



XVI Congreso Ibérico La Bicicleta y la Ciudad: Más allá de la movilidad.

Cascais 2 a 4 de mayo de 2019

CONCLUSIONES





Cascais, 4 de mayo de 2019

XVI Congresso Ibérico

La Bicicleta y la Ciudad: Más allá de la movilidad.

Cascais 2 a 4 de mayo de 2019

CONCLUSIONES

Concluye la XVI edición del Congreso Ibérico “La Bicicleta y la Ciudad”, iniciativa conjunta de la Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB) y de la Coordinadora en defensa de la bici (ConBici) de España. Este XVI congreso Ibérico se traduce, una vez más, en una experiencia de comunicación, de participación, de intercambio, de conocimiento y de aprendizaje. El tema orientador del congreso fue la Accesibilidad más allá de la Movilidad.

El trabajo conjunto de la FPCUB e de CONBICI muestra la capacidad de organización y de iniciativa de los usuarios de bicicleta, bien sea para demostrar a los gobiernos urbanos que es preciso cambiar el paradigma, bien sea para contribuir a la reforma estructural del Transporte Urbano (tal como las recientes contribuciones para la “Estrategia Nacional de Movilidad Activa 2020-2030” o para el “Portugal Ciclable 2030”).

Contando con una participación de más de 200 congresistas, se han discutido cinco temas a lo largo del programa definido: mejor accesibilidad con dos sesiones, mejores comunidades, mejor economía, mejor ambiente y salud y, para finalizar, mejor turismo. Fueron presentadas 41 ponencias en total.

En síntesis, las reflexiones a lo largo del congreso se recogen en las siguientes conclusiones:

1. Se mantiene la necesidad de normas para cumplir con unos criterios de seguridad en la fabricación de bicicletas, con especial importancia en la iluminación (a contemplar como elemento a incluir de serie con la bicicleta), aclarando las especificaciones de las Bicicletas Eléctricas y de las Bicicletas de Pedaleo Asistido (Electric Pedal Assisted Cycle, EPAC)
2. Se abordó la evolución del papel de la bicicleta en la sociedad y su estigma asociado de pobreza y a la afirmación de identidad y diferenciación. Se trató la cuestión relativa a las demandas del automóvil (importación y combustible), en comparación con la accesibilidad económica de la bicicleta, la cual contribuye a liberar recursos económicos para otras necesidades de economía local (se señala la necesidad de estudiar los beneficios del cambio de perspectiva de movilidad-accesibilidad en las comunidades locales).
3. Los desafíos para el uso de la bicicleta en el Continente Africano, fueron señalados

Rua Bernardo Lima 35, 2º B
1150-075 Lisboa
Apartado 4101 - 1501-001 Lisboa
Tel. 213159648, Fax: 213561253
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt



implantación del transporte motorizado y el estigma de la pobreza característico de sociedades con elevados niveles de desigualdad, entre otros factores, y que corroboran, en ese trabajo, la “no adaptación a la bicicleta como medio de transporte”.

