

HACIA UN MODELO DE CIUDAD SOSTENIBLE Y EDUCADORA: LA MOVILIDAD URBANA.

G. Pedrós^{1,2}, J. Blanco² y J.M. Zurita².

¹Universidad de Córdoba
Escuela Politécnica Superior
Avda. Menéndez Pidal s/n
14004 Córdoba. fa1pepeg@uco.es.

²Plataforma Carril-Bici de Córdoba.
Circulo Cultural Juan XXIII
C/La Palma,2
14002 Córdoba
plata_bici.cordoba@retemail.es

RESUMEN

El uso privado del automóvil, y en concreto, el mal uso generalizado de este medio de transporte en la ciudad, supone sin duda, una fuerte agresión al medio ambiente urbano (contaminación atmosférica y acústica, invasión de espacios públicos, etc.). Además genera importantes problemas en cuanto a salud, tráfico y seguridad vial. Se hace necesario abandonar las políticas de movilidad en la ciudad que favorezcan este uso desmesurado del coche, e iniciar otras encaminadas a promocionar otros modos de locomoción más saludables social y ambientalmente como el transporte público, el desplazamiento peatonal y la bicicleta. El Ayuntamiento de Córdoba, principalmente a través de sus áreas de Urbanismo, Medioambiente e Infraestructuras y Educación e Infancia está apostando por la promoción de la bicicleta como medio de transporte sostenible. En esta ponencia se presentan dos programas educativos relacionados con la movilidad urbana sostenible. El primero es “Córdoba en bici”, realizado por la Unidad de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Córdoba en colaboración con la Plataforma Carril-Bici de Córdoba. El segundo es el “Programa de Educación Vial y Dinamización del uso urbano de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Córdoba” a realizar por el Area de Educación e Infancia del Ayuntamiento de Córdoba en colaboración con la Plataforma Carril-Bici de Córdoba.

1. INTRODUCCIÓN

Cada día resulta patente no sólo la conveniencia sino la viabilidad de reducir el uso del vehículo privado en las ciudades europeas. Amsterdam, Barcelona, Bremen, Ferrara, Graz y Estrasburgo incentivan el transporte público, el uso compartido de vehículos y la bicicleta, al tiempo que restringen el tráfico de vehículos en el centro sin que ello afecte al crecimiento económico ni dificulte el acceso a zonas comerciales. De hecho, están fomentando esas medidas porque son conscientes de que el uso desenfrenado del coche para desplazamientos

individuales es ya incompatible con la movilidad de la mayoría de la mayoría de los ciudadanos(Dekoster y Schollaert, 2000).

El tráfico automovilístico se ha convertido en un problema para las ciudades(Barrio, 1999). De un lado el volumen que ha alcanzado produce altos índices de contaminación química y acústica. De otro, cada día demanda más espacio, lo que exige que la planificación de la ciudad se haga en torno al automóvil, labor imposible y no deseable en ciudades con casco histórico como es el caso de Córdoba.

El Ayuntamiento de Córdoba, principalmente a través de sus áreas de Urbanismo, Medioambiente e Infraestructuras y Educación está apostando por la promoción de la bicicleta como medio de transporte sostenible. En estos momentos ya están disponibles algo más de 30 km. de carriles-bici en nuestra ciudad(si multiplicamos por 2 los de doble sentido). Sin duda que el Ayuntamiento de Córdoba empieza a destacarse en el conjunto del país por lo que está haciendo en cuanto a la construcción de infraestructuras para la circulación de bicicletas. Pero este no es más que el primer paso: el de las consecución de las condiciones mínimas de seguridad para el desplazamiento en bicicleta. Si el objetivo último es conseguir un cambio en las pautas de movilidad de la ciudadanía, se constata claramente que no es condición suficiente la existencia de los carriles-bici. Desgraciadamente contra lo que hay que luchar es mucho. Los factores ideológicos y culturales que operan en contra del uso de la bicicleta, y más, en concreto a favor del uso del automóvil, son muy poderosos(Pedrós, 2000). Además los prejuicios culturales de la población en contra del uso de la bicicleta -se asocia a la misma como algo cutre, propio de ecologistas o estudiantes- como medio de transporte habitual es uno de los peores enemigos de la bicicleta.

