

La peatonalización de Fuencarral y otras calles peatonalizadas, deben abrirse a la bicicleta

La coexistencia peatonal/bicicleta es una de las bases del desarrollo ciclista

El pasado 17 de abril, Paloma García Romero, Delegada del Área de Gobierno de Obras y Equipamientos, concedió una [entrevista a Madrid Diario](#). En ella, anunció una serie de actuaciones, entre ellas, la peatonalización de parte de la calle Fuencarral y la Pl. de los Mostenses.

Es una ocasión para cambiar la política de la bicicleta y que todo el eje de Fuencarral, Montera, Carretas y Arenal se abra a la bicicleta. Sabemos cómo se hace y tanto la ordenanza de movilidad vigente como todos los propios documentos técnicos que tiene el Ayuntamiento de Madrid lo contemplan. Al igual que se hace en Sol con el itinerario ciclista Mayor – Alcalá (eje este – oeste), debe hacerse eje norte–sur a través de esta actuación.

La peatonalización de la calle Fuencarral tuvo su origen en 2009, siendo alcalde Alberto Ruiz Gallardón. Se creaba así un gran eje peatonal desde Hernán Cortés hasta la Pl. de Oriente (Montera, Sol, Arenal, Ópera)

A pesar de las resistencias iniciales por el miedo a cómo afectaría al comercio establecido, **poco tiempo bastó para comprobar el éxito de esta actuación.** Todos los estudios muestran cómo el aumento del flujo peatonal reaviva las ventas de los comercios afectados. El ejemplo de la calle Preciados, Arenal y todo su entorno no deja lugar a dudas.

Se demostraba de nuevo, que quitar coches es una buena medida para crear espacios más saludables, seguros, habitables y rentables económicamente. Pero esta actuación, así como otras de este estilo, **tiene una grave deficiencia, desde el punto de vista de la movilidad sostenible: la prohibición a las bicicletas.**

