

Informe provisional

I Foro de Debate Cádiz
MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ANDALUCÍA:
PRÁCTICAS Y DISCURSOS EN EL USO DE LA BICICLETA
Universidad Pablo de Olavide



Agustín Coca Pérez
Ángel del Río Sánchez

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	2
2. OBJETIVOS	2
3. CONVOCATORIA	3
4. BIENVENIDA, PRESENTACIÓN DE AVANCE DE PROBLEMÁTICAS	5
5. APORTACIONES AL FORO DE DEBATE (síntesis).	11
6. VALORACIÓN DE LA ACTIVIDAD	21

I. INTRODUCCIÓN

El presente informe¹ es la síntesis de los resultados del I Foro de Debate celebrado el pasado día 2 de Diciembre en Cádiz dentro del proyecto *Movilidad sostenible en Andalucía: prácticas y discursos en el uso de la bicicleta* financiado por la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía y realizado por la Universidad Pablo de Olavide (Sevilla).

Estos talleres inician un proceso de participación donde se pretende, en una primera fase, identificar las distintas problemáticas que afectan al mundo de la bicicleta en nuestra ciudad. Una actividad que tendrá su continuidad con las aportaciones que se realicen en el espacio Web (<http://www.proyectocicla.org/forum>) que hemos habilitado para recibir nuevas ideas y opiniones. Posteriormente, en una segunda fase, se plantearán propuestas y recomendaciones para aspirar a una más eficiente movilidad ciclista en Cádiz y su corona metropolitana.

2. OBJETIVOS.

Los objetivos de estos foros son:

- Identificar las distintas problemáticas de los colectivos diversos existentes en nuestra ciudad.
- Plantear propuestas e ideas en aras de una eficiente movilidad ciclista en Cádiz.
- Plantear recomendaciones concretas y participadas a la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía.

¹ Hemos de señalar la provisionalidad del presente informe ya que ha de ser completado con las matizaciones que los distintos invitados y participantes realicen que pueden plasmarse a través de la Web en el apartado Foros Cádiz.

Este informe recoge la síntesis de la primera jornada participativa en la ciudad de Cádiz y su área metropolitana que tuvo los contenidos y objetivos que a continuación exponemos:

- Presentación de los bloques de problemáticas detectadas por el equipo de investigación encargados del análisis de la movilidad ciclista en la ciudad de Cádiz y su corona metropolitana.
- Síntesis de problemáticas existentes por parte de los colectivos e individuos invitados.
- Valoración de la actividad



3. CONVOCATORIA

Para este foro se invitaron de manera personalizada a treinta y cuatro personas de las que asistieron finalmente dieciséis. Algunas personas invitadas en representación individual como usuari@ de la bicicleta o como representante de un colectivo o empresa disculparon su ausencia mostrando gran interés para la participación en el proceso. La convocatoria se envió con varios días de antelación a distintas personas usuarias de la bicicleta como medio de transporte cotidiano siguiendo una serie de criterios; y a un amplio abanico del entramado institucional y asociativo (ciudadano, empresarial, social...) afectado por la nueva realidad que provoca la movilidad ciclista en la ciudad y su área metropolitana.

Asistieron finalmente:

Nombre	Asociación, institución, empresa, relación con la bici...
Judit Díaz Sesé	AGADI
José Luis Cintado	ACONTRAMANO CÁDIZ
José A. Sánchez	AGADEN
Juan Miguel Solana	ASAMBLEA CICLISTA DE CÁDIZ
Fernando Ruiz López	ASAMBLEA CICLISTA BAHÍA DE CADIZ
David Cifredo	FACUA
Maite Vidal	URBAN BIKE CÁDIZ
José Manuel Ibáñez	PLATAFORMA DEFENSA FERROCARRIL DE CÁDIZ
Alicia Pérez	AETC
Rafa de Matos	CADIZ EN BICI
Sebastián López	AMIGO 24 CÁDIZ TIENDA DE MOVILIDAD PERSONAL
Ana Villares	Peatón
Gema Ordoñez	Usuaría de Bicicleta

