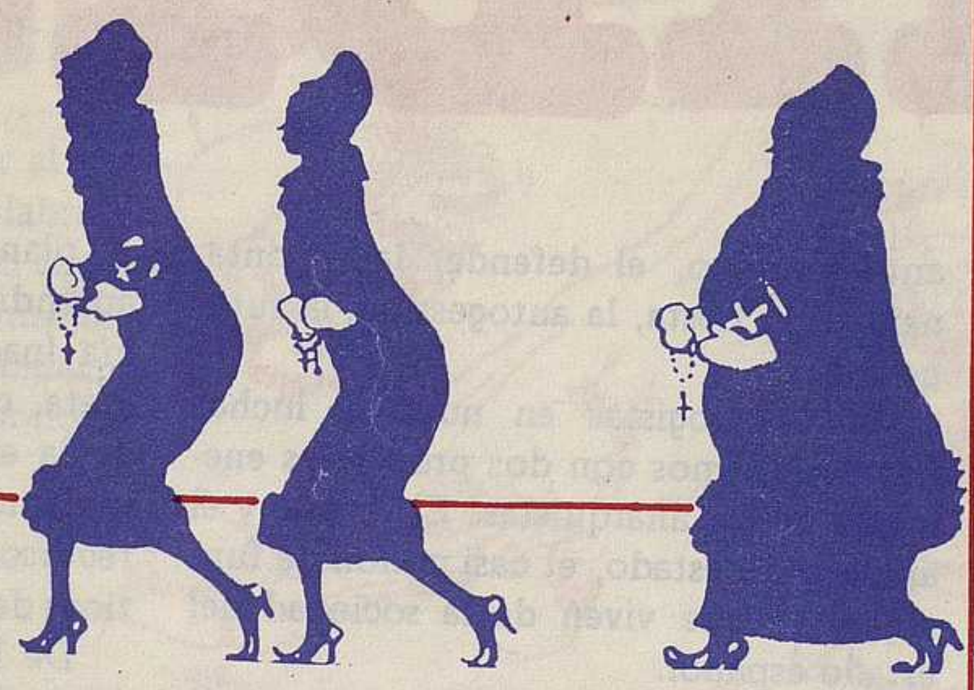
La fiesta de LA BICI



Por tercer año consecutivo se ha celebrado en Madrid la "Fiesta de la Bicicleta". Los políticos, que viven de las ilusiones frustradas de sus administrados, han encontrado en la bicicleta un nuevo gancho para el voto. Y el Corte Inglés y afines una excelente ocasión para vender unos vehículos destinados a recoger el polvo de algún recóndito escondrijo de la casa, para cada año "reinar por un día".

Los políticos, con Tamames a la cabeza, con sus pantaloncitos cortos y sus chándares, se afanan en la fiesta al grito de " ¡pedalea que algo queda!". Y todos sudorosos predican con el ejemplo a sus conciudadanos. ¡Lo que hay que hacer por conseguir votos!.

Por el contrario, los que estamos a favor de la bicicleta, consideramos que este medio de transporte tiene que cubrir en un futuro cercano y junto con el tránsito peatonal, la mayor parte de los desplazamientos dentro de los núcleos urbanos. Para nosotros, la lucha por los derechos del ciclista es parte de la lucha por la transformación de la ciudad y parte de la lucha por la transformación del modelo de sociedad.

Frente a la ciudad especulativa, megalomaníaca, automovilera y controladora, nuestro símbolo será la BICICLETA: limpia, sencilla, sana, silenciosa, no consumidora de energía, pequeña, suficientemente rápida, inofensiva y al alcace de todos. En definitiva nuestro símbolo genera libertad y autonomía personal.

Sin embargo, frente a esta perspectiva de cambio que supone la bicicleta, el Ayuntamiento de Madrid y la Administración Central practican la manipulación y la demagogia:

1) Su política medioambiental se concreta en las consignas "ecología por un día" y "consuma Naturaleza que es lo que se lleva". Por supuesto, al carro de la administración se suben con gran agilidad, para el día señalado, todos los intereses creados del sector de las bicicletas.

