

VII CONGRESO “LA BICICLETA Y LA CIUDAD”

VII CONGRESSO IBÉRICO “A BICICLETA E A CIDADE”

1 - 2 / Noviembre/Novembro / 2008

VILAMOURA – Escola E.B. 2,3 D. Dinis/Quarteira

CONCLUSIONES

Reunidos después de casi una quincena de años desde el primer Congreso Ibérico “La Bicicleta y la Ciudad”, que se celebró en Lisboa en 1996 por iniciativa de la Federación Portuguesa de Cicloturismo y Utilizadores de Bicicleta (FPCUB) y de la Coordinadora en Defensa de la Bici (ConBici), de España, y que se celebra alternativamente cada dos años en Portugal y España, reconocen que ha habido una evolución. La bicicleta volvió a ocupar su lugar en la política y en las ciudades. En innumerables municipios se han creado las condiciones para la utilización de la bicicleta: infraestructuras, soluciones para el estacionamiento, condiciones para su acceso al transporte colectivo. Esta evolución ha sido mucho mayor en España que en Portugal. Sin embargo se ha hecho mucho.

1 – El derecho a la accesibilidad debe ser reconocido en cada país a través de las formas más adecuadas, como respuesta a la nueva dimensión de las ciudades modernas.

2 – Es necesario alterar el *status quo* de la bicicleta. Ésta no es sólo un juguete para niños, sino que debe ser integrada en las políticas y sistemas de transportes, cada vez más sustentables, y debe entenderse como un vehículo que ocupa su espacio en la vía pública. La bicicleta es un instrumento imprescindible para una movilidad que se quiere sustentable.

3 – Es necesaria la modificación del Código de Carreteras portugués a ejemplo de lo consignado en innumerables códigos de otros países europeos, especialmente el español, adaptándolo a las necesidades de los ciclistas y corrigiendo lagunas y omisiones. En la calzada se debe proteger a los utilizadores más frágiles (que tras los peatones son los ciclistas), no segregarlos.

4 – Se debe crear en Portugal una comisión cívica que incluya a los utilizadores de la bicicleta, como en España (Consejo de Seguridad Vial y Tráfico).

5 – Hay que promover la utilización de la bicicleta como forma segura de movilidad con un *slogan* del tipo “Usa la bicicleta, que tu municipio se encargará de tu seguridad”. Se deberá aumentar su seguridad por medio de la reducción de la velocidad de los automóviles, fiscalizando el cumplimiento de los límites de velocidad, creando zonas 30 y con circulación compartida.

6 – Debería haber disponibilidad de sistemas de bicicletas de utilización pública (gratuita la primera hora o media hora) junto a los intercambiadores de transportes o estacionamientos disuasorios, por ejemplo, con diversos objetivos: uso eficiente del espacio público, intermodalidad y economía de tiempo, espacio y coste.

Serían ejemplos a seguir Gijón, Barcelona, Sevilla o Vitoria (donde la persona obtiene la llave de la bicicleta tras presentar un documento de identificación). En Barcelona, ciudad donde la utilización de la bicicleta ya es efectiva, el sistema permite que varias personas utilicen la misma bicicleta, disminuyendo el número de bicicletas en circulación y las necesidades de estacionamiento.

7 – Es prioritario el apaciguamiento del tráfico, pues así se evita la segregación de los utilizadores de bicicleta. Éstos deben circular por carriles ciclistas, aunque en las zonas 30 compartirán espacio con otros vehículos. La construcción de ciclovías, en que hay separación de tránsitos, sólo se hará donde no sea posible reducir la velocidad de circulación de los automóviles. Es más barato reducir la velocidad de los automóviles hasta que ésta haga segura la compartición del espacio con las bicicletas que invertir en ciclovías.

8 – En España hay más de 1.700 km de antiguos trazados ferroviarios convertidos en Vías Verdes para caminantes y ciclistas, y se trabaja en su ampliación. Además están los Caminos de Santiago, con unos 2.000 km de vías recorridas por peregrinos a pié y cicloperegrinos, sin tráfico automóvil. En el futuro se adaptarán las cañadas para el paso de ciclistas.

9 – Hay claros avances en las dos naciones ibéricas en cuanto a la relación entre la bicicleta y el transporte colectivo. Así se pueden transportar en los metros, tranvías y trenes de cercanías. Sigue habiendo problemas para su transporte en trenes de larga distancia y de alta velocidad, por lo que se exige que también en esos trenes sea autorizado y facilitado el llevarlas sin problemas.

10 – Hay que señalar adecuadamente las rutas que, sobre todo en fin de semana, son utilizadas por grupos de ciclistas, para advertencia a los automovilistas.

11 – Tiende a ser obligatorio en Europa que los automóviles lleven encendidas sus luces a todas las horas del día. En esta situación los ciclistas salen muy perjudicados, pues se encuentran más desprotegidos aunque lleven luces, pues su intensidad es menor.