En base a todo lo anterior se hace necesario un programa de promoción de uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible entre la ciudadanía que ha de incidir en aspectos educativos (Carbonell, 1999; Yuste, 2000), de salud pública (Bejarano, 1999; Riobó, 2000) y medioambientales (Tello, 2000). En esta comunicación se describen dos programas educativos. El primero es “Córdoba en bici”, realizado por la Unidad de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Córdoba en colaboración con la Plataforma Carril-Bici de Córdoba. El segundo es el “Programa de Educación Vial y Dinamización del uso urbano de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Córdoba” a realizar por el Area de Educación e Infancia del Ayuntamiento de Córdoba en colaboración con la Plataforma Carril-Bici de Córdoba.

En la comunicación comenzaremos presentando las características y objetivos de la asociación Plataforma Carril-Bici de Córdoba, para a continuación describir ambos programas educativos.

2. CARACTERÍSTICAS Y OBJETIVOS DE LA ASOCIACION.

La Plataforma Carril Bici (P.C.B.) se constituye como plataforma ciudadana en enero de 1995. Ya en 1996 recibe el premio "Chico Mendes" de ecología por su contribución a la mejora del medio ambiente urbano. La P.C.B. somos un colectivo de personas y asociaciones que, con el ideal de una ciudad más habitable y respetuosa con el medio ambiente, entendemos que la bicicleta además de ser un elemento para el ocio o el deporte, debe ser considerada como un vehículo para el desplazamiento urbano. Por lo tanto trabajamos para fomentar la bici como medio de transporte en la ciudad, así como para conseguir las condiciones necesarias que permitan un uso de seguro de este modo de locomoción.

¿Cuáles son las motivaciones básicas de las personas que integran la P.C.B.?

Las motivaciones hay que buscarlas en las ventajas y beneficios que ofrece la bicicleta frente a otros modos de locomoción, sobre todo si se compara con el uso abusivo que se suele hacer del coche.

Podemos hablar de beneficios personales:

El uso de la bicicleta implica un ejercicio físico saludable, proporcionando una gran protección ante numerosas enfermedades. Además en una vida tan ocupada como la actual nos permite hacer ejercicio mientras pedaleamos hacia el trabajo.

La bicicleta es el medio de transporte más económico, tanto por lo que se refiere a su adquisición como a su mantenimiento, y no necesita combustible.

Su eficacia en cuanto a la velocidad real de desplazamiento no está lo suficientemente valorada; aunque no lo parezca es más rápida que el coche en las distancias cortas y medias (usuales en la ciudad).

No presenta problemas de aparcamiento; en cualquier sitio cabe una bicicleta.

No provoca estrés ni agresividad; al contrario, favorece la sociabilidad y hace que cada desplazamiento sea un paseo del que se puede disfrutar de sensaciones agradables.

Pero también ofrece beneficios para la colectividad:

Es un medio de transporte no contaminante (no produce gases tóxicos, ni contaminación acústica).

Al mejorar la salud de los particulares es bueno para la Salud Pública, su uso por grandes sectores de la población haría disminuir los gastos sanitarios.

Ocupa mucho menos espacio que los automóviles tanto en su desplazamiento como en la superficie que necesita para estacionarse. Por ello ahorraría mucho dinero en infraestructuras.

Un uso mayoritario de las bicicletas mejora la imagen de una ciudad; algo que en el caso de Córdoba, con tanta proyección turística, podría ser muy rentable.

En conclusión, las motivaciones son muchas y variadas, entremezclándose todas, desde las puramente individuales (salud, economía, autonomía y rapidez, etc.), hasta las de conciencia social (medio ambiente, solidaridad, etc.).

3. PROGRAMA CORDOBA EN BICI.

Realizado por la Unidad de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Córdoba en colaboración con la Plataforma Carril-Bici de Córdoba. El proyecto va dirigido a grupos ciudadanos (asociaciones de vecinos, alumnos de institutos de secundaria o cualquier otro colectivo que lo solicite) que deseen realizar itinerarios en bicicleta por zonas de interés urbano. Ofrece la posibilidad de tomar contacto a lo largo del recorrido con el casco histórico, fuentes, plazas o leyendas. Para ello se proporcionan a los participantes fichas informativas sobre el circuito elegido.

