

# POR UN BRAVO MURILLO SALUDABLE Y SOSTENIBLE QUE CONTEMPLA LA MOVILIDAD ACTIVA EN SU CONJUNTO ¡¡Carril Bici Ya!!

## INTRODUCCIÓN

Recientemente, se ha publicado en prensa, un [estudio encargado por la Junta de Distrito de Tetuán de reforma de la calle de Bravo Murillo y otras calles del distrito](#), llamado “Estudio para la mejora de la accesibilidad en vía pública y espacios públicos de la Calle Bravo Murillo del distrito de Tetuán” de la consultora [Tema Ingeniería](#). Un trabajo que propone una mejora del espacio peatonal, pero que, incomprensiblemente, “se olvida” de la infraestructura ciclista.

El estudio reconoce las grandes deficiencias de esta calle: propone ampliar el espacio peatonal a costa de tan solo uno de los 6 carriles de circulación y aplicar plataforma única en diversas calles del distrito. Es decir, aumentar la sección de cada acera 1,5m., algo que no sería especialmente relevante para sumar espacio caminable ya que, a pesar de la recreación que nos ofrecen, se situaría por detrás de la hilera de árboles y no por delante como aparece a través de la ilustración que publican.

Aun reconociendo el avance y las mejoras de la propuesta, gracias en parte al continuado esfuerzo de las asociaciones vecinales del distrito, sorprende la ausencia de infraestructura ciclista, toda vez que este estudio identifica como problema detectado la **“circulación hostil para la movilidad ciclista y VMP por el caso omiso a la limitación de velocidad y la densidad de tráfico que compromete la seguridad de los usuarios de estos modos de transporte”** y califica de oportunidad la **“promoción de la movilidad sostenible”** entre la que incluye **“la mejora de la infraestructura ciclista para reducir la dependencia de los vehículos motorizados y mejorar la calidad del aire”**.



Figura 68. Ejemplo de la situación actual sección transversal.  
Fuente: Elaboración propia a partir de Streetmix.net.



Figura 69. Propuesta de actuación en Bravo Murillo sección transversal.  
Fuente: Elaboración propia a partir de Streetmix.net.

*Extraído del ‘Estudio para la mejora de la accesibilidad en vía pública y espacios públicos de la calle Bravo Murillo el distrito de Tetuán’. Situación actual y propuesta*

#### Problemas identificados:

Tras lo expuesto sobre situación actual, se han identificado varios problemas de movilidad y accesibilidad:

- Predominancia de la movilidad motorizada sobre la movilidad peatonal: se destinan más de dos tercios del espacio disponible de la calle al tráfico rodado, que pese a disponer de dos carriles por sentido y otros dos carriles exclusivos de Bus y TAXI, sufre de retenciones y tiene una alta densidad de tráfico todos los días.
- Ausencia de espacios de sombra: especialmente en el tramo situado entre Plaza de Castilla y la calle Sor Ángela de la Cruz, donde no hay vegetación urbana.
- Estaciones de metro no accesibles para personas con movilidad reducida: lo cual compromete la accesibilidad de la calle Bravo Murillo, ya que no ofrece las mismas oportunidades de transporte para todos los usuarios.
- Obstáculos en las aceras: además de destinarse dos tercios del espacio disponible al tráfico rodado, las aceras están habitualmente ocupadas por mobiliario urbano, terrazas de bares, quioscos y motos y vehículos de movilidad personal aparcados de forma irregular, que no dejan espacio a la movilidad peatonal.
- Contaminación acústica y ambiental: provocada por el tráfico rodado, tiene un alto impacto en la salud de las personas y en el medio ambiente de la ciudad.
- Circulación hostil para la movilidad ciclista y de vehículos de movilidad personal: el caso omiso a la limitación de velocidad y la densidad de tráfico compromete la seguridad de los usuarios de estos modos de transporte.

#### OPORTUNIDADES

**Mejora de la Infraestructura Peatonal:** Ampliar y mejorar las aceras, reducir obstáculos y aumentar la accesibilidad vertical puede mejorar significativamente la movilidad peatonal.