4. El proyecto “Pedalear sin Edad” demostró que un simple hecho de llevar a pasear (en bicicletas adaptadas) a la población de edad avanzada y en particular con movilidad condicionada o reducida, tiene demostrado toda una filosofía con importantes beneficios para las comunidades locales y a nivel internacional. ;
5. La Escuela Secundaria de Gafanha de Nazaré representa un excelente ejemplo de adopción masiva de la bicicleta por la comunidad escolar – 50% de alumnos y profesores la usan- en la movilidad diaria a la escuela y el Gafe Bike Lab, ha sido una referencia de experimentación, innovación y emprendimiento, a través del cual toda la comunidad se ayuda con el objetivo de usar aún más la bicicleta;
6. El proyecto “Serpente papa-léguas” o “Juego de la Serpiente” como juego de movilidad sostenible en Évora, representa una participación del 25% de los niños y niñas del Primer Ciclo en dicha ciudad;
7. Los beneficios y resultados posibles de proyectos de cambio de comportamientos de movilidad hacia modos más sostenibles, como el caso del “Juego de la Serpiente, permiten destacar la importancia de las normas sociales y de las figuras de referencia- en particular los padres- comprobando la imprescindible importancia de involucrarlos para producir cambios significativos;
8. La calidad y jeraquización de la red nacional de infraestructuras ciclables y equipamientos colectivos de transporte, es una parte esencial de la ecuación de accesibilidad del territorio, para la mejora de la movilidad, y deben merecer un lugar destacado en los principios que dirijan una política de movilidad de la población;
9. En el primer panel sobre accesibilidad, tuvimos la oportunidad de conocer diversas medidas que algunas administraciones están a implementar, y en las que la bicicleta desempeña un papel fundamental: la materialización del concepto abstracto de la “Mobility-as-a-Service” en Cascais; las medidas que se van a tomar en Lisboa para *acoger una nueva revolución pacífica*, a favor de los modos de transporte suaves; de las tácticas de prototipos rápidos adoptados en Porto a favor de modos sostenibles; la estrategia desenvuelta en Valencia para convertirla en la ciudad mediterránea de la bicicleta, a través de su Agencia Municipal dedicada en exclusiva a este objetivo;
10. Se expusieron también algunos de los riesgos y retos a los que se enfrentan los municipios en su misión de integrar la bicicleta. Se enumeraron varios problemas recurrentes que se derivan del enfoque excesivo en vías exclusivas, concebidas por técnicos bien intencionados, pero que cuentan con una ineficiente preparación y ejecución, sin la participación de las organizaciones de la sociedad civil. Sin un acuerdo conceptual mínimamente definido y ampliamente compartido y discutido, difícilmente se podrán superar los referidos desafíos con éxito. Así, se trataron conceptos desde la franja ciclable en una pequeña calle, a los corredores verdes que dan vida a entornos naturales amplios, pasando por las ciclovías, ecopistas, sus respectivas funciones, los desafíos materiales y equipamientos necesarios.

Rua Bernardo Lima 35, 2º B
1150-075 Lisboa
Apartado 4101 - 1501-001 Lisboa
Tel. 213159648, Fax: 213561253
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt



11. Se abordaron temas como la creación y mejora de las infraestructuras ciclables, sistemas de bicicleta compartida, la integración y complementariedad entre el transporte público colectivo y la bicicleta, así como los ejemplos de las Áreas Metropolitanas de Lisboa, Barcelona y Zaragoza, y los respectivos objetivos estratégicos (en cuanto a cambio en el actual reparto modal), para los cuales es cada vez más necesario, a nivel institucional y de gobierno, la colaboración intermunicipal en el sector de los transportes;
12. Se expuso el Proyecto “Portugal Bike Value” en el ecosistema nacional relacionado con la producción de bicicletas y componentes, evidenciando el potencial del territorio nacional para el asentamiento de industrias del sector, recordando que la producción anual de bicicletas en Portugal sobrepasa los 3 millones de unidades, de las que apenas un 5% de estas bicicletas se dirigen al mercado nacional;
13. Se llamó a la atención sobre la escasez de datos y metodologías para cuantificar el valor económico de los múltiples beneficios de la bicicleta. El proyecto “BooST – Impulsar la bicicleta en Ciudades Principiantes” puede ser un ejemplo para impulsar la utilización de la bicicleta, a través de herramientas de apoyo a la planificación, incluyendo un modelo de evaluación del Valor Económico de la Bicicleta (EVC). Se remarca así el fuerte efecto multiplicador en la economía local, pero también la necesaria cuantificación del valor económico de los beneficios de la utilización de la bicicleta, a nivel social, en la salud y en el medio ambiente;
14. El congreso procuró centrarse en la accesibilidad, más allá de la movilidad, considerando las acciones en curso en varias ciudades portuguesas y españolas. Las políticas públicas de los 2 países presentan algunas diferencias y el “Observatorio de políticas de movilidad en bicicleta” es un ejemplo de ello. La FPCUB realizará esfuerzos relativos a la creación de una Red de Ciudades por la Bicicleta, siguiendo el modelo español de la “Red de Ciudades por la Bicicleta”;
15. Han existido iniciativas y programas, pero con todo, aún hay una preocupación importante respecto a que las políticas públicas debieran abordar un debate más profundo sobre la reforma del sector del Transporte Urbano. Esa reforma tiene que pasar por las metodologías de planeamiento en la elaboración de los Planes de Movilidad Urbana, los respectivos Planes Directores Municipales y un paradigma de “hacer ciudad” para las personas y para el entorno;
16. Pasar de la ciudad del automóvil a la ciudad humanizada y descarbonizada fue el mensaje que dejamos para aquellos que persisten en soluciones puntuales sin hacer una reflexión necesaria sobre la reglamentación y las estrategias que no discuten los valores actuales del reparto modal. Estos valores son muy preocupantes, sobre todo en cuanto a los índices de contaminación ambiental causantes de gran número de muertes por enfermedades respiratorias, además de la inseguridad y causa de accidentes mortales, en particular dentro de las ciudades y afectando a los usuarios más vulnerables (peatones y usuarios de bicicleta);
17. Existen la necesidad de trabajar en relación a la accesibilidad a escala de las ciudades, de las regiones y del país. El ejemplo de Suiza es claro en su distribución de redes estatales, regionales y locales de infraestructuras ciclables que se entrecruzan con la