Los objetivos de este programa son:

- ♣ Descubrir las ventajas de la bicicleta como medio de transporte.
- ♣ Promocionar el patrimonio cultural y urbano de la ciudad.
- ♣ Sensibilizar sobre el problema del tráfico.

La Plataforma Carril-Bici ha diseñado cuatro rutas destinadas a enseñar el Patrimonio de la Ciudad desde una nueva perspectiva: la que se nos ofrece montado sobre dos ruedas. A pesar de ir montados en bici, estos itinerarios “no son nada deportivos, sino lúdicos-educativos” . Los cuatro itinerarios son una oportunidad para dar un paseo disfrutando de la ciudad. Se ofrecen cuatro itinerarios posibles:

- ♣ Las Plazas de Córdoba, donde se recorren estos lugares de encuentro y comunicación de la ciudad.
- ♣ Las Fuentes de Córdoba, descubriendo el origen y función de estos importantes monumentos desde la época de los árabes.
- ♣ Las leyendas de Córdoba, rememorando aquellos lugares asociados a importantes eventos históricos o leyendas de origen popular.
- ♣ Los monumentos de Córdoba, recorriendo algunos de los innumerables monumentos que Córdoba, ciudad Patrimonio de la Humanidad cuenta.

Las rutas se han diseñado para grupos concertados, principalmente de alumnos de secundaria. El grupo no puede superar el número de cuarenta. Los interesados sólo tienen que solicitar el recorrido que les interese en el Área de Medio Ambiente

del Ayuntamiento. Allí se establece la fecha más idónea y el sitio. Cuando llega el día el participante sólo tiene que llevar su bicicleta. Todo lo demás está previsto. La Plataforma cuenta además con dos monitoras, licenciadas en Geografía e Historia, que guiarán a los ciclistas en su ruta a través del Patrimonio. Se establecen una serie de puntos donde hay pequeñas paradas y se hace una explicación más o menos profunda en función de la edad de los integrantes. Además las rutas disponen de medidas de seguridad: una pareja motorizada de la Policía Local acompaña al grupo durante su recorrido histórico.

Evaluación del programa Córdoba en Bici.

Creemos que se han alcanzado los objetivos propuestos. Se ha logrado una difusión del patrimonio urbanístico de una forma sostenible y a través de un vehículo ideal para los desplazamientos por el casco histórico. Se ha conseguido que los participantes conozcan las ventajas y beneficios que el transporte urbano en bicicleta representa tanto para la colectividad como a nivel individual. Se han realizado 25 salidas, predominando los alumnos de Secundaria.

Para dinamizar la participación de los grupos ciudadanos es necesario realizar una comunicación lo más directa posible. Esto ha exigido de la P.C.B. entrar en contacto directo por ejemplo con las asociaciones de vecinos, o con profesores de los centros de Secundaria más motivados o receptivos con el tema de la movilidad sostenible y el Patrimonio cultural.

En el caso de los institutos, es necesario que al menos dos profesores acompañen al grupo, pues cualquier incidente, como puede ser un pinchazo, puede fragmentar al grupo. Como ampliación del programa se han diseñado nuevas rutas: Las Murallas de Córdoba, paseo por el casco histórico con visita al Museo Arqueológico. También se plantean paseos por las afueras de Córdoba con visitas a monumentos de la periferia: Puente sobre el arroyo de los Nogales, Conjunto Arqueológico de Medina Azahara. En este sentido el pasado 16 de junio se realizó un itinerario ciclista al conjunto arqueológico de Medina Azahara para realizar una visita guiada a la exposición "El Esplendor de los Omeyas Cordobeses".

4. PROGRAMA DE EDUCACIÓN VIAL Y DINAMIZACIÓN DEL USO URBANO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE CÓRDOBA.