**Desarrollo de Proyectos de Renovación Urbana:** La renovación y modernización de edificios antiguos y la mejora de la infraestructura urbana pueden revitalizar el área y atraer nuevas inversiones.

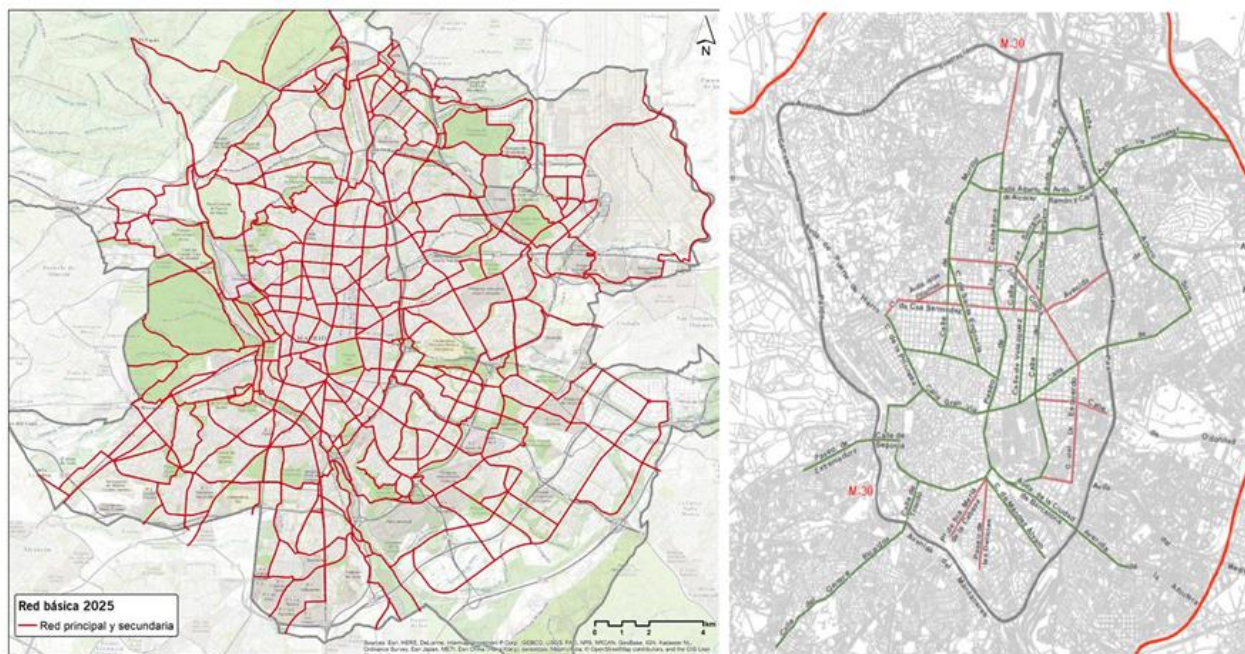
**Promoción de Movilidad Sostenible:** Mejorar la infraestructura para bicicletas y fomentar el uso del transporte público puede reducir la dependencia de los vehículos motorizados y mejorar la calidad del aire.

**Integración de Espacios Verdes y Áreas Recreativas:** Incrementar la cantidad y calidad de espacios verdes puede mejorar la calidad de vida, promover la actividad física y crear un entorno más acogedor para los residentes.

*Extraído del “Estudio para la mejora de la accesibilidad en vía pública y espacios públicos de la calle Bravo Murillo del distrito de Tetuán”*

## ANTECEDENTES

Bravo Murillo, además, es un eje incluido en la Red Básica Ciclista del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid y aparece en el vigente [Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Ciudad de Madrid](#) (PLAN A - Medida 2 y 4. Rediseño de las vías principales y Mejora y ampliación de la red y la movilidad ciclista) como itinerario ciclista que, junto con otras calles, tendrán carril bici.



