnerabilidad pueden ser difícilmente asumibles.

No todas las personas que usan la bici están igual de empoderadas. Debemos ampliar la mirada.

Desde su experiencia personal, nos hace ver que el cambio de perspectiva por el que ella misma ha transitado, desde la posición "carril bici es apartheid" a otra que entiende la necesidad de esta segregación, es necesario.

Es cierto que la violencia aumenta cuando existe un carril bici. Pero las personas que rechacen el uso de los carriles segregados y que van a vivir esa violencia mayoritariamente no son para nada el usuario mayoritario.

Por otro lado, *Rebel* también admite que no será necesaria la segregación en todos lados, no deberá llevarse a cabo por sistema, sino en aquellos puntos donde resulte necesario.

– *Esteban*, de *Madrid Ciclista*, nos hace ver que el carril bici no obligatorio es una fantasía, algo utópico.

Respecto a la diversidad funcional, comenta que ONCE es una de las organizaciones más representativas de diversos funcionales, y nunca ha demandado carriles específicos, por lo que le parece fuera de contexto que se pida la construcción de estas infraestructuras en nombre de la diversidad funcional.

Los usuarios "BBVA" que fueron mencionados son los que precisamente están pidiendo carriles segregados para ellos, usando el pretexto de sus niños o sus ancianos.

Sobre el plan de infraestructuras ciclistas del Ayuntamiento, opina que ocho millones de euros, sin una atribución clara del gasto, resultan desproporcionados. Las vecinas tienen derecho a conocer cómo se van a hacer estas intervenciones.

En su opinión y a modo de ejemplo, esos mismos ocho millones se gastarían mejor en varias pasarelas sobre la M-30. O simplemente en campañas de concienciación.

– Pablo Carrascón, de Madrid Ciclista, se siente identificado con el modelo "guerrillero" anteriormente definido, aunque reconoce que en la actualidad su comportamiento ha evolucionado.

Pablo pone encima de la mesa el ejemplo de una compañera de trabajo con dos niñas que usa la bici por rapidez y comodidad, no por convicción.

Si el problema es la agresividad del tráfico hay que actuar contra la violencia vial. Plantea a las compañeras de Bicilineal si estarían dispuestas a aceptar la creación de vías ciclistas exclusivas para niños, niñas y mayores, siendo prohibidas para el resto.

Por otro lado, considera una fantasía que los niños y niñas de 8/10 años vayan a circular solas por el carril segregado en caso de haberlo.

Sobre los ocho millones de euros consignados para gasto por parte del Ayuntamiento, nos hace ver que se ha decidido este gasto sin consulta a colectivos ciclistas, y por ello debería haber oposición firme a esta medida.

– Xabi de Bicilineal, recoge el guante de la anterior pregunta y aclara la postura de su asociación. Si bien dicen tener fama de "querer carril bici hasta en el pasillo de casa"; en realidad su postura es la de "convivencia donde se pueda, segregar en los puntos en los que sea necesario".

En su opinión, produce cierta pena que se califique de "guetto" al carril bici, cuando en realidad no deja de ser espacio ganado al coche.

Respecto a la magnitud del gasto que llevará a cabo el Ayuntamiento, compara el gasto proyectado de ocho millones en carriles bici con el gasto de miles de millones en la construcción y mantenimiento de Calle-30.

– En este momento, el debate refleja más que nunca la diversidad de pareceres y las ganas de participar. Toma la palabra un compañero para hacer ver con el debate sobre carril bici si, carril bici no estamos dejando de lado luchas comunes que son alcanzables, como por ejemplo, reclamar el buen estado de las calzadas y la desaparición de los baches.

Se está usando mucho el argumento del miedo y esto al final es contraproducente y merma la implantación de la bici. Al circular en bici por la calzada muchas usuarias no se sienten inseguras ni creen que sea peligroso.

La estrategia a seguir sería hacer infraestructuras para el 99% de los usuarios y adaptar actuaciones concretas para la diversidad funcional.