Laila Ordoñez	Usuaría de Bicicleta
Felipe Baturone	Usuario
Alberto Viedma	Usuario

4. BIENVENIDA Y PRESENTACIÓN DE AVANCE DE PROBLEMÁTICAS

ORDEN DEL DÍA

- 17,00 h. Bienvenida y presentación de participantes**
- 17,10 h. Presentación de problemáticas detectadas en la investigación**
- 17, 25 h. Presentación de las técnicas de participación**
- 17,35 h. Taller primeras parte: aporte de nuevas problemáticas**
- 17, 55 h. Clasificación y jerarquización de problemáticas**
- 18, 05 h. Taller segunda parte: Discusión y profundización de las problemáticas 1**
- 18, 40 h. Pausa-café**
- 19,10 h. Taller tercera parte: Discusión y profundización de las problemáticas 2**
- 20,00 h. Valoración y sugerencias de la actividad**
- 20,10 h. Despedida**

Seguendo el orden del día adjunto a la convocatoria el desarrollo fue el siguiente:

- *17:00 Bienvenida y presentación*

Se presentaron las distintas participantes y se realizó una explicación detallada de los motivos de la convocatoria y de la dinámica de participación a seguir insistiéndose en el compromiso del grupo encargado de la realización de los Foros de devolver a cada participante los resultados una vez elaborados los informes pertinentes.



- 17.20. *Presentación del avance de los responsables del estudio Etnográfico y antropológico de Cádiz y su entorno.*

Isabel Martín Sánchez investigadora del proyecto *Movilidad sostenible en Andalucía: prácticas y discursos en el uso de la bicicleta* de manera sintética planteó los objetivos generales del proyecto y pasó a sintetizar los principales problemas que se agruparon del siguiente modo:

- ✓ INFRAESTRUCTURAS
 - ✓ SEGURIDAD
 - ✓ CONVIVENCIAS
- ✓ EDUCACIÓN VIAL Y CONCIENCIACIÓN
 - ✓ POLÍTICAS EN TORNO A LA BICI
 - ✓ ECONOMÍA Y BICICLETA
 - ✓ GÉNERO Y BICICLETA

A continuación de manera detallada, pasó a enumerar algunas problemáticas detectadas en torno a las agrupaciones realizadas:

✓ **INFRAESTRUCTURAS**

Elementos asociados

- Infraestructuras asociadas: aparcamientos, ...
- Intersecciones
- Bicicletas públicas
- (...)



Viario ciclista



✓ **SEGURIDAD**

En los desplazamientos



Respecto al robo



✓ **CONVIVENCIAS**

- Coches/bicis
- Peatones/bicis
- Autobuses/bicis
- Taxis/bicis
- Otros usuarios transporte público (tren, catamarán, autobús...)/ bicis



✓ EDUCACIÓN Y CONCIENCIACIÓN SOCIAL



✓ POLÍTICAS EN TORNO A LA BICICLETA

- Programas
- Proyectos
Plan Andaluz de la Bicicleta
- Normativa
Ordenanza Bicicleta
- Intermodalidad
Tren, catamarán, autobuses, ...



- **ECONOMÍA Y BICICLETA**



- **GÉNERO Y BICICLETA**



Finalmente y previo acuerdo de las personas asistentes se pasó el descanso previsto, a la finalización del trabajo grupal alterándose el orden del día previsto.

5. APORTACIONES AL FORO DE DEBATE (síntesis).

- ***Políticas públicas***

Son muchas las opiniones que coinciden en señalar que son las políticas públicas, las que pueden conseguir el desarrollo de una eficiente movilidad ciclista en la ciudad y su área metropolitana, apuntándose serias deficiencias en las mismas. Por un lado hay quien no confía en que realmente se considere a la bicicleta como un transporte urbano más, sino que desde determinadas administraciones se trata a este vehículo como un elemento que se asocia exclusivamente al ocio y al recreo de l@s gaditan@s. Otras opiniones muestran su desconfianza, en que no se trate con la seriedad que merece la planificación en torno a este vehículo al que los políticos deben estar obligados a prestarle su merecida atención. Todo deriva a una falta de fomento de la bicicleta a nivel institucional, a pesar de su contribución a la creación de ciudades más sostenibles y ser más ecológicas y económicas que los vehículos motorizados. Otra persona asistente pone como ejemplo de este desinterés la no previsión de trazar una vía ciclista –tampoco para peatones– en el nuevo puente que se está construyendo en la bahía.