*Red Básica Ciclista PDMCM 2008+  
y PLAN A – Rediseño de la sección de las principales vías de distribución del tráfico en la almendra central*



De todos es sabido el problema que representa esta “**autopista urbana**” a los vecinos de Tetuán en cuanto a ruido, contaminación y peligrosidad vial. Una vía rápida que no se ha desprendido del concepto de carretera que tuvo en sus orígenes y que, hoy en día, sigue representando una manera rápida para salir y entrar en coche a Madrid. Es decir, lo contrario a lo que debe ser una calle urbana y de la idea de una movilidad más saludable, justa, responsable y acorde a los nuevos retos climáticos actuales.

**La ciudadanía, por su parte, ha manifestado repetidas veces la necesidad de que Bravo Murillo cuente con un carril bici.** Como en otras grandes ciudades de nuestro entorno europeo, la bicicleta se presenta como una alternativa de transporte urbano muy competitiva y eficaz para el conjunto de la población, con capacidad para reducir de modo muy sustancial la actual dependencia al automóvil. Son varios los proyectos relacionados con Tetuán que resultaron ganadores en distintas ediciones de los presupuestos participativos: ya desde 2016 se hicieron propuestas generalistas para [crear carriles bicis seguros e independientes en vías principales norte-sur, este-oeste](#) o ya más específicas como un [carril bici en la calle Lope de Haro](#), otro desde la [Dehesa de la Villa hasta el Paseo de la Castellana](#) o una [red completa de carriles bici para todo el distrito de Tetuán](#).

Y con respecto a Bravo Murillo, desde 2018 aparecen propuestas ganadoras como la “[Y ciclista](#)”, llamada así por la forma que haría un futuro carril bici en toda la calle Bravo Murillo con el existente de Santa Engracia, la [modificación de Bravo Murillo](#) que incluía esta infraestructura ciclista o la nombrada anteriormente como [red completa de carriles bici para todo el distrito de Tetuán](#), en la que aparece incluido, como no, esta importante calle.

Ya más recientemente, en este mismo año, seguimos comprobando que los [carriles bici en Tetuán](#) y en concreto el de Bravo Murillo, siguen siendo una prioridad para los vecinos del distrito.

La calle de Bravo Murillo, además de ser **eje vertebrador del distrito de Tetuán, también lo es de Chamberí** y constituye una de las vías más eficaces para comunicar en bicicleta el centro de Madrid con estos distritos y el norte de la capital. Pero ese mismo grado que tiene de eficacia, lo tiene de **peligrosa**. Todos recordamos el lamentable [atropello que sufrió David Saiz en el “ciclocarril” de Bravo Murillo](#). Una tipología, la del ciclocarril o carril multimodal, como se llama ahora desde que se modificó la Ordenanza de Movilidad, absolutamente inútil y engañosa en ejes principales como éste y que lamentablemente, este estudio al que nos referimos, sigue conservando. No queremos que vuelvan a suceder hechos tan lamentables como el ocurrido.

**Bravo Murillo debe tener el carril bici que merece.** Una vía ciclista exclusiva y protegida, suficientemente holgada, que contemple los 2 sentidos y que conecte adecuadamente con el carril bici de Santa Engracia, el de Gral. Perón (por Ávila) y el del Paseo de la Castellana por Pl. de Castilla. Así, como con otros futuros carriles bici como el de la Avda. de Asturias, Lope de Haro, San Germán, Marqués de Viana, etc.

El [Manual de Diseño de Infraestructura Ciclista del propio ayuntamiento de Madrid](#) o la [Guía de Recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista](#) del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, recoge las medidas recomendadas para los carriles bici según los tipos de ciclos. Dimensiones que, por otro lado, se han quedado cortas si atendemos a las recientes actualizaciones del Manual CROW holandés o el [Manual para el diseño de calles de Oslo](#). Es importante considerar

tanto el efecto llamada que tendría un buen carril bici como su función social (circulación en paralelo), un uso diverso (inclusividad ciclista): triciclos, ciclos adaptados (PMR) y las cada vez más bicicletas de carga (ciclogística), para dimensionar correctamente la vía ciclista.

