eldiario.es

andalucía

(/andalucia/)

#YOVOYENBICI

Ricardo Marqués: "La bicicleta devuelve a las ciudades su escala humana"

- Ricardo Marqués es el responsable del Servicio Integral de la Bicicleta de la Universidad de Sevilla (SIBUS) y presidente de la asamblea ciclista A Contramano.
- "Todavía hay muchas reticencias: problemas culturales, hacer frente al gran lobby de la automoción. El mismo Plan Andaluz de la Bicicleta que está desarrollando la Junta se enfrenta a las reticencias de los alcaldes y las diputaciones".
- "En el norte de Europa están convencidos de que una buena red de transporte público no es rentable y no funciona bien sin la bicicleta. La bici es la garantía, sobre todo en las zonas de baja densidad de población".

Ana Carretero (/autores/ana_carretero/) 16/09/2013 - 00:15h

Ricardo Marqués es el presidente de A Contramano, la asamblea ciclista de Sevilla

Ricardo Marqués es presidente de A Contramano (http://www.acontramano.org) , la asamblea ciclista de Sevilla que en 2009 recibió la Medalla de Oro de la ciudad por su larga lucha por el fomento del uso de la bicicleta y la conquista del espacio urbano por parte de los ciclistas. Catedrático de Electromagnetismo de la Facultad de Física, actualmente también es el director y principal impulsor del Servicio Integral de la Bicicleta de la Universidad de Sevilla (http://bicicletas.us.es) (SIBUS), un sistema de préstamo pionero en España. Apasionado de la bicicleta (confiesa no salir de casa sin ella) es un convencido y firme defensor del vehículo de dos ruedas como la herramienta necesaria y fundamental para que los modelos de ciudad cambien, sean realmente sostenibles, más habitables y felices.

¿Cómo valora los avances en el uso de la bicicleta en las ciudades andaluzas?

El mayor logra a nivel andaluz es el caso de Sevilla y de ahí que esté siendo ejemplo en la comunidad internacional y recibiendo reconocimientos allá donde se conoce. Supuso la ruptura frente a ese viejo prejuicio español de que aquí no se podía usar la bici como en los países del centro y el norte de Europa. Y ahí estamos, el 10% del transporte urbano sevillano se realiza en este medio. Eso sí, tenemos muchos problemas. En Sevilla, por ejemplo, este éxito no llega a su área metropolitana.

Todavía hay muchas reticencias: problemas culturales, hacer frente al gran lobby de la automoción. El mismo Plan Andaluz de la Bicicleta que está desarrollando la Junta se enfrenta a las reticencias de los alcaldes y las diputaciones. Y a nivel español, el Gobierno se pliega constantemente a los lobbys, ya sea el automovilístico o el de las eléctricas en asuntos energéticos. La medida del casco obligatorio de la Dirección General de Tráfico está relacionada precisamente con las presiones de estos grupos empresariales.

¿Cree que hay un relación directa entre el desarrollo de las infraestructuras y el uso de la bici en las ciudades?

La hay sin duda. El ciclista, como el peatón o los coches, necesita su espacio. Y la bici debe conquistar el espacio urbano que le corresponde. Para eso volvemos a lo mismo, se necesita convencimiento y apoyo político. Se necesita un buen proyecto de red de carriles bicis que estén bien conectados, que tengan continuidad, con un diseño uniforme. Una vez se tiene eso, lo siguiente se va generando por inercia: los servicios de bicicleta pública, las posibilidades a la hora de que la ciudad sea de verdad intermodal.

Pero hay ejemplos de infraestructuras, como la de Córdoba, que no obtienen los mismos resultados, según recoge el último estudio de la OCU relacionado con el uso urbano de las bicicletas, ¿por qué fracasan otras redes de carriles bicis?

