

Pedalear en tiempos de confinamiento.

Por: EL SALTO. 25/03/2020

Uno de los grandes problemas de la movilidad ciclista, la identificación de la bicicleta como elemento deportivo o de ocio y no como medio de transporte, se evidencia con mayor crudeza estos días de confinamiento.

El pasado miércoles 18, Fran regresaba en bicicleta a su casa de comprar el pan. Como tiene por costumbre desde hace años, fue a una panadería gallega en la calle León, situada a algo menos de dos kilómetros de su domicilio. Fran es gallego y amante del buen pan que se hace en su tierra. Desde que llegó a Madrid siempre ha buscado panaderías donde hicieran buenas hogazas.

A pesar del confinamiento impuesto por el estado de alarma decretado por el Gobierno, Fran no pensó que estuviera cometiendo ninguna ilegalidad por seguir con esta rutina. De hecho, la orden del Gobierno no especifica límite de distancia para realizar la compra de productos alimenticios, una de las excepciones que recoge, y es conocido que muchas personas se están desplazando a realizar sus compras a grandes superficies comerciales en coche, tal como hacen habitualmente.

A escasos 200 metros de su domicilio, un coche de la Policía Municipal le dio el alto. Tras una conversación con los agentes, le notificaron que interponían una denuncia por desobediencia a la autoridad, que sería remitida a la Delegación del Gobierno en Madrid para aplicarle la sanción correspondiente, que puede oscilar entre 100 y 600.000 euros. Según la versión de Fran, el trato, sobre todo de uno de los agentes, fue bastante autoritario y maleducado hacia él, cuestionando y ridiculizando sus explicaciones y compartiendo algunas lindezas con su compañero como “estoy hasta los huevos” o “este hijo de puta solo llevaba una barra”.

EN EL LAPSUS ESTÁ LA CLAVE

El caso de Francisco Panadero, que bromea con lo oportuno de su apellido, ha sido recogido en varios medios de comunicación estos días. En un programa de televisión habla con el presentador y un colaborador, a la sazón policía, que le explica que debería haber ido andando porque no está permitido hacer ejercicio en estado de alarma. Aunque enseguida rectifica, el lapsus de este agente tertuliano

pone el foco en el que quizá sea uno de los grandes problemas de la movilidad ciclista, que se evidencia con mayor crudeza estos días de confinamiento: la identificación de la bicicleta como elemento deportivo o de ocio y no como medio de transporte.

El caso de Panadero no es el único. Miguel Ángel Medina, recoge su visión de la ciudad de Madrid en sus trayectos al trabajo durante estos días en un artículo publicado en *El País* el 22 de marzo. En él relata cómo otro agente de la Policía Municipal de Madrid le dice: “Oiga, ¿dónde va usted a estas horas? ¿No sabe que no se puede hacer deporte?”.

Parece que no se trata de casos aislados a juzgar por el gran número de comentarios y vídeos que circulan estos días por las redes sociales señalando los agravios comparativos que están sufriendo las personas que eligen moverse en bicicleta. Éstas enseguida son consideradas sospechosas, y paradas e interpeladas mucho más a menudo que los conductores, por unas fuerzas de seguridad que tampoco parecen concebir la bicicleta como un medio de transporte más.

Otro hecho que ha causado cierta preocupación en la comunidad ciclista es la suspensión del servicio público de bicicletas de Madrid, BiciMad. Jaime Novo, periodista de Onda Cero conocido por su sección radiofónica *Piensa en bici*, fue nombrado a principios de año ‘alcalde de la bicicleta de Madrid’, un título honorífico creado por la empresa holandesa BYCS que se extiende por los cinco continentes en una red que agrupa a más de 100 ciudades con el objetivo de promover movilidad ciclista.