La dispersión en cuanto a normativas y leyes, entre distintas administraciones territoriales y competenciales, que además a veces se encuentran en conflictos, se apunta como otro de los problemas que habría que solventarse. Se apunta como deficiencia la carencia de un manual específico de seguridad vial para ciclistas y se insiste en la escasa atención y fomento del interés por la movilidad ciclista y su regulación, que se manifiesta en la carencia de una legislación estatal –o normativas y/o estrategias– que la integren.

Finalmente se destaca la falta de sensibilidad para la participación ciudadana de las administraciones en general. De hecho hay quien opina que a la hora de aplicar las políticas de movilidad en torno a la bicicleta, y desde que estas están en marcha, ha habido una escasa participación ciudadana, que deriva en que la planificación de las estrategias para el fomento y uso de e la bicicleta se haga de arriba abajo, obviando las opiniones de la ciudadanía, lo que se traduce en la mayoría de las ocasiones en una deficiente planificación.

Política pública

Se debería fomentar el uso de la bicicleta a nivel institucional: + económicas que coches y motos; + ecológicas (ciudades sostenibles).

Los políticos están obligados.

No ha habido interés desde lo público, desde las administraciones. Ahora están empezando.

Que no sea una moda. Que las administraciones luchen y se tomen en serio este tipo de proyectos.

No se percibe como transporte sino como ocio.

No existe un manual específico de seguridad vial para ciclistas

Crear una norma clara, única y consensuada.

Políticas nacionales: ley de tráfico; reglamento general de circulación; Plan nacional de la bicicleta.

Conflictos entre administraciones

Políticas de arriba, abajo.

Poca participación.

Falta de estrategia en el espacio público.

Déficit planificación.



- ***Infraestructuras***

Tanto en Cádiz capital, Jerez de la Frontera, o cualquiera de las ciudades de la Bahía, hay un excesivo espacio urbano dedicado a los vehículos motorizados. Lo que lleva a determinar una posible movilidad alternativa. El uso de la bicicleta, y las infraestructuras que se diseñen se ven condicionadas, al no poder contarse con “espacios reales” disponibles para planificar correctamente esta infraestructura de forma segura y eficiente.

Se destacan los problemas referidos al mal diseño de los carriles bicis. En Cádiz, hay quien piensa, que no hay carriles bici, ya que lo que se ha realizado hasta ahora es “pintar” sobre el acerado rayas paralelas que indican por donde deben circular estos vehículos. No se define claramente una red para cada usuario, y además, estos tramos se consideran que son insuficientes, algunos de ellos están cortados y no llevan a ningún sitio, y hay una falta de

conectividad real. Lo que conlleva problemas de seguridad y conflictos con los peatones. La carencia de red ciclista urbana e interurbana, es otro de los problemas señalados en distintas ciudades de la Bahía. Cuando existen comunicaciones y trazados interurbanos, están mal diseñados, no pavimentados, sin señalética, etc. Como “camino de cabras” se define la conexión entre Cádiz y San Fernando, siendo muy deficiente la existente con Puerto Real.

En las ciudades hay una falta de “amarraderos” o aparcamientos que permitan dejar la bici, y el diseño de los existentes en la capital gaditana, son incómodos y poco prácticos al decir de algún@. Se apunta además la ausencia de una señalización precisa y útil, tanto para los peatones como para los ciclistas, existiendo pasos de peatones y ciclistas muy inseguros y mal diseñados.

Finalmente apuntar las opiniones referidas a las restricciones y limitaciones que se encuentran l@s usuari@s de la bicicleta en la intermodalidad con el bus, tren o barco. Se echa en falta una normativa clara que aliente las posibilidades intermodales con otro tipo de transporte público interurbano.