– El usuario Wheels, de En Bici por Madrid, comenta

Quizá el camino sea la convivencia con vehículo a motor donde sea viable, y la segregación en aquellos puntos en los que sea probable el conflicto

que existe mucho sensacionalismo con la circulación de las niñas por la calzada pero que como tal, la experiencia de su hija demuestra que se puede realizar perfectamente. De hecho, comenta en tono jocosos que su hija podría considerarse un sujeto BBVA, ya que ella circula con normalidad por la calzada.

En cuanto a la diferencia de velocidades entre vehículo a motor y bicicleta y las implicaciones que esto tiene en materia de seguridad, circulación por la calzada, considera que cuanto más lento se circule, más seguro.

Por último, hace ver que queremos resolver un problema cultural y sociológico con pintura e infraestructura, cuando este tipo de problemas se deberían resolver con educación.

– El compañero Gonzalo, de A Pie, especifica que el objetivo del calmado del tráfico es claro; no deberían existir imposiciones, sino centrarnos en trabajar conjuntamente en conseguir ese calmado.

La segregación entendida como una etapa de transición para casos concretos tiene mucho sentido. Existe una clara dificultad de dar el salto a situaciones

– *Mariano*, de *Ecologistas en Acción*, aprovecha su turno para alabar la intervención inicial de *Cicliátrico*.

Comenta que la mayor parte de las asistentes tenemos un "background" común respecto al carril bici. El debate reside ahora en el matiz estratégico; hasta qué punto el carril bici puede contribuir o no a aumentar el número de ciclistas y al cambio modal.



En su opinión, hasta ahora la mayoría de usuarios hemos utilizado la estrategia del "guerrillero"; Subestimamos el peligro que existe en las vías por lo empoderadas que estamos. Pero el peligro está ahí. ¿Cómo conseguimos hacer desaparecer esa sensación de peligro para la totalidad de los usuarios? En este sentido, el carril bici puede ser una estrategia más.

En cuanto al tema del dinero, no tiene sentido pretender ser "hiperpulcro" con el dinero destinado a la bicicleta; Comparado con lo que se ha destinado al coche, esta inversión es anecdótica.

En relación al asunto de las muertes según la tipología de la infraestructura, expone que, desgraciadamente, no existe un grado de seguridad total.

– *Iñaki*, que interviene a título particular, pero desarrolla sus cometidos profesionales como arquitecto y urbanista en TRAGSA.

Nos cuenta su experiencia al montar un grupo con compañeras que acuda al trabajo en bici. Han conseguido ser un total de 30 personas, pero cree que han tocado techo pese a las estrategias de implantación.

En canto al desarrollo general del debate, cree que nadie ponemos en duda la bondad de la bicicleta. Pide un ejercicio de imaginación: ¿Qué ocurre si quitamos todos los coches de Madrid? Que se nos quedan unos carriles estupendos.

Se identifica con el paradigma de ciclista "guerrillero" "pero no se atreve de momento, por ejemplo, a circular con sus hijos por la calzada.

Opina que la estrategia a seguir debe ser conseguir que las ciclistas vayan en masa a la calzada. Para ello hay que atacar tangencialmente al problema de la movilidad. Hay que convencer a las ciclistas de los problemas de salud y espacio inherentes al uso del coche, y crear la necesidad de usar la bici en la sociedad.

– *Elena* toma la palabra, para hacer ver que algunas intervenciones parece mostrar que la intención es hacerle un hueco a la bici para que no moleste al coche. No se pueden hacer modelos para todas las casuísticas.

La calzada es segura cuando el tráfico está pacificado. Debemos conseguir que vaya en bici quien quiera, para eso la manera es hacer las calzadas seguras. Esa seguridad viene de superar la percepción de peligro.

Segregarnos entre usuarias de la bicicleta por condición física, cuando es un error.

Tiene hijos que deben aprender a circular por la calzada, si se acostumbran al carril luego no van a saber desenvolverse con naturalidad por la calzada.

En general, el ciclista se siente más segura cuando va con más bicis, ese es la vía más fácil de conseguir mayor seguridad.