2) Los montajes tipo "fiesta de la bicicleta" no tienen ningún carácter reivindicativo. Nada se prevé para los restantes 364 días del año. Por el contrario, las marchas de bicis promovidas por los ecologistas son amenizadas por las fuerzas de orden público y los ecologistas menos rápidos son premiados con multas de 100.000 pesetas (marcha del 7 de octubre de 1979).

3) El cinismo de organizar fiestecitas para ciudadanos hambrientos de bicicleta y no prever ninguna política coherente para la misma. Por el contrario, el Ayuntamiento de Madrid (¡tan naturalistas ellos!) ha firmado un convenio con el MOPU para seguir promoviendo el crecimiento de la ciudad del automóvil: 15.000 millones de pesetas piensan invertir nuestros concejales de "izquierda" en la construcción de grandes vías y autopistas para circunvalar Madrid.

4) La demagogia salpica también a organismos como el Consejo Superior de Deportes, que en vez de apoyar el deporte popular en barrios y escuelas y en vez de democratizar su propia casa, se dedican a apoyar maratones un día al año.

EXIGIMOS LA DECLARACION PUBLICA POR PARTE DEL AYUNTAMIENTO Y DEMAS INSTITUCIONES IMPLICADAS DE QUE LA "BICICLETA SE CONSIDERA UN MODO DE TRANSPORTE DE MAXIMA IMPORTANCIA" Y POR CONSIGUIENTE, CUALQUIER ESTUDIO, PLAN O NORMA URBANISTICA DEBERA POTENCIAR SU USO DE HOY EN ADELANTE.

A CORTO PLAZO, EXIGIMOS:

1) Creación de las primeras vías (carriles, pistas) para bicicletas, tanto en el centro como en los barrios de la periferia.

2) Creación de las primeras rutas o itinerarios recomendados y preferentes para bicis, en los que se restrinja el tráfico motorizado mediante: la disminución de su velocidad y espacio, cambios en el diseño de las calles, establecimiento de prioridades (peatón-bici-transporte público-vehículo privado) y política restrictiva de aparcamientos.

3) La eliminación de los puntos más conflictivos bici-automóvil como son: los pasos a distinto nivel, las autopistas, los cruces peligrosos, los desvíos.

4) La creación de los primeros aparcamientos para bicicletas en estaciones y paradas del trasnporte público, en centros oficiales y culturales, y su fomento en los lugares de trabajo y de compras.

A MEDIO Y LARGO PLAZO, EXIGIMOS:

5) La creación de una serie de vías y rutas para bicicletas que posibilite todos los desplazamientos urbanos en ese medio de transporte y que incluya todas las instalaciones complementarias imprescindibles: cruces, aparcamientos, señalización, iluminación, protección climática.

6) El impulso decidido e imaginativo en favor de la bicicleta a través de: talleres de reparaciones, alquiler, duchas en los lugares de trabajo, cursos de aprendizaje y reparación, adecuación del transporte público (tren, metro, bus) a la bici.

7) Restricciones generalizadas del tráfico motorizado y en especial del vehículo privado. Replanteamiento y reconversión de la estructura y del diseño urbanos a los modos de transporte no motorizados (peatón y bicicleta).

8). La disminución radical de la contaminación atmosférica y el ruido , como consecuencia y forma eficaz de fomentar el uso de la bicicleta.

9). La reducción de las necesidades de transporte a través de una mayor autonomía de los individuos y de los barrios, y una menor segregación espacial de actividades (menos distancia empleo-vivienda, ocio-vivienda, escuela-vivienda, etc.) En definitiva adaptar la ciudad al hombre y a sus dos piernas; transformar la ciudad y hacerla a escala humana.

Madrid, 25 de octubre de 1980

AEPDEN/ Amigos de la Tierra, Agrupación Deportiva Juvenil, CANU (Usera), CDM, C.E. Bulevar de Vallecas, CAP, CAT, C.E. La Cebada, G.E. de Carabanchel, El Ecologista U.V. Malasaña.

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte 2012