Infraestructuras

Excesivo uso del espacio público por el vehículo privado.

Dominación del vehículo privado en el espacio público.

Falta de espacios reales y seguros para el carril bici.

No hay amarraderos

Pocos puntos de aparcamientos.

Falta de aparcamientos para bicis.

No hay señalizaciones

Falta de señalizaciones para ciclistas y peatones.

Discontinuidad en el trazado y disímiles dimensiones.

Definir claramente una red según cada usuario.

“Carriles bicis” en las aceras pintados con dos rayas.

Carriles bicis insuficiente.

No hay carril bici en Cádiz capital.

Carriles bicis no llegan a todos los sitios.

Pasos de peatones mal adaptados.

Favorecer el uso de la bici como medio de desplazamiento entre poblaciones cercanas.

No existe continuidad en la red de carriles bici.
Restricciones y limitaciones en la intermodalidad bici-tren
Falta de cohesión en el transporte público.

- *Educación Vial*



El uso de la bicicleta para la movilidad urbana en las ciudades gaditanas es escaso. Se detecta una escasa “cultura de la bicicleta” que se traduce en problemas con respecto a la valoración del ciclista y falta de concienciación sobre los beneficios de su uso, así como carencias y déficit en una educación vial entre l@s distint@s usuari@s de las vías

urbanas e interurbanas. Son muchas las personas asistentes que señalan como problema la falta de educación vial y los conflictos que se generan entre usuari@s de vehículos motorizados y peatones con l@s ciclistas. Y otr@s que alertan del grado de estigmatización política, ideológica o de otro tipo que sufren l@s usuari@s de la bici. Se piensa que la bicicleta es un vehículo que se considera está desprestigiado y debería prestigiarse.

La falta de una formación en educación vial en la escuela primaria o secundaria, así como la falta de insistencia y atención de la normativa vial con respecto a la bici en las autoescuelas, están detrás -según algunas de las personas asistentes- a estas carencias referidas a la educación vial.

Finalmente se propone “Animar a la gente a usar la bici en la ciudad mediante actividades de aprendizaje”.

Educación Vial

Concienciación por parte de todos: ciclistas, conductores, peatones.

Falta de concienciación.

Poca cultura del uso de la bici.

Al no haber un uso masivo de la bici, falta costumbre que genera conflictos, falta educación vial por todos los usuarios.

No existe educación vial.

Falta de educación de los peatones respecto al uso de la bicicleta.

Falta de educación vial de conductores de automóvil con respecto al uso de la bici.

Evitar asociar a los ciclistas urbanos con cualquier tendencia ideológica.

Desprestigio de la bici. Prestigiar la bici.

Animar a la gente a usar la bici en la ciudad mediante actividades de aprendizaje.

- *Convivencia*

Los problemas de convivencia entre usuarios de la vía pública aparece como otro de los temas a tratar. Hay una hegemonía y dominación de los vehículos motorizados que define sustancialmente la movilidad de la ciudad. Y por otra parte, hay un trazado deficiente de los



lugares señalados para la movilidad ciclista sobre el acerado, que genera conflictos con los peatones. Una ciudad pensada para el coche, junto a un trazado deficiente de las vías ciclistas provoca disputas entre ciclistas y peatones, y usuarios de vehículos motorizados poco sensibilizados con los ciclistas.

Convivencia

Falta de calidad en el espacio público.

Carencia respeto entre usuarios de la vía.

Invasión de la acera por el carril bici.

Convivencia con peatones en los carriles: ¿Quién tiene la preferencia? .

Poco respeto a los ciclistas por parte de los automóviles.

- **Economía de la bicicleta**

Hay quien piensa que no se valora adecuadamente los beneficios económicos que pudiera traer el uso de la bicicleta en nuestras ciudades. Unos beneficios que se pueden traducir en nuevas fuentes de riqueza económica, que aliente la instalación de negocios relacionados con la venta y reparación de bicicletas o de otro tipo. Y que pueda significar –según algunas de las personas participantes– un buen nicho para la creación de puestos de trabajo. En este sentido se referencia el desaprovechamiento de la bicicleta y su integración en el sector turístico. Y cómo se desatiende la demanda de unos turistas que se encuentran unas infraestructuras insuficientes.