– El compañero *Saúl* reflexiona sobre los nuevos modos que están por venir. Es un asunto realmente interesante, pero es difícil que cada uno llegue a tener su propio carril específico.

Considera la estrategia del Ayuntamiento como un "crimen histórico" por no potenciar el modelo actual de Madrid. En su opinión, resulta contraproducente que no se esté aprovechando esta oportunidad histórica.

También aclara que a pesar de los problemas personales que puedan existir entre distintos usuarios de la bici, todos tenemos que tener claro el objetivo final.

Respecto a las necesidades de las personas con movilidad reducida, ve comprensible que circulen estos usuarios ciclistas lleguen a circular por la acera.

– De nuevo turno de palabra para Iñaki de *Pedalibre*. En esta ocasión manifiesta que sin duda alguna, el coche es el enemigo común. Nos estamos “peleando” por migajas en cuanto a espacio en la ciudad se refiere.

Deberíamos pensar más en el cómo se le quita poder y espacio al coche. ¿Cómo hacemos que el coche no sea hegemónico? La ciudad está creada para él. El coche funciona como el matón/abusón del barrio.

Debemos limitar sus potencias y explotar sus debilidades. Por ejemplo, limitar el paso franco, que el conductor deba prestar atención específica a su entorno y deba bajar su velocidad. Por ahí se le puede quitar poder.

Sería recomendable implementar una estrategia de supermanzanas o superbarríos en algunas partes de Madrid.

– *Esteban*, de *Ciudad Ciclista* constata que se ha cuestionado poco en el debate la seguridad que ofrece la infraestructura segregada. Existen números sólidos que apoyan que los carriles bici aumentan la siniestralidad en otras ciudades.

No podemos mandar a gente a los carriles bici creyendo que están seguras, cuando la realidad es totalmente la contraria. Estamos engañándonos a nosotros mismos porque hacemos carriles presuntamente seguros pero que luego producen muertes.

Sobre el modelo Madrid, *Esteban* recalca que conoce a gente que ha venido y se ha encontrado que es una maravilla. Supone una traición a nosotros mismos decir que Madrid es un horror y que no hay bicis.

En Madrid hay más bicis que en Barcelona, en números absolutos. Hay tantas bicis al menos como en Barcelona y se están haciendo más kilómetros de infraestructura.

Deberíamos tomar los números de accidentalidad de Barcelona y confrontarlos con los números de Madrid. Exigir al Ayuntamiento que haga un estudio contundente y sólido de comparación antes de cambiar el modelo.

– El último turno de palabra de esta productiva jornada será para Iván, de *En Bici por Madrid*.

Le parece una novedad el hecho de que haya gente que utilice la bici y no sea militante. En épocas anteriores hacerse militante era necesidad ante las agresiones que se sufrían.

El cambio en la percepción de las conductoras dentro

del anillo de la M-30 es realmente sorprendente. Sin carril bici están pasando cosas nuevas, positivas.

Si existe un supuesto modelo Madrid toca observarlo, sirva como ejemplo todo lo ocurrido con la inclusión del servicio de alquiler de bici eléctrica pública.

Aún con esto, existen situaciones de mejora: ¿Por qué siendo vías similares, el cambio que se está dando en Bravo Murillo no ocurre en García Noblejas?

Aunque pueda parecer lo contrario, en Madrid hay tantas bicis al menos como en Barcelona y se están haciendo más kilómetros de infraestructura

El cambio social y político que está viviendo en nuestra sociedad también afecta a los hábitos de movilidad. Lo que ha pasado con la bici es un ejemplo de un panorama de participación ciudadana más desarrollado.

Debemos estudiar en profundidad, con espíritu de cirujano, si la construcción de determinados tramos de carril bici puedan aportar más de lo que quitan.

CONCLUSIONES

Como Observatorio de la Movilidad Sostenible de Madrid, no es nuestra intención fijar una postura común final, ni extraer unas cuantas ideas en forma de síntesis que resuman un posicionamiento determinado en materia de movilidad ciclista.