Rua Bernardo Lima 35, 2º B
1150-075 Lisboa
Apartado 4101 - 1501-001 Lisboa
Tel. 213159648, Fax: 213561253
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt



- Red Europea EuroVelo y que refuerzan sus políticas coherentes y consecuentes en defensa de un sistema de accesibilidad en bicicleta;
18. Un compromiso para un mundo más respirable implica, de forma clara, disminuir drásticamente el nivel de contaminación del aire, combatiendo así, simultáneamente, las alteraciones climáticas. Se reforzó en este sentido, la necesidad de continuar con políticas públicas de reducción de acceso del automóvil al centro de las ciudades, incentivando el uso de modos de desplazamiento suave (a pie y en bicicleta) y del transporte público compartido, aumentando la red de vías ciclables, los paseos para dar más espacio a las personas y limitando el espacio dedicado al estacionamiento de automóviles en el centro de las ciudades, realizando referencia a los empresarios y a las instituciones de enseñanza para servir de modelo de cara a sus trabajadores y alumnos para el cambio de comportamiento exigido respecto a la movilidad. Pero además de que las autoridades locales se preocupen de las medidas de control y mejora de la calidad del aire, es importante que la propia sociedad civil, a través de asociaciones de usuarios de bicicleta y de movilidad activa, participen en proyectos de “ciencia ciudadana”, de monitorización del aire que respiramos, recurriendo, por ejemplo, a dispositivos de medición de la calidad del aire existentes en el mercado, cuyos datos recopilados se deben compartir entre todos los agentes interesados en una movilidad más sostenible y saludable;
 19. Los datos son importantísimos. En Sevilla existen datos anuales de utilización de movilidad activa y el observatorio de la bicicleta recopila los datos de las ciudades españolas integradas en la Red de Ciudades por la Bicicleta. En Portugal el acceso a datos es difícil y su inexistencia contribuye a aumentar las dificultades en los procesos de planificación;
 20. El “Bike Friendly Index”, que volverá en 2019 a presentar un índice de las ciudades referentes de la bicicleta, evidenció la dificultad de acceso /tratamiento de los datos. Se desenvolverá un trabajo conjunto con el Instituto Nacional de Estadística de Portugal relativo a una recogida de datos más regular en lo que se refiere al uso de la bicicleta a nivel nacional;
 21. La falta de actualización del Reglamento de Señalización de Circulación continua a ser un problema, impidiendo que se implementen zonas de coexistencia, zonas 30 o una Red Ciclable mejor señalizada. Esta falta de actualización lleva a que los municipios implementen señales de forma aleatoria y no homogénea;
 22. El cicloturismo en cuanto a ser un proyecto territorial, necesita de una red ciclable continua y coherente. Para ello, los caminos tradicionales deben ser considerados como un patrimonio de alto valor, debiendo existir un sistema de incentivos que motiven a las Juntas de Freguesia (pueblos y parroquias en España) a tratar su conservación y mantenimiento. Las Cámaras debieran asumir el diseño de una red de conexión entre pueblos y ciudades utilizando estos caminos como carreteras de poco tránsito a motor, de modo que se posibilite un diseño de rutas temáticas y culturales, religiosas o deportivas que pongan en valor el territorio y faciliten la accesibilidad a usuarios de bicicleta y caminantes.
 23. Se apuntan como temas relevantes para el turismo los siguientes: la intermodalidad