Economía de la bicicleta

Futuro trabajo

El uso de la bici genera nuevas economías.

No se percibe la bici como fuente de riqueza económica

- Seguridad



Los problemas relativos a la seguridad se manifiestan en dos vertientes. Por un lado hay quien plantea los robos de bicicleta como un condicionante para su uso. La escasez de infraestructura y aparcamientos adecuados se considera como un elemento disuasorio para el uso ciclista. Por otra parte la integridad

física de l@s usuari@s es otro de los temas tenidos en cuenta, aludiéndose a deficiencias infraestructurales concretas. Es el caso de los deslizamientos provocados por las deficientes materiales de las pinturas empleadas en los pavimentos asfaltados o la inseguridad que provocan las abiertas rejillas de los usillos que llegan a producir peligrosas caídas.

Se señala la inseguridad que asumen las personas que hacen uso de la bici en vías interurbanas y urbanas en las calzadas destinadas al uso del vehículo motorizado. Y hay quien concluye que en Cádiz “no hay una infraestructura para un uso seguro de la bici”.

Seguridad

Pintura del suelo y asfalto no es adecuada cuando el suelo está mojado

Dificultad de coger la bici por carretera

Mal diseño de las rejillas de desagüe

Utilizo menos la bicicleta por miedo al robo.

En Cádiz no hay infraestructura para un uso seguro de la bici.

- ***Bicicleta y género***

En este bloque, se planteó por un lado el mayor uso de la bicicleta por parte de los hombres y por otro la repercusión negativa que tiene tanto para las mujeres como para los niños, la inexistencia de unos sólidos y seguros carriles bicis.

Género y bicicleta

Mujeres y niños sienten necesidad de carril.

Finalmente las personas asistentes llamaron la atención sobre un grupo de problemas que no se había considerado, si bien se trató de forma transversal y que denominaron

- ***“salud y medio Ambiente”***

En este punto se señalaron la falta de información relativa a las muertes prematuras producidas por la contaminación en las ciudades, alertándose sobre las consecuencias negativas del actual modelo de desarrollo y la contribución a nuestra salud que traería aparejada el aumento de la movilidad ciclista. La ocultación de estudios epidemiológicos que elevan escandalosamente las muertes en la Bahía de Cádiz y Algeciras, hay quien plantea que, está detrás de los problemas de concienciación personal y ambiental de la población que sin duda bloquean la decidida apuesta por una movilidad ciclista en nuestras ciudades.

Una vez finalizada la detección de problemas se animó a las personas convocadas que puntuaran cuál de estas problemáticas eran consideradas como más incisivas o prioritarias de atender según su consideración. Se le dio a cada participante seis puntos adhesivos y debían poner tres puntos en el bloque que consideraba de mayor importancia, dos al segundo y uno al tercero.



La baremación quedó de la siguiente manera:

Políticas públicas	24
Infraestructura ciclista	20
Salud y Medio Ambiente	9
Educación Vial	7
Convivencia	5
Economía de la bicicleta	5
Seguridad	1
Bicicleta y género	1

6. Valoración de la actividad

En este primer foro se pasó una serie de preguntas a l@s participantes con el fin de valorar la actividad para así poder mejorar futuras sesiones.

Se valoraron muy positivamente las cuestiones relativas a los contenidos propuestos así como las metodológicas y el ambiente distendido del foro. Se apuntaron deficiencias en cuanto a la escasa convocatoria de mujeres, proponiéndose nuevas e interesantes incorporaciones para el futuro y próximo encuentro.