12 – Cuando haya una obra, los municipios deberán aprovechar para dejar espacio o hacer alteraciones que favorezcan la utilización de la bicicleta, o que al menos no la compliquen, en cuanto a las arquetas, postes de iluminación y de señalización vertical que roban espacio a la circulación.

13 – En cuanto al estacionamiento de la bicicleta el problema suele ser que se escogen modelos inútiles e inseguros, como los que sujetan la bicicleta sólo por una rueda, pues quienes los proyectan e instalan no tienen la visión de los ciclistas ni de la realidad. Las bicicletas deben poder “dormir” en la calle, como los automóviles, para lo que se necesita garantizar su seguridad.

14 – Ejemplos concretos:

A – Sevilla. Se demuestra que una política de incremento de estructuras (vías ciclistas, bicicletas públicas, etc.) implica un aumento de la utilización de la bicicleta, con consecuencias muy positivas.

B - Murtosa. La experiencia de un proyecto que aprovecha con entusiasmo lo que de principio parecía una dificultad (existencia de zonas rurales y el carácter protegido de la ría) y lo transforma en una ventaja. Existe un plan general que incluye una red ciclista.

C – Sines. Las estructuras existentes no sirven a los ciclistas. Se hicieron inversiones, pero las reales necesidades de los utilizadores de la bicicleta no se respetaron, pues las ciclovías existentes parten y llegan a ninguna parte, dificultan el uso de la bicicleta en vez de promoverla o potenciarla. Se está estudiando una estructura ciclista en forma de red que debe estar concluida dentro de cuatro años.

D – Lisboa. Hay cada vez más personas que circulan en bicicleta. Además hay voluntad política a su favor y aumentan los agentes pro bicicleta: FPCUB, masa crítica, *blogs* en Internet, técnicos, etc. Las encuestas a los utilizadores de la bicicleta revelan que su principal preocupación es la velocidad excesiva a la que circulan los automóviles; en segundo lugar el estado de las vías y la falta de señalización y, por fin, la falta de estacionamientos.

E – Ecovías del Algarve. Existen problemas como: de tipo técnico y de implantación, como por ejemplo no limpiar la vía antes de pintar la señalización horizontal y cuando vino el viento limpió el pavimento y voló la señalización; falta de señalización; no hay complementariedad con los trozos de las vías ya existentes; inversión en grandes recorridos, cuando lo que hace falta es la accesibilidad de la bicicleta en los centros de las ciudades; falta de continuidad; no hay todavía unión entre Faro y Ollao que sería lo prioritario por el número de personas que circulan entre las dos localidades diariamente.

Para que la ecovía sea un éxito debería llevar a los ciclistas al centro de las ciudades, humanizándolos, pues permite su ligazón a la circulación peatonal además de garantizar la igualdad entre las personas.

Mientras tanto, en relación a su construcción, los contratistas deberán sustituir o reconstruir lo que fuere necesario en el ámbito de la garantía. Queda la duda sobre el mantenimiento de lo ya construido.

15 - Desde el punto de vista de los ciclistas femeninos, la movilidad tiene un modelo poligonal (salir de casa o del trabajo, recoger a los hijos, ir de compras o a otros sitios), mientras que la de los masculinos tiene un modelo lineal (casa al trabajo y viceversa). Para este tipo de desplazamientos poligonales la bicicleta tiene una ventaja mayor que en los lineales, siempre que se ofrezcan condiciones favorables para su uso.

16 – En cuanto a la planificación de los desplazamientos urbanos, las políticas de transporte basadas en la intermodalidad y multimodalidad deben respetar la interpretación que la bicicleta da al sistema de tráfico en las

ciudades. En este sentido las redes ciclistas deben ser integradas en los planes de desplazamiento urbano de manera que refuercen las políticas de movilidad y desarrollo sostenibles. Por ello se defiende la integración completa de las bicicletas en la movilidad urbana.

17 – Es importante que los niños vayan a la escuela en bicicleta, pues se acostumbran desde pequeños a utilizarla, tanto en zonas rurales como urbanas. En Málaga hay una interesante experiencia en este aspecto del fomento del desplazamiento de los niños a la escuela en bicicleta o andando.

18 – Se apoya la el proyecto de una vía verde en Málaga para facilitar el traslado de los trabajadores en bicicleta a sus puestos. Para ello deberían ampliarse las vías ciclistas desde el centro de las ciudades a los polígonos industriales de la periferia.

19 – Se destaca el ejemplo de Madrid en que bicicletas que no se utilizan se entregan para ser recicladas y enviadas a los países que las necesitan, pudiendo ser realizada esta experiencia en otras ciudades.

20 – Los asistentes felicitan a la FPCUB y demás organizadores de este Congreso por la buena realización del mismo, y reconocen que gran número de los avances conseguidos, tanto en Portugal como en España, a favor de los ciclistas urbanos y cicloturistas se deben a la repercusión que tuvieron los temas tratados y a las conclusiones de los anteriores congresos.

21 – Aunque sin confirmación, se avanza la celebración del próximo congreso dentro de dos años en Sevilla (España) y de dentro de cuatro en Murtosa (Portugal).