Novo señala que “en los primeros días hubo mucha confusión” y que él mismo se dirigió tanto a la Dirección General de Policía como al Ministerio del Interior para indagar acerca del uso de la bici durante el estado de alarma, recibiendo confirmación de ambas partes de que dicho uso estaba permitido en los supuestos de movilidad que permitía el desarrollo de ese estado de alarma: desplazamientos laborales, retorno al lugar de residencia habitual, adquisición de productos de primera necesidad, asistencia a personas que precisen cuidados, o a centros sanitarios o a entidades financieras por fuerza mayor o necesidad. Por eso, las multas a ciclistas que no estaban realizando actividades de ocio o deportivas le han sorprendido.

AUTOBUSES SÍ, BICICLETAS PÚBLICAS NO

A Novo le resultó sorprendente el cierre de BiciMad y cuenta a *El Salto* cómo, desde el día en que se decretó, ha estado en contacto con el Ayuntamiento de la capital y con la Empresa Municipal de Transportes (EMT), que gestiona ese servicio, al igual que el de los autobuses urbanos que paradójicamente siguen circulando.

Los intentos de Novo, así como de otras asociaciones —incluyendo la recogida de firmas por vía digital— han sido en vano. Según los argumentos de la EMT, este cierre se debe a la recomendación por parte de las autoridades sanitarias y su decisión de no mantener trabajando al personal que se encarga del mantenimiento del servicio. Sin embargo, esa misma empresa municipal mantiene en funcionamiento el servicio de autobuses.

La decisión de la clausura de este servicio contrasta con las medidas adoptadas en otras ciudades españolas según cuenta Laura Vergara, coordinadora de ConBici, confederación que agrupa a asociaciones ciclistas de todo el Estado. Vergara denuncia que en Madrid, además, “se han cerrado y precintado vías peatonales y ciclistas con el argumento de que forman parte de espacios verdes pero que de esta manera se impide su uso como vías de comunicación”.

El caso de la capital contrasta con las decisiones tomadas por otras urbes, como Elche, donde se ha mantenido el servicio de bici pública con las debidas recomendaciones de higiene, sobre todo de uso de guantes. En Zaragoza, ciudad donde reside Vergara, el Ayuntamiento ha llevado una política errática, pasando de mantener el servicio y hacer un llamamiento al uso de la bici en un primer momento, a su cierre tras proceder a la clausura de los medios de uso compartido de gestión privada con el argumento de no poder hacer frente al servicio.

El caso de estas y otras ciudades, por ejemplo Barcelona, contrasta radicalmente con lo sucedido en la tristemente famosa provincia China de Wuhan, epicentro del origen del coronavirus, donde, según señalan desde ConBici, se triplicó el uso del servicio de préstamo de bicicleta durante el confinamiento. De hecho, la televisión china CGTN dedicó uno de los episodios de su serie *Faces Fighting Coronavirus*, que presenta a personas que han sido protagonistas de la crisis en la región, a los trabajadores del servicio de mantenimiento de la bicicleta pública.

En el reportaje podemos ver cómo, en esta megaciudad de 11 millones de habitantes situada en el centro de China, se restringió el transporte público fomentando en cambio la flota de bicicletas compartidas, algo que parece razonable

habida cuenta de las recomendaciones que se han hecho para evitar el contagio. De hecho la demanda del servicio llegó a triplicarse en los días más duros de la crisis, incluso siendo en algún momento utilizadas por el 17% de las personas que necesitaron ir al hospital. También relata cómo esta crisis ha servido para mejorar las condiciones de limpieza e higiene de las bicicletas públicas de Wuhan y cómo se ha necesitado de la contratación de más personal laboral para acometer el mantenimiento y la limpieza en esas fechas.

BICI RECOMENDADA EN ÉPOCA DE CORONAVIRUS

Es bien sabido que en China la bicicleta es el vehículo fundamental para la mayoría de la población, pero no hace falta irse tan lejos para encontrar otros ejemplos donde esa visión está mucho más integrada. El ejemplo europeo por excelencia, junto con Dinamarca, son los Países Bajos.