Realizado por el Área de Educación e Infancia del Ayuntamiento de Córdoba en colaboración con la Plataforma Carri-Bici de Córdoba. Consta de 3 subprogramas:

1. Programas educativos de Educación Vial.

2. Programas dirigidos a la promoción del uso urbano de la bici como medio de locomoción y a la utilización de los carriles bici.

3. Realización de talleres de puesta a punto y reparación de las averías más frecuentes de las bicicletas.

Programas Educativos de Educación Vial.

Para la realización de los “Programas de Educación Vial”, se plantean los siguientes objetivos:

- Conocer las normas y señales de circulación.
- Adquirir hábitos de comportamiento y prudencia en el uso de las vías como peatón y conductor.
- Valorar la función social de las normas de tráfico.
- Conocer la finalidad de un Parque de Educación Vial (Parque Infantil de Tráfico).

Utilizarían las bicicletas en lugar de los habituales cars para alcanzar los objetivos propuestos.

La asistencia en estos casos será libre y gratuita. En general, es aconsejable que sólo utilicen el Centro menores con edades comprendidas entre 7 y 14 años. Caso de ser menores de 7 años sólo podrán practicar en la zona de habilidad y no en el circuito señalizado.

Para la realización de los “Programas de Educación Vial”, se contemplan dos usos del Parque de Educación Vial:

a) Uso por grupos. Un día a la semana se atenderán grupos que previamente lo soliciten (Colegios, Institutos, A.M.P.A.S., Asociaciones de Vecinos o cualquier otro colectivo). Se les ofrecerá apoyo para que puedan desarrollar sus propios programas de Educación Vial y/o se les ofertará actividades adecuadas al nivel del grupo. Esta fórmula es ideal para que los Centros Educativos puedan complementar los programas de Educación Vial ofertados por el Área de Educación e Infancia. Las solicitudes deberán realizarla los Centros Educativos y demás Asociaciones (o colectivos), dirigiéndose al propio Parque de Educación Vial.

En estos casos la asistencia deberá hacerse en número no superior a 30. Deberán ir acompañados de profesores, padres, o personas adultas que serán en todo momento los responsables del grupo.

b) Uso libre. Dos días semanales serán de asistencia libre. Se les ofrecerá programación de Educación Vial individualizada y adaptada a la edad y nivel del menor.

En estos casos deberán formalizar su inscripción, con la correspondiente autorización de sus padres o tutores, en el propio P.E.V.

En todo momento, el cuidado y custodia del menor será del padre, madre o tutor, que deberá permanecer en el Parque.

Programas Dirigidos a la Promoción del uso urbano de la bicicleta como medio de locomoción y a la utilización de los carriles-bici.

Para la realización de los Programas de dinamización del uso urbano de la bicicleta como medio de transporte, se plantean los siguientes objetivos:

- Aprender a manejar (conducir) la bicicleta.
- Aprender a circular en bici y las medidas de seguridad que hay que tomar.
- Valorar el uso de la bicicleta como medio de locomoción.
- Contribuir activamente en la defensa, conservación y mejora del medio ambiente urbano.

Se contemplan los siguientes Programas:

1. CURSOS PARA EL APRENDIZAJE Y AFIANZAMIENTO DEL USO DE LA BICI

Hemos constatado la existencia de numerosos adultos concienciados con la movilidad urbana sostenible, pero:

- a) No tuvieron la oportunidad de aprender a montar en bicicleta en su infancia o adolescencia.
- b) Presentan una gran inseguridad en el manejo de la bicicleta, pues no practican desde su infancia o adolescencia.
- c) Necesitan el refuerzo de un grupo de ciclistas para romper el estigma asociado a la bicicleta.

Dirigidos a grupos de 10-15 personas que no saben y/o no se atreven a usar la bicicleta (preferiblemente mayores de edad para evitar autorizaciones y responsabilidades).

Contenido: Quedaría reducido a dos módulos que se realizarán simultáneamente (según el nivel de cada uno-a): 1.- Aprender a manejar (conducir) la bicicleta. 2.- Aprender a circular en bici y medidas de seguridad que hay que tomar.

Duración: 12 horas, repartidas en 6 sesiones de 2 horas .

