

VII CONGRESSO IBÉRICO “A BICICLETA E A CIDADE”

VII CONGRESO “LA BICICLETA Y LA CIUDAD”

1 - 2 / Novembro/Noviembre / 2008

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

CONCLUSÕES

Volvidos quase uma quinzena de anos desde a realização do primeiro **Congresso Ibérico sobre “A Bicicleta e a Cidade”** que teve lugar em Lisboa em 1996 por iniciativa da Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB) e da ConBici (Coordinadora en Defensa de la Bici), de Espanha, e que se celebra de dois em dois anos alternadamente em Portugal e Espanha, reconhece-se uma evolução. A bicicleta voltou a ocupar o seu lugar nas políticas e nas cidades. Em inúmeros municípios têm sido criadas algumas condições para a utilização da bicicleta: infra-estruturas, soluções para estacionamento, condições de transporte da bicicleta nos transportes colectivos. Esta evolução tem sido maior em Espanha do que em Portugal. No entanto os utilizadores de bicicleta sentem que ainda falta ser feita muita coisa.

O **direito à acessibilidade** deve ser reconhecido, em cada país, através das formas mais adequadas, como resposta à nova dimensão da bicicleta nas cidades modernas. Neste âmbito o acesso à mobilidade e do uso pleno da bicicleta como modo de deslocação deve estar consagrado na constituição da República Portuguesa a exemplo do direito à saúde e à educação.

É necessária uma **alteração do status quo da bicicleta**. A bicicleta não é apenas um brinquedo de crianças e deve ser entendida como um veículo que deve ocupar o seu espaço na via pública. Deve ainda ser integrada nas políticas e sistemas de transportes que se querem cada vez mais sustentáveis uma vez que a bicicleta é um instrumento imprescindível para a mobilidade.

É urgente uma **alteração do Código da Estrada** português a exemplo do que está consagrado em inúmeros Códigos de outros países europeus e em especial no Código Espanhol adaptando-o às necessidades dos ciclistas e corrigindo lacunas e omissões, numa visão de que na estrada se deve proteger os utilizadores mais frágeis (que a seguir aos peões são os utilizadores de bicicleta) não os segregando.

É necessária a criação em Portugal de um **comissão cívica** que inclua os utilizadores de bicicleta, a exemplo de Espanha.

A **utilização da bicicleta** deve ser promovida como forma segura de mobilidade com um slogan do tipo “Vá de bicicleta que o seu município se encarrega da sua segurança”. O aumento da segurança da sua utilização deve se feita através da redução da velocidade dos veículos, fiscalização da obrigatoriedade de cumprimento dos limites de velocidade, criação de zonas 30 e partilha de circulação.

A **taxa de IVA** sobre os velocípedes sem motor deveria ser mais baixa, como medida promotora da sua aquisição dadas as vantagens da sua utilização.

Devem ser disponibilizados **sistemas de Bicicletas de utilização pública** (gratuita na primeira meia hora ou hora) nos interfaces de transportes e junto a parques de estacionamento dissuasores, por exemplo, com os objectivos do uso eficiente do espaço público e como forma de intermodalidade e economia de tempo, de espaço e de custos. Apontam-se como exemplos a seguir os sistemas de Gijón, Barcelona, Sevilla ou Vitoria, em Espanha, onde a pessoa troca o cartão de identidade pela “chave” da bicicleta. Em Barcelona (cidade onde a utilização diária da bicicleta já é efectiva) este sistema permite que várias pessoas utilizem a mesma bicicleta diminuindo o número de bicicletas em circulação e as necessidades de estacionamento.

Ciclovias/vias cicláveis – A acalmia de tráfego deve ser prioritária evitando-se a segregação dos utilizadores de bicicleta. Estas devem circular em faixas cicláveis e em zonas de 30 onde deve haver lugar à circulação partilhada. A implementação de ciclovias (segregação) deve ser feita apenas onde não for possível reduzir a velocidade de circulação dos veículos. É mais fácil e mais barato reduzir a velocidade dos veículos em circulação até velocidades em que a partilha com as bicicletas seja segura do que investir em ciclovias.

Em Espanha há mais de 1700 km de antigos traçados ferroviários convertidos em **Vias Verdes**, para peões e ciclistas que serão acrescentados em mais quilómetros. Além disso existem os Caminhos de Santiago com 2.000 km de vias percorridas por peregrinos a pé e cicloperegrinos, sem tráfego automóvel e os caminhos da transumância que também se pensam adaptar para ciclistas. Em Portugal existe a rede de **Ecopistas** da responsabilidade da REFER que deve ser acarinhada e alargada.

No referente à relação entre a **bicicleta e o transporte colectivo** reconhecem-se nas duas nações ibéricas os claros avanços em relação ao transporte das bicicletas nos metropolitanos, eléctricos e comboios, especialmente nos subúrbios das cidades. No entanto há problemas nos comboios de longa distância (em Portugal e Espanha) e alta velocidade (em Espanha) pelo que se exige que também a esse nível seja autorizado e facilitado o transporte da bicicleta.

É urgente resolver as falhas na **sinalização** em rotas frequentadas por ciclistas, sobretudo aos fins de semana, avisando os automobilistas de que se podem encontrar com um grupo de ciclistas em circulação.

Os utilizadores de bicicleta estão preocupados com as repercussões da tendência em toda a Europa de obrigatoriedade da **iluminação** de veículos automóveis durante todas as horas do dia. Os ciclistas sairão prejudicados porque acabam por ficar mais desprotegidos dado que mesmo que circulem com luzes acesas nas bicicletas a sua intensidade é menor e ficarão menos visíveis no meio do trânsito.