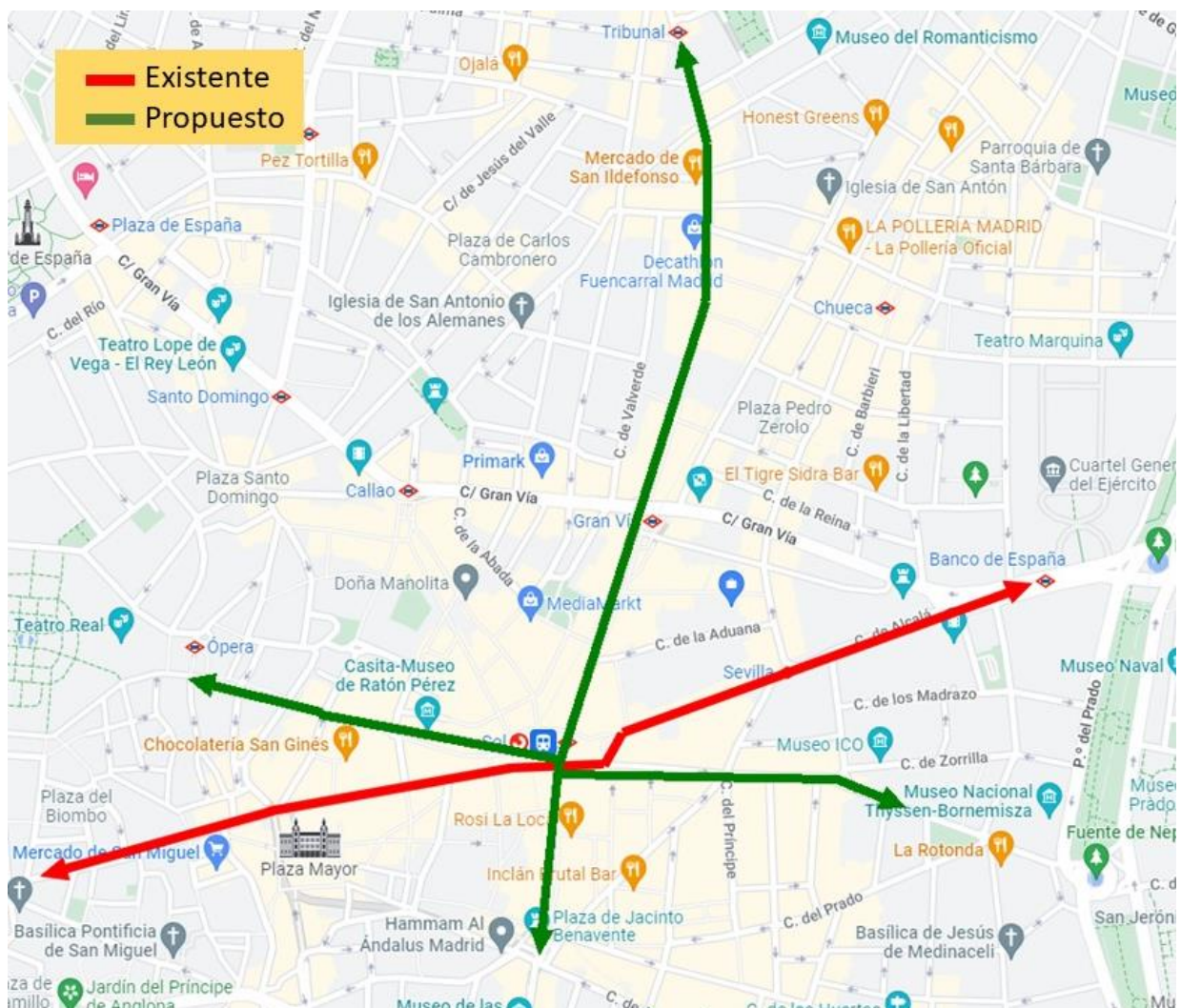


La calle Fuencarral, a partir del punto en que se va a ampliar la peatonalización

Dentro de este nuevo modelo de promoción de la movilidad activa sostenible, los recorridos quedan cubiertos, de un modo u otro, atendiendo a las distancias recorridas. Es lo que llamamos **radio de acción**, según el cual entre 2 y 7 km, la bicicleta desarrolla todo su potencial como modo de desplazamiento exclusivo, lo que combina perfectamente con la movilidad a pie (hasta 2 km.) y el transporte público o la combinación con éste (más de 7km). Capítulo aparte sería el caso de las bicicletas de pedaleo asistido que dobla ese radio.

En el documento de actualización del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid, en 2017, ya aparece una referencia a que *“la expansión de zonas peatonales se ha hecho con afección a la movilidad ciclista, como ocurrió por ejemplo con la peatonalización de la calle Fuencarral, siendo esta un eje de la red básica de los itinerarios ciclistas del Plan Director de 2008”*

En efecto, el eje que conforma la calle Fuencarral, desde su inicio hasta Sol y su prolongación hasta la calle Atocha (Pl. Jacinto Benavente) por Carretas, Pl. Oriente por Arenal, Sevilla por Alcalá y Pl. Neptuno por Carrera de San Jerónimo, **es una ruta ciclista muy interesante** ya que comunica sin apenas desnivel y de una forma muy directa enclaves muy importantes de nuestra ciudad. En el distrito centro no hay actualmente ninguna vía ciclista que permita cruzar el mismo de norte a sur.