Lugar: Parque de Educación Vial, contemplándose como parte del curso, cuando el nivel sea adecuado, salidas guiadas por los carriles bici.

2. COLABORACIÓN CON LAS ASOCIACIONES DE VECINOS (Y OTROS COLECTIVOS)

La PCB se compromete a ofrecer asesoramiento a las AAVV y otros colectivos en aquellos Paseos o Marchas en bicicleta que éstos deseen organizar.

Este apoyo se concretaría en ayudar y colaborar en todos los aspectos: Elección de fecha y ruta. Orientación en las gestiones administrativas necesarias. Cartelería. Difusión. Participación en la Actividad. Igualmente se procurará que, al menos, una vez al año las Asociaciones de Vecinos (coincidiendo preferentemente con el Día del Vecino u otro día señalado por ellos), la posibilidad de hacer simultáneamente varias marchas en bicicleta, que saliendo desde 3 o 4 Distritos de la ciudad, finalizarían en punto común, donde los vecinos estuvieran celebrando el evento correspondiente. La PCB se compromete a coordinar cada una de estas marchas en bicicleta y a elaborar los recorridos.

3. SALIDAS Y PASEOS POR CÓRDOBA EN BICICLETA

Desde hace dos años, la Plataforma Carril Bici viene realizando paseos quincenales en bicicleta (cada dos domingos) recorriendo distintas rutas en la ciudad. Se suelen aprovechar los carriles bici que se van haciendo. Estos paseos pudieran integrarse dentro de las actividades de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte y de utilización de los carriles bici ofertados por el Parque de Educación Vial.

En estos paseos no se hace necesaria la protección de la Policía Municipal, ya que al ser en domingo el tráfico automovilístico es más calmado, y en caso que llegaran a agruparse demasiadas personas se partirían los grupos de manera que en cada uno de ellos no hubiera más de 40-50 personas. Por otra parte, se van respetando las señales de tráfico (semáforos, cedas el paso, ...). Por supuesto, en estos paseos no se permite la participación de menores no acompañados; quedando claro en todo momento que cada participante asume la responsabilidad de ir circulando en bicicleta y de los menores el adulto que en su caso acompañara.

4. TRATAR DE QUE PERSONALIDADES “IMPORTANTES” O “DE RECONOCIDO PRESTIGIO” APAREZCAN EN LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN ASOCIADAS A LA BICICLETA.

Uno de los condicionantes que disuaden de la práctica ciclista son los aspectos culturales e ideológicos que influyen decisivamente en la elección del modo de transporte, o lo que se podría denominar como el factor de la mentalidad con la que se afrontan los desplazamientos urbanos.

La elección del medio de locomoción no está efectivamente restringida a un mero cálculo material basado en criterios como la rapidez, el coste, la comodidad o la seguridad, sino que además está influenciada por las formas culturales y las escalas de valores propias del individuo y de la sociedad en la que vive.

De hecho en grandes sectores la bici sigue teniendo un estigma de medio de transporte de baja categoría o, en todo caso, propio de jóvenes deportivos o “ecologistas”. Romper ese estigma es un objetivo imprescindible de cualquier política de promoción de la bicicleta con pretensiones realmente transformadoras.

En este sentido, se trataría de que algunas personalidades del mundo de la política, la cultura, el deporte, etc., salgan fotografiadas en prensa asociando su imagen con la bicicleta. El mensaje a transmitir sería que “yo también uso la bicicleta, tú también puedes hacerlo”.

En este caso se podrían aprovechar los paseos periódicos mencionados en el punto anterior, que partiendo del Parque de Educación Vial se realizarían los domingos cada dos semanas, para permitir que esta “personalidad” aparezca fotografiada junto a otras muchas que también van en bicicleta.

5. DIFUSIÓN Y DISTRIBUCIÓN

El Parque de Educación Vial puede ser un punto importante que ofrezca información, difunda y distribuya todo aquello que se considere importante para promoción del uso urbano de la bici como medio de locomoción y de la utilización de los carriles bici. En este caso la persona que esté en portería, se encargará no sólo de las inscripciones, del fichero de asistentes, etc., sino también de informar a cualquier ciudadano-a que lo solicite sobre todos aquellos aspectos relacionados con el uso de la bici como modo de desplazamiento en la ciudad y sobre los carriles bici.