Os municípios deveriam instituir, por norma, que sempre que haja uma obra devem aproveitar para deixar espaço ou fazer alterações que beneficiem a utilização da bicicleta ou que pelo menos não a compliquem, como a questão da colocação de sarjetas, colocação de postes de iluminação e sinalização vertical que roubam espaço e visibilidade à circulação, etc.

Em relação ao **estacionamento** a questão continua a ser a mesma. Escolhem-se modelos inúteis e inseguros (que prendem a bicicleta apenas por uma roda e viabilizam o seu roubo) simplesmente porque quem projecta e implementa não tem a visão do utilizador de bicicleta nem da realidade. As bicicletas devem poder passar a “dormir” na rua a exemplo dos automóveis, mas para isso é necessário garantir a segurança.

Exemplos de cidades que pretendem fomentar a utilização da bicicleta:

Sevilla - Demonstrou-se que uma política de incremento de infra-estrutura (vias ciclistas, bicicleta pública, etc.) implica o aumento da utilização da bicicleta como consequência muito positiva.

Murtosa - A existência de um plano geral para uma rede ciclável como um bom exemplo cuja iniciativa vem de cima (da presidência da autarquia) e com entusiasmo e que aproveita condições que à partida poderiam parecer uma dificuldade (zonas rurais/BioRia) transformando-as, com boa vontade, em uma mais valia.

Sines - As estruturas implementadas mostram não servir os utilizadores. Foram feitos investimentos, mas as reais necessidades dos utentes não têm resposta pois as ciclovias existentes começam e acabam em lado nenhum, dificultando a utilização da bicicleta ao invés de a promover ou potenciar. No entanto está a ser feito um estudo para uma estrutura em rede que pretende resolver também falhas e lacunas e que deve estar concluída em 4 anos. Ainda em Sines alguns inquéritos aos utilizadores de bicicleta revelaram que a principal preocupação é a velocidade excessiva de circulação dos automóveis e em segundo plano o estado das vias e falhas de sinalização e por fim a falta de parqueamentos.

Lisboa - Há cada vez mais pessoas a circular em bicicleta, há vontade política e diversificaram-se os discursos e os agentes pró bicicleta – FPCUB, massa crítica, blogues, técnicos, pessoas. A FPCUB apresentou à autarquia um plano que espera ver aprovado em breve e concretizado em pouco tempo. A velocidade dos automóveis e número dos automóveis são as maiores dificuldades encontradas pelos utilizadores de bicicleta nesta cidade.

Foi chamada a atenção que do ponto de vista da **Mulher a mobilidade** tem um **modelo poligonal** (saem do trabalho e vão buscar os filhos e depois vão às compras e a inúmeros outros sítios) enquanto que a mobilidade dos homens é mais linear (casa – trabalho - casa). Para este tipo de deslocações poligonais a bicicleta é ainda uma maior vantagem faltando que se ofereçam condições para a sua utilização.

Ecovias do Algarve – Foram apontados problemas técnicos de implementação como por exemplo a não limpeza da via antes da pintura dos símbolos (o vento acabou por limpar a via e os símbolos desapareceram), problemas de falhas de sinalização, a não complementariedade com troços de vias já existentes, o investimento em grandes ligações quando o que faz falta é tornar acessível a bicicleta no centro das cidades e as faltas de continuidade. Não há ainda ligação entre Faro e Olhão que seria o mais importante pelo número de pessoas que circulam entre os dois pólos diariamente. Para que se torne um sucesso a Ecovia tem de trazer pessoas para o centro da cidade, humanizando-o, uma vez que a utilização da bicicleta permite a ligação à circulação pedonal e ainda garante a igualdade entre as pessoas. No entanto, em relação à construção, os empreiteiros terão de substituir ou reconstruir o que for necessário no âmbito da garantia. Permanece a dúvida em relação à manutenção do que já foi construído.

Planeamento de deslocações urbanas – As políticas de oferta de transporte baseados na intermodalidade e multimobilidade devem respeitar a integração do modo bicicleta no sistema de tráfego das cidades. Neste sentido, as redes cicláveis devem ser integradas nos Planos de Deslocação Urbana, de forma a reforçar as políticas de mobilidade sustentável e o desenvolvimento sustentável, ou seja, defende-se a integração completa das bicicletas na mobilidade urbana.

Ir à escola - Foi apresentado um exemplo de sucesso em Málaga onde caminhos rurais favorecem o caminho escolar que consiste em ir à escola em bicicleta e que é muito importante pois faz com que o hábito da utilização da bicicleta comece muito cedo.

Apoiou-se a subscrição de um projecto para uma **via verde em Málaga**. Em Málaga quer-se facilitar as pessoas que vão para o trabalho em bicicleta. É necessária a abertura de caminhos ciclistas da cidade para os polígonos industriais que se situam nas periferias para que as pessoas se desloquem para o trabalho em bicicleta.

Foi mencionado o exemplo de **Madrid** em que se entregam **bicicletas usadas** para serem recicladas e enviadas para zonas ou outros países que as necessitam. Este exemplo poderia ser alargado a outras cidades.

Os assistentes felicitaram a FPCUB e os apoiantes deste Congresso pela boa realização do mesmo, e reconheceram que grande número dos avanços conseguidos tanto em Portugal como na Espanha a favor dos ciclistas urbanos e cicloturistas se devem à repercussão que tiveram os temas tratados e as conclusões dos anteriores congressos.

Ainda sem certezas apontou-se para daqui a dois anos a realização do próximo congresso ibérico em Sevilla e para daqui a quatro no município da Murtoa.

CONTACTO:

Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta

E-mail: fpcub@fpcub.pt; T: 00 351-213159648 (secretariado); 351-917241793

Fax: 351-213561253

Endereço/Correo: Apartado 4031 - 1501-001 Lisboa - Portugal