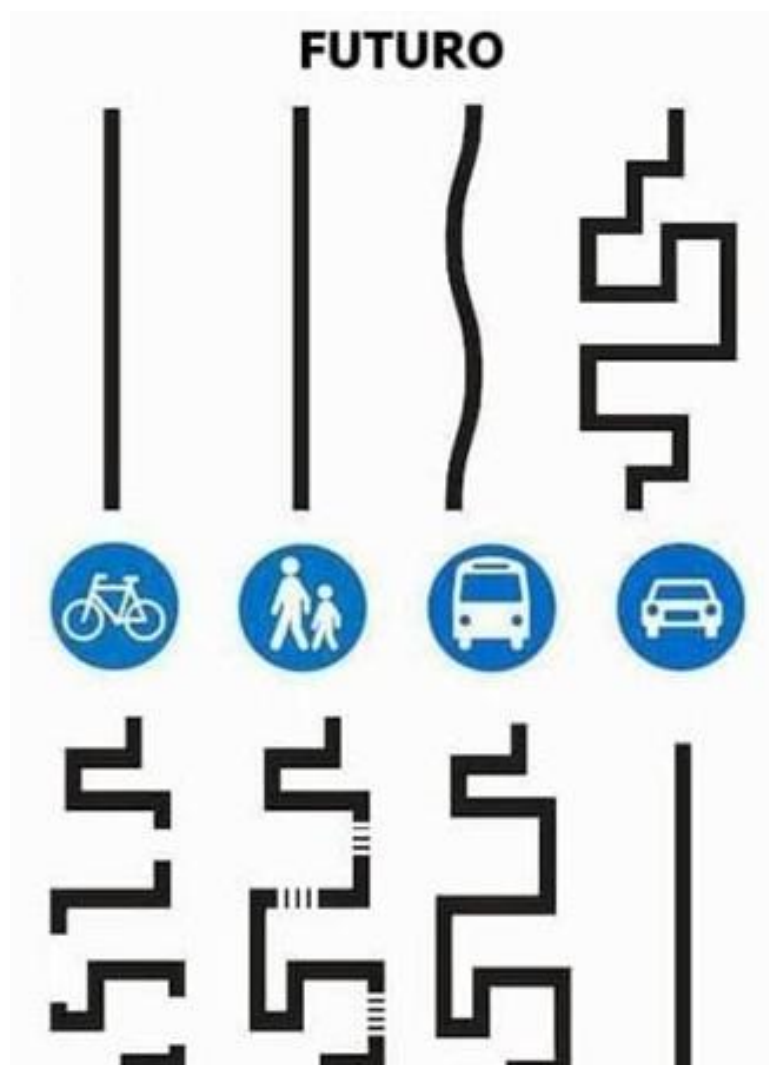


Itinerario ciclista existente y propuesto

Actualmente, la calle Fuencarral y otras peatonalizaciones, están abiertas a vehículos autorizados, entre ellos la carga y descarga. **Resulta paradójico que camiones y furgonetas puedan entrar en Fuencarral y no las bicicletas.** Ni siquiera por la noche, al alba o fuera del horario comercial.

Por otro lado, **la convivencia peatón-bici es una de las bases del desarrollo ciclista.** No hay ciudad que se precie de promover la bicicleta que las zonas peatonales no sean permeables en ambos sentidos a la bicicleta. Todos los manuales de infraestructura ciclista y planes directores, lo contempla, incluso el de Madrid (la permeabilidad de la PI. de Sol, en el eje Mayor-Alcalá, es un ejemplo de ello). La razón es que tanto la caminata como la bicicleta comparten los mismos motivos disuasores y favorecedores. Así, el excesivo rodeo, los desniveles acusados, el estrés y peligro del tráfico motorizado o las zonas contaminadas son causas que desincentivan. Por el contrario, espacios protegidos del tráfico o sin tráfico de motor, condiciones orográficas favorables, trazados directos o zonas verdes y de poca contaminación, lo favorecen.

Como ya hemos comentado, ambas movilidades activas son complementarias y nunca sustitutorias una de otra ya que las dos cubren distancias y necesidades distintas. Tan solo hay que regular según los aforos y la prioridad del peatón. Y recordar que la bicicleta en estos trayectos urbanos es un medio de transporte y no un elemento de competición deportiva.