Realización de talleres de puesta a punto y reparación de las averías más frecuentes de las bicicletas.

Se fijará un día a la semana para orientar y ayudar a aquellas personas que vayan con su propia bicicleta y quieran ponerla a punto o hacerle alguna reparación, usando las herramientas disponibles en el Parque de Educación Vial. Igualmente se ofrecerá asesoramiento en caso de tratarse de averías más complicadas. Según demanda, se podrían realizar talleres y cursos de reparación de averías de bicicletas. Igualmente se dedicará este día para la puesta a punto y reparación de las propias bicicletas del Parque de Educación Vial, informando al Ayuntamiento cuando se detecte que el deterioro de la bici sea tal que se vea conveniente su sustitución por otra nueva.

Independientemente de este día fijado, cualquier día, dentro del horario en que esté abierto el PEV, las personas que lo deseen podrán venir a poner a punto sus bicicletas, usando las herramientas del Parque (sería conveniente que rellenaran en portería una ficha con sus datos que podría servir no sólo para llevar un mejor control del uso y cuidado de las herramientas, sino también para evaluar y hacer una memoria del uso demandado).

Evaluación del programa de educación vial y dinamización del uso urbano de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Córdoba.

No es posible evaluar este programa pues ha comenzado en el curso escolar 2001-2002. Creemos que se trata de un programa ambicioso y esperamos alcanzar los objetivos propuestos.

BIBLIOGRAFIA

- Barrio J. (1999) El automóvil es el gran lastre de las ciudades españolas. *Ecosistemas* nº 4, p.32-34.
- Bejarano(1999); Males de Ciudad Grande. *Salud entre todos* nº 82, p. 4-11. Edita Consejería Salud Junta Andalucía.
- Carbonell, J.(1999); Eulalia Vintró. Un compromiso con la Educación. *Cuadernos de Pedagogía*, 278, p. 14-15.
- Dekoster, J. y Schollaert, U.(2000); *En bici, hacia ciudades sin malos humos*. Edita: Oficina de Publicaciones de las Comunidades Europeas. ISBN 92-828-5721-2.
- Illich, I. (1989); La ilusión fundamental. *Archipiélago* nº 18-19, p. 155-162.
- Miralles-Guasch (1999); La irrupción del transporte privado en la ciudad. Barcelona como ejemplo. *Ecología Política* nº 17. p.7-17
- Pedrós G. y J. Blanco(2000). La imagen de la bicicleta y del automóvil en los medios de comunicación, una propuesta en Educación Ambiental. *Ambiental'99 Soluciones en la Gestión Ambiental Local*. Area: Educación Ambiental. Edita Diputación de Córdoba. P. 322-326. ISBN 84-8154-896-0.
- Pedrós, G. y Blanco, J.(2001). Plataforma Carri-Bici de Córdoba. *Colección de Cuadernos Formativos Construye Participando* n. 2, 3, 4. Editado por Catedra de Participación Ciudadana de la Universidad de Córdoba, p. 135-138.
- Puig i Boix, J. (1999). La bicicleta: un vehículo para cambiar nuestras ciudades. *Ecología Política* nº 17. p.37-44.
- Riobó, P. (2000). La obesidad, un reto de Salud Pública. *Mundo Científico* nº 213, p. 29-34.
- Sanz, A. (2000). Vivir sin Coches. *Ecologista* nº 22, p. 52-57.
- Tello, E.(2000); Ciudades sostenibles: Un cambio de Rumbo. *Desarrollo Sostenible: Un concepto Polémico*. Editores Barcena, Ibarra y Zubiaga. Servicio de Publicaciones Universidad del País Vasco.
- Trilla, J. (1999); La ciudad Educadora. De la Retorica a los proyectos. *Cuadernos de Pedagogía*, 278, p. 44-47.
- Yuste, N.(2000); Educación Vial en el ambito juvenil. *Servicio Publicaciones Universidad Almería*. ISBN 84-8240-199-8