Todo lo contrario, creemos que la principal enseñanza de esta Segunda Sesión del Grupo de Debates, es la gran variedad de posturas y visiones que los usuarios de la bicicleta en Madrid son capaces de exponer y defender desde la experiencia y el conocimiento de la materia.

Reconociendo y valorando esa diversidad, si que podemos establecer una serie de ideas en forma de conclusiones que os han parecido especialmente enriquecedoras y valiosas.

Las diferentes posturas que los diferentes asistentes al evento mostraron en lo referente a la idoneidad de infraestructuras ciclistas específicas (carriles bici en sus diferentes tipologías), es buena muestra de la pluralidad reinante en el seno de la comunidad ciclista madrileña.

Si bien aún existen posturas que defienden posiciones más o menos definitivas en este contexto, aportan un especial valor añadido a la reflexión aquellas opiniones que, huyendo de maximalismos, abogan por panoramas con soluciones permeables, donde se valore la inclusión de infraestructuras específicas para la circulación ciclista en aquellas situaciones donde puedan ser beneficiosas para el global de usuarios de la bicicleta.

Parece claro que no existe una solución única para todos los usuarios que garantice el éxito global del sistema ciclista, sino una situación idónea para cada usuario. En este sentido, las diferentes visiones que los intervinientes proporcionaron sobre los distintos perfiles de ciclistas (ocasionales, aprendices, personas con niveles de confianza en su conducción aún bajo, etc.) enriquecieron en buena medida el debate.

También resulta de recibo destacar la amplitud de miras y la creación de nuevos horizontes personales que nos ha producido el conocimiento de realidades de usuarios de la bicicleta con necesidades distintas a las mayoritarias.

Conocer las especificidades de estos usuarios, la forma en que se sienten más seguros al circular en bicicleta por la ciudad, sus necesidades de empoderamiento, las relaciones que establece con el esto de usuarios de la vía, etc., nos permiten completar de manera adecuada el puzzle de la

movilidad ciclista madrileña.

Una buena piedra de toque para testar la idoneidad del sistema ciclista de nuestra ciudad es pensar si éste se adecúa perfectamente a la necesidades de todos los colectivos que lo utilizan. Debemos pensar nuestra red para que sea usada por todas nosotras, bajo las condiciones de confort y seguridad indispensables.

Otro aspecto recurrente en el debate ha sido la interacción entre bicis y peatones. Aquí podemos encontrar un primer punto de consenso: Aquellas actuaciones que abogan por mantener estos dos flujos en una misma plataforma (las aceras-bici que tanto proliferaron en la capital años atrás) parecen ser motivos de conflicto, cuando no de verdadero riesgo en la circulación para ambos colectivos.

También parece claro que debe prestarse especial atención a resolverlos conflictos puntuales que pueden aparecer en ámbitos espaciales determinados, como es el caso expuesto de la convivencia entre ciclistas y peatones en la Casa de Campo. Estos espacios necesitan de soluciones específicas que tengan en cuenta ambas sensibilidades.

Es de recibo destacar las iniciativas particulares de las que los diferentes intervinientes nos han hecho partícipes- Las experiencias de circulación con hijos, con motivo de desplazamientos al trabajo, o que permitieron iniciar una fructífera relación con la bicicleta, son de gran ayuda a la hora de entender cuales pueden ser las iniciativas de éxito a la hora de sumar un mayor número de usuarios al panorama ciclista de Madrid.

Parece claro, que aumentar el número total de usuarios de la bicicleta en Madrid debe ser el camino a seguir por todos los actores involucrados.

Por último, queremos agradecer de manera especial la colaboración y participación de todos los asistentes al Debate. Hemos contado con una representación de voces tremendamente coral, que si duda ha contribuido a enriquecer el debate.

Como Observatorio creemos que hemos cumplido con creces nuestra labor de proporcionar un entorno de reflexión donde sea posible compartir el conocimiento de una forma ordenada y fructífera.

Esperamos poder continuar con iniciativas sobre esta temática en el futuro. Con el presente Debate damos por concluido nuestras ediciones durante este curso. Retomaremos nuestra actividad tras el descanso estival.