Rua Bernardo Lima 35, 2º B
1150-075 Lisboa
Apartado 4101 - 1501-001 Lisboa
Tel. 213159648, Fax: 213561253
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt



- de vias ciclables para entrar en todas las ciudades en condiciones de seguridad; una mayor inversión en educación y sensibilización para el turismo activo y para la potencialidad de aprovechamiento y conocimiento de los recursos sociales, culturales, históricos y económicos de viajar en bicicleta; la monitorización y utilización de datos en tiempo real podrán dar contenido a un observatorio para la viabilidad y definición de las estrategias de desarrollo del cicloturismo;
24. Portugal y España concluyen el presente congreso con un compromiso reforzado de cooperación ibérica, refrendado en lo que respecta al proyecto EuroVelo y la promoción de rutas ciclables de interés mutuo. Está en marcha un trabajo de colaboración que permitirá llevar a cabo una propuesta de extensión y unión de las rutas EuroVelo 1 y Eurovelo 3 (desde Caminha y Santiago de Compostela respectivamente hasta la unión en Cabo Fisterra - Galicia-). Además, se encuentra en estudio una propuesta conjunta de ConBici y la FPCUB para la creación de una nueva ruta EuroVelo con vistas a conectar Lisboa y Madrid, como capitales de ambos países, y Fátima y Lourdes, desde el punto de vista de contenido espiritual, y con finalización en Francia, siendo una conexión de las capitales ibéricas con Europa.
 25. La FPCUB y CONBICI refuerzan su colaboración con respecto a las expectativas de mejora de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa recientemente presentada por el Gobierno Portugués. Se espera un adecuado encuadre de las orientaciones de movilidad a varias escalas del territorio, incluido a nivel internacional, para lo cual la red EuroVelo puede ser fundamental a nivel ibérico, donde ConBici y el Gobierno Español también están ultimando el Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta, y a nivel estatal, regional y local donde es necesaria una visión sin fronteras con respecto al desarrollo sostenible y que se tiene que traducir en una visión holística en materias relacionadas con el Medio Ambiente y el Transporte. En este ámbito, se reitera la necesidad de una profunda modificación de los métodos de planeamiento estratégico y en la colaboración institucional del Gobierno y las instituciones públicas competentes junto con la sociedad civil.
 26. El XVII Congresso Ibérico “La Bicicleta y la Ciudad” se realizará en Barcelona, a cargo de ConBici y FEM Bici (Federación de Entidades por la movilidad en Bicicleta de Cataluña, integrada en ConBici) en principio planeado para Octubre de 2020.
 27. Felicitar a la Câmara Municipal de Cascais y a las demás organizaciones, patrocinadores, participantes, oradores y moderadores por la realización de este congreso, por el activismo, movilización, calidad científica y técnica de los trabajos presentados.

Cascais, 4 de mayo de 2019

Rua Bernardo Lima 35, 2º B
1150-075 Lisboa
Apartado 4101 - 1501-001 Lisboa
Tel. 213159648, Fax: 213561253
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt



XVI Congresso Ibérico
A Bicicleta e a Cidade: Para além da mobilidade.
Cascais 2 a 4 de maio de 2019



Rua Bernardo Lima 35, 2º B
1150-075 Lisboa
Apartado 4101 - 1501-001 Lisboa
Tel. 213159648, Fax: 213561253
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt

MEMBRO: E.C.F. - European Cyclists' Federation, A.I.T. - Alliance-Internationale de Tourisme | Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente | UECT - Union Européenne de Cyclotourisme, ConBici - Coordinadora Ibérica en Defensa de La Bici
COPPT - Confederação Portuguesa de Prevenção do Tabagismo | ONGA de âmbito nacional registada na APA - Agência Portuguesa de Ambiente

FPCUB

FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE CICLOTURISMO E UTILIZADORES DE BICICLETA