Si la red se hace de forma timorata, no funciona, está claro. Córdoba fue la primera que habilitó unos 100 kilómetros de carril bici, pero no hubo ni continuidad ni conectividad. ¿Por qué usar un carril que no te lleva a ningún lado?. En Cádiz y Málaga ha ocurrido lo mismo. La clave de Sevilla, además del trazado, fue hacerlo en tan poco tiempo. Yo siempre digo que la gente necesita levantarse una mañana y ver que puede ir a cualquier lugar de su ciudad con la bici. Si anuncias la construcción de 100 km en 10 años, el primer año te ocupan los primeros kilómetros existentes con veladores de los bares o una furgoneta de carga y descarga. Para cuando se termina la infraestructura, ya no te sirve lo anterior por deterioro o porque la ciudad se lo come. En Sevilla se hizo en dos años.

El Ayuntamiento de Sevilla no ha continuado con la Oficina de la Bicicleta, ¿cómo puede afectar eso al uso de la bici en la ciudad?

El sistema tiene ya una inercia difícil de parar. Desde la Dirección de Urbanismo se sigue realizando el mantenimiento del carril y del servicio público de bicicletas. Lo que no hay es un organismo que acelere e impulse el uso de este transporte. Estamos en un 10% de los desplazamientos, queda mucho para llegar al 30% de Holanda, por ejemplo, un país con infraestructuras parecidas a la de Sevilla, pero en el se cuenta con mucho más apoyo de las administraciones. El Ayuntamiento no creyó inicialmente en el proyecto, pero lo ha asimilado positivamente. No hay voluntad política de ir más allá, pero sí se muestra orgulloso con los resultados.

Si la Oficina de la Bicicleta (http://www.sevilla.org/sevillaenbici/OficinaBicicleta/OficinaBicicleta.html) continuara, seguiría el registro de bicicletas de la ciudad, que evitaría robos y daría mayor sensación de seguridad. Además, se pierden oportunidades de financiación de campañas y proyectos que podrían recibir fondos europeos. Campañas de fomento de los caminos escolares, campañas de turismo en bici, de realizar tus compras en el centro urbano en este transporte, etc.

¿Cuáles son los resultados del Sistema Integral de la Bicicleta de la Universidad de Sevilla?

La Universidad respondió a una demanda de sus estudiantes clara. Cuando empezó Sevici (http://www.sevici.es) (El servicio público de bicicletas de Sevilla), la Universidad se convierte en fiadora solidaria de sus estudiantes y depositaba los 100 euros necesarios a modo de fianza para tener el carnet de Sevici. Lo pidieron 20.000 alumnos. De ahí surgió la necesidad de impulsar un servicio de préstamos.

Tenemos más de 1000 solicitudes y por ahora cubrimos 400. Estamos negociando con la Junta la posibilidad de aumentar a 700. Contamos también con aparcamientos vigilados. Es un modelo de éxito que se puede exportar a las empresas, por ejemplo.

¿Qué le parece el Plan Andaluz de la Bicicleta (http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/portal-web/web/areas/transportes/plan_bici) que presenta esta semana la Junta?

A Contramano ha formado parte de la comisión de redacción y el equipo que lo impulsa fue precisamente el que desarrolló el carril bici sevillano. Eso es una garantía porque tiene una filosofía parecida y a la vista está que ha funcionado bien.

El problema ya lo apuntaba antes: puede ser de choque de competencia, compromisos y apoyos de los ayuntamientos y las diputaciones. Sin eso será difícil llevarlo a cabo. Si desde luego se logra acuerdo y coordinación, se van a desarrollar experiencias muy positivas y las ciudades andaluzas experimentarán grandes cambios.

¿Una ciudad cambia tanto realmente si sus habitantes apuestan por la bicicleta?