Tabla 9. Síntesis de dimensiones de las vías ciclistas.

		1 SENTIDO (m)	1 SENTIDO + ADELANTAMIENTO (m)	2 SENTIDOS DE CIRCULACIÓN (m)
Sin circulación de triciclos	Mínima	1,60	1,80	2,40
	Recomendable	1,80	2,00	2,60
Con circulación de triciclos	Mínima	1,80	2,10	2,70
	Recomendable	2,00	2,30	3,20

*Dimensiones propuestas en el Manual de Diseño de Infraestructura Ciclista de Madrid*

- MUST** Elevated cycle lanes must be at least 2.2 metres wide.
- MUST** Elevated cycle lanes must end at the same elevation as the intersection or the circulation area at a roundabout.
- SHOULD** Up and down slopes at intersections should be at least 2 metres long.

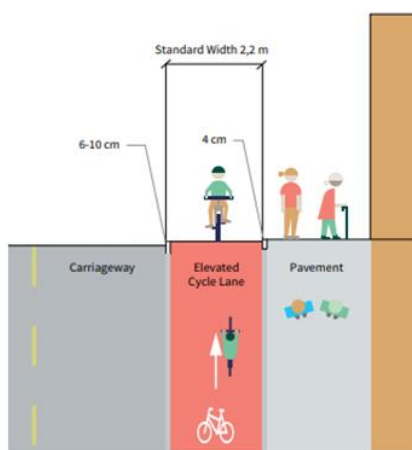


FIGURE 4-8 Standard dimensions for raised cycle lanes.

- MUST** The pavement area must be separated from the cycle area with standard kerbstones.
- MUST** The centre line must separate traffic in the two directions. This sort of centre line must be yellow.

Where a cycle path with pavement is used in a street, the normal requirements for pavement width must be met. The width of the divider between the street and the cycle path should be governed by the speed limit in the street.

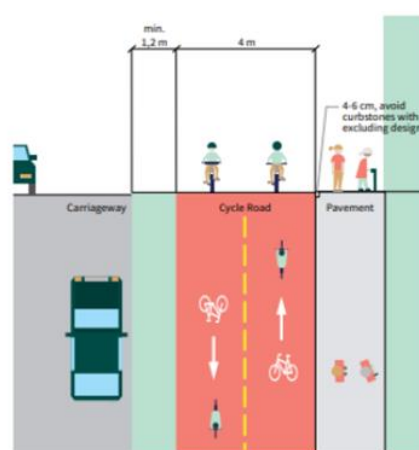


FIGURE 4-12 Cycle path with pavement.

*Dimensiones propuestas en el Manual para el diseño de calles de Oslo*

El estudio presentado puede representar un buen punto de partida para elaborar una alternativa más ambiciosa que contemple la mejora sustancial de la movilidad activa en su conjunto y suponga un reclamo para potenciar al máximo los desplazamientos a pie y en bicicleta a costa, fundamentalmente, del automóvil. Una calle en la que merezca la pena vivir, estar y moverse de manera sostenible.

## PROPUESTAS PARA IMPLANTAR UN CARRIL BICI

Es evidente la escasa ambición de la propuesta presentada. Mantiene prácticamente la misma prevalencia del coche y no desarrolla suficientemente alternativas sostenibles a su uso. Es importante asegurar una correcta cobertura sostenible siguiendo el **orden de prioridades que establece la pirámide de movilidad sostenible**:

Según la cual, y tomando como referencia una de las secciones tipo que aparecen en el documento, podemos hablar de 3 diferentes escenarios según la mayor o menor apuesta por la movilidad sostenible. Todos ellos, comparten características comunes como que alejan la contaminación sonora y atmosférica de las viviendas y pacifican el tráfico motorizado por la reducción del ancho de sus carriles.