La alcaldesa de Ámsterdam ha recomendado el uso de la bici para los desplazamientos que deban realizarse. Así lo cuenta Ana C. madrileña residente en la ciudad neerlandesa, donde ha creado una empresa de rutas ciclistas con el objetivo de que los hispanohablantes experimenten en primera persona la ciudad de las bicis. Para ella, la bicicleta puede ser el medio más higiénico para desplazarse y ve lógica la decisión de su alcaldesa. Por otro lado, ve muy improbable que en Ámsterdam se llegue a prohibir o limitar el uso de la bici, ya que los neerlandeses tienen muy claro aquello de que ir en bici no es un deporte, sino un medio de transporte.

Más allá van en la vecina Bélgica. Allí, el Gobierno no solo ha promocionado el uso de la bicicleta sino que está recomendando hacer deporte al aire libre, sobre todo correr y montar en bici, como excepciones permitidas al confinamiento. El artículo recoge la opinión de algunos científicos belgas que señalan que el riesgo de contagio por dichas actividades es mínimo y pone el énfasis en los beneficios del ejercicio físico para la salud. En todo caso, está por ver cómo reaccionarán las autoridades de estos países en caso de aumento importante del número de muertos y contagiados.

En el Reino Unido, más allá de las polémicas declaraciones de su primer ministro Boris Jonhson, el rotativo *The Guardian*, publicaba un artículo bajo el título *¿Por qué no fomentar el ciclismo durante el bloqueo del coronavirus?* En él se señalan las ventajas de la bicicleta como medio de transporte más higiénico y seguro ante el potencial contagio del coronavirus. De hecho, narra cómo un un

grupo de casi 50 expertos en salud pública y transporte escribió una carta abierta al Gobierno británico instándole a no desanimar a caminar y montar en bicicleta durante la pandemia, poniendo el acento en su importancia vital para la salud pública al combatir la inactividad.

En Alemania, el propio Ministro de Salud, Jens Spahn, de la CDU, recomienda el uso de bicicleta. En el mismo sentido habla otro artículo del rotativo teutón *Der Spiegel*, señalándolos beneficios pedalear durante una pandemia.

“ENFOQUE COCHECENTRALISTA”

Viendo la disparidad de los enfoques en otros países, incluso de nuestro entorno y con la incertidumbre que genera esta situación tan cambiante es difícil sacar grandes conclusiones. En todo caso, según ConBici las noticias de estos días son el resultado de un “enfoque cochecentrista” de la crisis, que choca con los ejemplos ya citados de otras ciudades del extranjero.

Su coordinadora, Laura Vergara, incide en el potencial de la bici debido a la reducción del tráfico motorizado en estos días, lo que disminuir su riesgo objetivo y supone una buena alternativa para las personas que tengan que desplazarse durante la crisis, incluyendo personal sanitario. Vergara señala las mejoras en accesibilidad que puede aportar la bicicleta, así como en la salud y calidad de vida, incluso en estos días. También agradece la labor de las fuerzas de seguridad del Estado pero pide que sean equitativos a la hora de aplicar las medidas de control, ya que considera que “se está penalizando a la bici, cuando debería ser al contrario al ser un medio de transporte que tiene mucho que aportar en esta crisis”.

Otro elemento que ponen sobre la mesa desde ConBici es la posibilidad de que los talleres de bicicletas puedan prestar servicio al menos a los ciclomensajeros —un sector en auge en estos días— y otros usuarios que lo necesiten, al igual que se ha decretado para algunos talleres de automóviles.

Es obvio que la situación excepcional que estamos viviendo a todos los niveles deja en segundo plano muchas otras preocupaciones que pueden ser vistas como secundarias y marginales en estos momentos. Pero este cambio tan repentino de nuestras condiciones de vida está evidenciando algunas claves, como que aún queda mucho por hacer en movilidad ciclista.

[LEER EL ARTÍCULO ORIGINAL PULSANDO AQUÍ](#)

Fotografía: EL SALTO.

Fecha de creación

2020/03/25