Cambia todo. El ciudadano percibe su ciudad de otra manera. Yo siempre repito la frase de un amigo que me dijo que la bicicleta devuelve a las ciudades su escala humana. Creo que resume muy bien el efecto que el uso de la bici tiene en los modelos de ciudades que desarrollamos. En Andalucía más, porque todas las ciudades se pueden recorrer casi en su totalidad en bicicleta. Entre el usuario y la ciudad se recuperan las relaciones cercanas: los sonidos, los olores, pararse con un conocido, una compra de última hora. Es una relación más sosegada con el entorno. Si se te olvida el móvil en casa ya no es una tragedia. Va más allá de la reducción de la contaminación, la congestión del tráfico o los ruidos. Es más, el ranking de felicidad de la ONU sitúa en lo alto de la tabla a los países ciclistas por excelencia.

¿También supone un impulso para el sistema de transporte público?

Claro que sí. Eso es lo que llaman la intermodalidad. De nuevo en Sevilla hay experiencias muy interesantes como el sistema Bus Bici de Consorcio de Transportes. (http://www.consorciotransportes-sevilla.com/proyectos/busbici/busbici.php) En el norte de Europa están convencidos de que una buena red de transporte público no es rentable y no funciona bien sin la bicicleta. La bici es la garantía, sobre

todo en las zonas de baja densidad de población. Sin intermodalidad, la bicicleta sólo funcionaría en zonas de mucha densidad de población, pero es que está probado que la bici aumenta el radio de acción de una estación de metro, bus o tranvía de 300 metros a tres kilómentros. Estamos hablando de ahorrarse 100 estaciones, diez líneas de transporte menos o diez transbordos. También es fundamental la existencia de aparcamientos seguros para que la persona que deja la bici y coge el autobús tenga confianza.

16/09/2013 - 00:15h

8 COMENTARIOS

(/usuarios/perfiles/2236/piansta.html)
#1 (#comment_1) piansta (/usuarios/perfiles/2236/piansta.html)
| 16/09/2013 - 11:18h

tal vez el sr marqués desde su conocimiento, desde su interés y desde la universidad, podría tener la amabilidad de valorar la condición y utilidad de la bicicleta -además- en interurbano.
y responder a este pequeño cuestionario:
puede una bicicleta circular en autovía?
debe?
sí/no,
cuándo,
por qué.
lo sabemos?
quién lo sabe?
nos interesa?
gracias.

(/usuarios/perfiles/2236/piansta.html)
#4 (#comment_4) piansta (/usuarios/perfiles/2236/piansta.html)
| 16/09/2013 - 16:32h

sr marqués, su respuesta y tal vez sus deseos parecen coincidir con el sentir popular.
sentir popular no-ciclista, espero.
gracias por la atención.
sin embargo, mis puntos quedan sin contestar en su mayoría y refleja, donde contesta, una opinión i mpropia y personal para su cargo.
opinión que dice parecer utopía si no fuera por algun ejemplo de país pequeño, llano y energeticame nte ineficiente.
hubiera preferido que pese al sentir popular (no-ciclista, espero) y el suyo propio,
se refiriera a la normativa que -sorprendentemente- autoriza a circular por autovías en bicicleta a ma yores de 14 años, salvo señalización en contra y que
se refiriera a que el trazado y los usuales 1,50 metros de arcén en autovía, la actitud habitual critica o festivalera de los usuarios motorizados, etc pueden hacer que haya gente, como yo o como el legislad or, que le parezca de ordinario más sensato desplazarse por una autovía que por las secundarias al us o.
no sé en holanda.
hubiera preferido que hablase de la normativa que ¿nos? favorece,
de mejorarla y ampliarla,
que nos hablase de actitudes integradores
y resulta que la solución es no meterse por terreno hostil y esperar pacientemente a que nos construy an un carril bici por despeñaperros aunque no lo vayan a hacer nunca o quepa malamente, que haya que empeñar las joyas de la abuela para hacerlo y/o que haya que quitarle espacio al peatón.
en fin, tendrá usted razón, tendrá razón en sus intereses de uso, franja de edad y/o nivel económico.
pero no está siendo justo ni práctico segun la normativa, la elegancia, la sencillez, segun mi perfil y po r tanto no contesta en el nivel de seriedad "profesional" o la representatividad en que le sitúa la entre vista.
y que yo y mi situación demandan.
gracias.