*Pirámide Movilidad sostenible.  
IDAE*



*Figura 29. Sección 1 situación actual sección transversal.*

*Sección actual tipo de la calle Bravo Murillo extraída del “Estudio para la mejora de la accesibilidad en vía pública y espacios públicos de la Calle Bravo Murillo del distrito de Tetuán”*

## ALTERNATIVA 1 - ÓPTIMA

Esta solución añade un espacio relevante a ambas aceras y, además de elevar la capacidad peatonal y ofrecer espacio suficiente para más árboles o elementos de calidad estancial como fuentes, bancos, etc. propone una vía ciclista con una sección generosa que prolongaría la de Sta. Engracia. Asimismo, asegura los dos sentidos de los autobuses y reduce de forma muy relevante la intensidad del tráfico motorizado privado dejando un solo carril sentido sur-norte y distribuyendo el contrario hacia el Paseo de la Castellana, Infanta Mercedes, Orense, etc. (lado oeste) y Ofelia Nieto, Jerónima Llorente o Pablo Iglesias (lado este). Una propuesta similar coincide con el proyecto [Bravo Murillo Amable](#) que presentó el grupo Más Madrid en 2021



## ALTERNATIVA 2 – RECOMENDADA

Esta solución propone 2 carriles bici unidireccionales lo que hace más sencilla la interacción de la bicicleta con el resto del tráfico, sobre todo en las intersecciones. Al contrario que la anterior o la siguiente, la acera queda con las mismas dimensiones. El tráfico motorizado queda con dos carriles, uno en cada sentido.



## ALTERNATIVA 3 – ACEPTABLE

En esta alternativa el carril bici adopta la misma tipología que el de Santa Engracia dando una continuidad y uniformidad al eje que conforman ambas calles. Una de las aceras se ve ampliada 2 metros mientras que la otra permanece igual, solo que a continuación a ésta se encontraría el carril bici, lo que añade seguridad y menor contaminación atmosférica y acústica al flujo peatonal.



## CONCLUSIÓN

**La bicicleta representa la otra parte de la movilidad activa sostenible.** No entenderíamos una reforma integral como la que se plantea sin que la bicicleta esté presente. Así lo consideró el mismo ayuntamiento de Madrid cuando redactó el Plan Director de Movilidad Ciclista en 2008 y su actualización en 2017. Ambos documentos fueron aprobados por unanimidad de todos los grupos políticos, lo que **convirtió a la bicicleta en parte de la acción política del ayuntamiento, al margen de la formación política gobernante.** Por tanto, cualquier actuación que se lleve a cabo en esta ciudad, debe tener en cuenta el contenido de este documento.

Pero por desgracia, no está siendo así. A la escasez de inversión específica en la construcción de carriles bici (este año tan solo hay presupuestada una pasarela peatonal-ciclista sobre el río Manzanares), se suma la ausencia de carriles bici cuando hay remodelaciones en calles. Salvo honrosas excepciones como Pedro Bosch, Gral. Perón o la Avda. de la Ilustración, el ayuntamiento incumple sistemáticamente lo que el Plan Director de la Bicicleta define como **“Proyecto de Oportunidad”**. Es decir, aquel que, aprovechando la reforma de una calle, se dota de infraestructura ciclista. Precisamente, en el pasado mes de junio, en una reunión con la propia Directora Gral. de Planificación y su equipo, nos aseguraron que todos los nuevos proyectos contemplaban infraestructura ciclista. A la vista está que no.

Son numerosas las referencias nacionales e internacionales que instan a los diferentes estados a promover la bicicleta a partir de la adaptación de sus viales y la construcción de carriles bici. [La Declaración de París sobre la bicicleta de 2014](#), la Agenda 2030 de la Asamblea General de la ONU para el Desarrollo Sostenible o la reciente [Declaración Europea sobre el uso de la bicicleta](#), son algunas que deberían tomarse en consideración de cara a la reforma que se pretende.

La próxima reforma de Bravo Murillo no puede obviar todo esto. Su reforma debe responder a un modelo de movilidad diferente, que nos aleje del que nos ha llevado a una situación insostenible y altamente ineficiente. Bravo Murillo debe ser una calle de las personas y para las personas.

Diciembre, 2024