La movilidad peatonal y ciclista comparten la misma necesidad de trayectos directos



Calle peatonal con permeabilidad ciclista. Coexistencia sin separación y con separación blanda

	<p>Acera o vía peatonal con circulación ciclista autorizada. La señal redonda implica la obligación de circular por la vía para peatones y ciclistas, mientras que la señal cuadrada implica el uso opcional de la vía por peatones y ciclistas.</p>	<p>En todas las sendas y aceras compartidas.</p>
	<p>Zona peatonal con circulación ciclista autorizada. Se puede establecer franjas horarias de uso restrictivo si fuera necesario.</p>	<p>En zonas peatonales donde se quiere autorizar la circulación en bicicleta.</p>
	<p>Senda o acera bici con separación del espacio de los peatones y los ciclistas. A diferencia del uso compartido de la acera la utilización de esta señal supone que la anchura de la acera es mayor para permitir la anchura mínima de la banda de circulación útil para ambos grupos de usuarios. Habitualmente la banda reservada al ciclista está a la izquierda, entre el espacio peatonal y la calzada.</p>	<p>En todas las sendas y aceras con diferenciación del espacio del ciclista. La señal redonda obliga la utilización de la senda o acera.</p>

Amplio catálogo de propuestas del PDMCM, para regular la convivencia peatonal-ciclista

Nº de peatones por metro de sección y hora	Solución recomendada (puede variar según día u hora)
< 100	Coexistencia sin separación de ningún tipo.
100 - 160	Separación blanda: ninguna diferencia de altura pero color y/o textura diferente del pavimento; o bien uso de marcas horizontales, etc.
160 - 200	Separación más dura: diferencias de nivel más o menos acusadas, separaciones físicas, etc.
> 200	Ninguna posibilidad de coexistencia. El ciclista debe bajar de la bicicleta y arrastrarla consigo.

Soluciones recomendadas sobre la posible convivencia entre peatones y ciclistas. Fuente: (CROW, 2007)

Próximamente se va a peatonalizar desde el tramo de Hernán Cortés a Barceló, prolongando el eje peatonal hasta Tribunal. Aunque nos parece muy modesta la actuación, teniendo en cuenta el período de pandemia del que venimos y la necesidad de promover la movilidad saludable, es un paso en la buena dirección. Pero como viene siendo habitual, nada se dice de la bicicleta.

Sobre las [peatonalizaciones del resto de los distritos](#), insistimos en lo básico que es asegurar su permeabilidad ciclista. Esta reivindicación no es solo del movimiento ciclista sino vecinal. **La próxima actuación de la PI. de los Mostenses y Antonio Grilo** a la que se refiere la delegada Paloma García, corresponde a una petición vecinal del movimiento “Revuelta Vecinal” de “ciclopeatonalizar” el entorno como forma de asegurar la movilidad activa y segura en sus dos variantes (caminando y en bici). Los vecinos, en reunión con Paloma García en noviembre de 2021, pidieron que en Pza. de los Mostenses, c/ Antonio Grilo y resto de calles del entorno que se van a reformar se prohibiera la circulación de vehículos motorizados, pero que sí se mantuviese la permeabilidad ciclista. La delegada contestó que en principio solo contemplaban la peatonalización, excluyendo la permeabilidad ciclista. Esperemos que en esta actuación Paloma García considere la petición de los vecinos y siga los criterios técnicos del propio ayuntamiento y del consenso absoluto de las principales guías de diseño viario existentes, que, para la intensidad actual de tránsito a pie en estas calles, califican como óptimo y compatible el uso peatonal y la circulación de bicis.

Confiamos que el resto de peatonalizaciones que actualmente se están llevando a cabo como en las calles de [alrededor del teatro María Guerrero](#), PI. de Olavide, etc. aseguren esa permeabilidad como medida de promoción de la bicicleta en Madrid.

Mayo 2022