Estos fueron los resultados:

<p>¿Qué te parece la metodología de los talleres?</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Acertada, dinámica. ✓ Me ha parecido muy participativa ✓ Buena, activa, provoca la participación. ✓ Idónea y estimulante ✓ Correcta, facilita la participación ✓ Una metodología muy dinámica y participativa 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Muy bien, amena, es importante que la Junta y la Universidad apuesten por proyectos así. ✓ Ameno y no pesado ✓ Original, dinámica, participativa, horizontal. ✓ Dinámica y amena favoreciendo la participación ✓ Interesante y bastante participativo.
<p>¿Qué opinas sobre los contenidos?</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Nunca son suficientes, siempre había algo sobre lo que opinar. ✓ Exhaustiva y concretos. Que no rígidos. ✓ Bastante apropiados y fomenta el 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Apropriados, bien. ✓ Consultivos y bastante abiertos ✓ Ajustados a la problemática ✓ Suficientes para una primera sesión ✓ Correctos ✓ Enriquecedora puesto que desconocía bastantes contenidos

<p>interés por el diálogo y la participación colectiva</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Precisos y abiertos ✓ Atractivos, novedosos actuales. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Se podría debatir horas amplias, aunque han sido bien localizados para tratarlos.
<p>¿Cómo valoras el ambiente del foro?</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Excelente, ya que me ha resultado muy interesante. ✓ Correcto y plagada de buenos propósitos encaminados a promover el uso de la bici ✓ Amistoso y sugerente ✓ Distendido ✓ Muy positivo ✓ Muy bueno 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Bueno, armonioso ✓ Bueno, educado, participativo. ✓ Relajado y propicia para la participación, aunque ha faltado más discusión. ✓ Distendido. Creo que tod@s hemos tenido la posibilidad de participar siendo respetad@s. ✓ Un ambiente muy bueno, relajado y participativo. Escuchas y sientes que te escuchan con personas que comparten algo en común. ✓ Amistoso y cordial
<p>¿Qué sugerencias tienes para el próximo foro?</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Ya que hay ausencia de aparcamientos en Cádiz para bicis, que el ayuntamiento subvencione la utilización de los parking privados o para coches y que sea gratuito para las bicis debido al poco espacio que ocupa. ✓ Incluir asistencia telemática ✓ Establecer un marcos de diálogo que 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Quizás si la climatología lo permite, realizarlo al aire libre en alguna plaza peatonal de Cádiz ✓ Quizás que se pueda preparar el foro de alguna forma antes de su fecha (con la idea de llevar aspectos más trabajados) ✓ Trabajar en propuestas concretas ✓ Algún video de ejemplos de otras ciudades “españolas” donde la convivencia ciclista peatón y

<p>tenga como metas crear iniciativas que tengan un aplicación real en la sociedad.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Que empiece un poco más tarde 	<p>vehículo sea la adecuada</p> <p>Accesibilidad universal y diseño para tod@s.</p>
<p>¿Crees que se debería invitar al próximo foro a alguna persona particular o que represente a algún colectivo, asociación, entidad o institución? ¿Cuál? ¿Cuáles?</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ A Teófila Martínez y a su equipo de técnicos, a alguien de la Junta (Fomento, Sanidad). A comerciantes. ✓ Ayuntamiento, técnicos, responsables. ✓ Salud: medic@s que puedan informar sobre los beneficios de la bici. ✓ Alguien del sector educativo. ✓ Sería interesante invitar a algunas de las personas que hayan empezado a usar la bici como medio de transporte sostenible con el fin de que puedan expresar como han sido el cambio y evolución personal desde sus comienzos. ✓ Se debería de invitar concienciada con la movilidad personal. Asociaciones de discapacitados, etc. ✓ Todas las administraciones deberían estar presentes en estos foros. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Podía ser interesante tener presente a representantes de los transportes públicos urbanos (taxistas, autobuses urbanos), ya que el mayor uso de la bicicleta debería venir por la reducción del uso del vehículo automóvil privado (entendiendo como uso el del excesivo espacio que ocupan en una ciudad) y ésta también debería beneficiar a este sector. ✓ Asociación de personas jubiladas, asociación juvenil, realizar otro paralelo con niñas y niños ✓ Tal vez el ayuntamiento. ✓ Ayuntamiento, asociaciones de vecinos. ✓ Puede que se hayan invitado y no han venido, pero creo necesaria la presencia de AAVV y pequeños comerciantes. ✓ La ONCE, colegios, empresas privadas. ✓ Políticos

