

El ayuntamiento proyecta crear una vía ciclista, pero desmantela otra

- **Celebramos el nuevo carril bici por la C/ de la Oca y animamos a su prolongación hasta la vía ciclista de la Cuña Verde de La Latina.**
- **Denunciamos que, lejos de mejorar una vía ciclista deficiente como Gral. Ricardos, supriman un tramo.**

El Ayuntamiento de Madrid ha dado luz verde al [proyecto para la remodelación de la plaza de Oporto y su entorno](#), en el distrito de Carabanchel.

El ámbito de actuación comprende la plaza de Oporto, la glorieta Valle de Oro, las calles Valle de Oro y Juan Francisco, un tramo de las calles Río de Oro y General Ricardos y el tramo de la calle de la Oca hasta la plaza de Almodóvar.

Además de la renovación integral de los pavimentos de la plaza de Oporto, la construcción de una nueva fuente ornamental y un ajardinamiento de la plaza, se crea un nuevo carril bici bidireccional que conecta con el de la Gl. Valle del Oro (continuación del carril bici de la Av. Oporto) hasta la Pl. Almodóvar.

También, las calles Juan Francisco y Río de Oro, se transformarán en vías de coexistencia con plataforma única y desaparece de la calle Gral. Ricardos, un tramo de la acera bici existente sin que se sustituya por ninguna otra vía ciclista, que resuelva sus graves deficiencias.



Situación actual y proyectada

Desde Pedalibre, queremos hacer las siguientes

CONSIDERACIONES

- Celebramos la creación de un nuevo carril bici hasta la Pl. Almodóvar por la calle de la Oca, que da continuidad al que comienza en la Pl. Elíptica y continua por la avenida de Oporto.
- Celebramos la conversión de las calles Juan Francisco y Río de Oro en vías en plataforma única.
- Denunciamos el desmantelamiento de un tramo de la acera bici de la calle Gral. Ricardos y su desconexión con la nueva infraestructura.

INSTAMOS, por tanto, al Ayuntamiento de Madrid y en concreto, al Área de Obras y Equipamientos, a que esta remodelación:

1. **No elimine el tramo de acera bici afectado en la calle Gral. Ricardos** y que en su lugar mejore la segregación con el flujo peatonal:

- **Bajando la cota a nivel intermedio o de calzada**, tal y como indica el Manual de Diseño de Infraestructura Ciclista aprobado por el Ayuntamiento de Madrid.



Fuente: Manual de Diseño Infraestructura Ciclista. Ayto. Madrid

- **Aumentando la sección de la vía ciclista unidireccional**, de acuerdo con este mismo manual (1,60m – 1,80m) y a costa de desplazar las farolas a la hilera de arbolado y estrechar la sección de los carriles motorizados, tal y como sugiere la nota de prensa publicada,

		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

Fuente: Manual de Diseño Infraestructura Ciclista. Ayto. Madrid

- **Reordenando el mobiliario urbano** que refuerce la segregación y no sea un obstáculo que impida el aumento de la sección de la vía ciclista.

- **Empleando bordillos montables** entre un futuro carril bici y la acera, para una mayor seguridad de los usuarios de la bicicleta.



Detalle bordillo montable carril bici

2. **Conecte ambos sentidos de la vía ciclista de Gral. Ricardos con el nuevo carril bici calle Valle de Oro – calle de la Oca**
3. **Que el nuevo carril bici previsto se prolongue por Nuestra Sra. de Valvanera y Alambra hasta enlazar con las estaciones de metro de Carpetana y La Laguna (Cercanías) y la vía ciclista que transcurre por el Parque de la Cuña Verde de Latina.** Esta actuación, aun quedando fuera del ámbito de actuación, puede ejecutarse empleando urbanismo táctico (carril bici provisional) hasta su implantación definitiva.



Carril bici existente, proyectado y propuesta de Pedalibre

4. **Que las calles Juan Francisco y Río de Oro, se configuren como ciclocalles** siguiendo las características que establece el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid o bien, **calles de prioridad peatonal y permeabilidad ciclista**, tal y como en ocasiones, el Ayuntamiento ha aplicado en algunas calles (“peatonalizaciones”). Además, estas calles son un **itinerario escolar** claro por la presencia de un centro educativo y parque infantil (C/ Río de Oro)

Ambas modalidades permitirían un acceso en bicicleta y el uso del doble sentido ciclista.



Calle Misterios (Ciudad Lineal)

Ciclo-Calle: se trata de una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor, se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclo-calle son las bicicletas.



Ciclo-calle en Francfort (Alemania)



Ciclo-calle en Barcelona

PDMCM +2008

CONCLUSIÓN

De todos es sabido el déficit de Madrid en cuanto a su incumplimiento en la construcción de su red ciclista. Las reformas integrales o parciales son una ocasión para ir implementando la infraestructura ciclista pendiente. Así lo refleja el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid:

“Hay que tener en cuenta que con frecuencia surgen proyectos de oportunidad que pueden dar la prioridad a un itinerario u a otro, o al menos cambiar la programación de la ejecución. Los proyectos de oportunidad pueden ser reformas integrales de calles, proyectos urbanísticos, etc. donde es posible incorporar la infraestructura ciclista necesaria en la fase de desarrollo de los proyectos, de modo que se puede realizar un itinerario o tramo de la red ciclista sin utilizar el presupuesto reservado para tal fin o disponer de recursos específicos.”

Aunque este proyecto sí contempla una infraestructura ciclista primordial, es contradictorio con la supresión de otra infraestructura no menos importante, que recorre un eje de la importancia de Gral. Ricardos. Esta calle, al igual que la calle de la Oca, pertenece a la Red Básica Ciclista, comprometida por el ayuntamiento de Madrid desde 2008. No parece pues, muy razonable, la supresión del tramo previsto. En cambio, sí representa una oportunidad para resolver las graves deficiencias que tiene en cuanto a sus dimensiones y al problema de segregación existente con respecto al tránsito peatonal.

No vamos a insistir en la necesidad y argumentos a favor del desarrollo de la bicicleta. Solo apuntar el gravísimo problema económico que supone para todos los vecinos y vecinas de Madrid, seguir dependiendo de transportes motorizados para sus desplazamientos cotidianos, teniendo en cuenta la escasez de combustible, su constante encarecimiento por la guerra en Irak y los gravísimos efectos contra el clima y la salud.

Abril 2026