(/usuarios/perfiles/34306/pablobos.html)
#2 (#comment_2) pablobos (/usuarios/perfiles/34306/pablobos.html)
| 16/09/2013 - 11:28h

Andalucia además con el clima que tiene es potencialmente perfecta. Un ejemplo más donde el desar rollo económico se antepone al social y son ciudadanos quienes llevan la iniciativa a pesar de los bac hes políticos.

(/usuarios/perfiles/5065/Dexys.html)
#6 (#comment_6) Dexys (/usuarios/perfiles/5065/Dexys.html)
| 16/09/2013 - 19:25h

Estoy de acuerdo, pero por favor, no a costa del peatón. Creo que ya es bastante no poder ir en línea r ecta más de un minuto por una calle sin tener que cruzar una carretera , para encima tener que hace rlo mientras sorteas a ciclistas en las aceras.

(/usuarios/perfiles/2236/piansta.html)
#9 (#comment_9) piansta (/usuarios/perfiles/2236/piansta.html)
| 17/09/2013 - 12:52h

bueno, pues parece que por ahora, se acabaron las explicaciones.
creo que terminarán por sacarnos del todo de las autovías y que seguirán metiéndonos en las cunetas de las secundarias,
lo estamos pidiendo a gritos apelando a un sentido común que yo no comparto.
es fácil, barato, bonito y práctico segregar
es de sentido común.
los coches por la carretera y
las bicis por el parque.
en verano.
de sentido común,
gracias, cuando tenga usted otro ratito,,,

(/usuarios/perfiles/35320/Ricardo_Marques_Sillero.html)
#3 (#comment_3) Ricardo Marques Sillero (/usuarios/perfiles/35320/Ricardo_Marques_Sillero.html)
| 16/09/2013 - 15:30h

Con sumo gusto respondo al Sr. (o Sra.) "pianista". En mi opinión la bicicleta debe poder circular por t odas partes. Pero una autovía no es el mejor espacio para que circule una bicicleta. Por tanto, lo ideal sería que, en paralelo a la autovía, hubiera una vía ciclista por donde la bicicleta pueda circular cómo damente. No es ninguna utopía, es la situación en Holanda, por ejemplo, donde la red de vías ciclistas te permite recorrer todo el país sin necesidad de meterte en ninguna autovía. R. Marqués

(/usuarios/perfiles/2236/piansta.html)
#7 (#comment_7) piansta (/usuarios/perfiles/2236/piansta.html)
| 16/09/2013 - 21:28h

sr minijack,
yo no me he dirigido a usted.
así que, por mi parte, no se esfuerce.
no se esfuerce y coja el coche.
verá como es todo más seguro, rápido y sencillo.

(/usuarios/perfiles/31374/GerardoBici.html)
#8 (#comment_8) GerardoBici (/usuarios/perfiles/31374/GerardoBici.html)
| 16/09/2013 - 21:49h

En el mundo de la bicicleta se ha vivido un desgaste brutal de las asociaciones pro-bicis en la lucha c ontra la imposición del casco ciclista obligatorio en ciudad por la directora de la DGT María Seguí. Mu chos ayuntamientos del PP se han pronunciado en pleno por la retirada de este proyecto de normativ a. A nivel andaluz destacamos el esfuerzo de la Consejería de Fomento por desarrollar el ambicioso Pl an Andaluz de la Bicicleta (PAB), con una metodología de participación ciudadana ejemplar.
Muy bien la entrevista al Señor Marques.

COLABORA

Nuestra independencia depende de ti. Necesitamos tu apoyo económico para poder hacer un periodismo riguroso y con valores sociales.