



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

CONCLUSÕES



Cascais, 4 de maio de 2019



XVI Congresso Ibérico

A Bicicleta e a Cidade: Para além da mobilidade.

Cascais 2 a 4 de maio de 2019

CONCLUSÕES

Conclui-se a XVI edição do Congresso Ibérico “A Bicicleta e a Cidade”, iniciativa conjunta da Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB) e da Coordenadora em Defesa de La Bici (ConBici), de Espanha. Este XVI congresso Ibérico traduz, mais uma vez, uma experiência de comunicação, de partilha, de conhecimento e de aprendizagem. O tema orientador do congresso foi a Acessibilidade, para além da Mobilidade.

O trabalho conjunto da FPCUB e da CONBICI revela a capacidade de organização e de iniciativa dos utilizadores de bicicleta, seja para demonstrar aos governos urbanos que é preciso mudar o paradigma, seja para contribuir para a reforma estrutural do Transporte Urbano (tal como os recentes contributos para a “Estratégia Nacional da Mobilidade Ativa 2020-2030” ou ainda para o “Portugal Ciclável 2030”).

Contando com uma participação de mais de 200 congressistas, discutiram-se cinco temas ao longo do programa definido: melhores acessibilidades com duas sessões, melhores comunidades, melhor economia, melhor ambiente e saúde, e, por fim, melhor turismo. Foram apresentadas 41 comunicações.

Em síntese, as reflexões ao longo do congresso registam-se com as seguintes conclusões/observações:

1. Mantém-se a necessidade de normas de segurança no fabrico de bicicletas, com especial destaque para a importância da iluminação, esclarecendo-se características das Bicicletas Elétricas ou das Electric Pedal Assisted Cycle (EPAC);
2. Abordou-se a evolução do papel da bicicleta na sociedade e do estigma de pobreza para uma afirmação de identidade e diferenciação. Colocou-se a questão relativamente aos encargos do automóvel (importação e combustível) quando comparada com a acessibilidade económica da bicicleta, a qual, contribui para libertar disponibilidades financeiras para outras despesas na economia local (assinalou-se a necessidade de estudar os benefícios dessa mudança na perspetiva das comunidades locais);
3. Os desafios ao uso da bicicleta no Continente Africano, foram assinalados por uma apresentação que destacou a falta de infraestruturas cicláveis, a forte implantação do transporte motorizado e o estigma da pobreza característico de sociedades com elevados níveis de desigualdade, entre outros fatores, e que corroboraram, nesse trabalho, quanto à “não-adaptação à bicicleta como meio de transporte”;



4. O projeto “Pedalar sem Idade” demonstrou que um simples ato de levar a passear (em bicicletas adaptadas) a população de idade avançada e, em particular, com mobilidade condicionada/reduzida, tem demonstrado toda uma filosofia com importantes benefícios para as comunidades locais a nível internacional;
5. A Escola Secundária da Gafanha da Nazaré representa um excelente exemplo da massiva adoção da bicicleta pela comunidade escolar - 50% dos alunos e professores usam-na na deslocação pendular para a escola – e, o Gafe Bike Lab, tem sido uma referência de experimentação, inovação e empreendedorismo, através da qual toda a comunidade se entreja com o objetivo de usar ainda mais a bicicleta;
6. O projeto “Serpente papa-léguas” enquanto jogo da mobilidade sustentável, em Évora, representa uma participação de 25% das 2100 crianças do Primeiro Ciclo nessa cidade;
7. Os benefícios e resultados possíveis de projetos de mudança de comportamentos de mobilidade para modos mais sustentáveis, como o caso do “Serpente Papa-léguas”, permitem destacar a importância das normas sociais e das figuras de referência - nomeadamente os pais - comprovando a inevitabilidade de agir para se produzir mudanças significativas;
8. A qualidade e hierarquização da rede nacional de infraestruturas cicláveis e equipamentos coletivos de transporte, têm de ser parte da equação da acessibilidade do território, para além da mobilidade, e devem merecer destaque nos princípios que presidem a uma política mobilizadora da população;
9. No primeiro painel das acessibilidades foi dada oportunidade de conhecer diversas medidas que algumas autarquias se encontram a implementar, e nas quais, a bicicleta desempenha um papel fundamental: da materialização do conceito abstrato da *Mobility-as-a-Service* em Cascais; às medidas que se encontram a ser adotadas para que Lisboa acolha uma nova revolução pacífica, a favor dos modos suaves; das táticas de prototipagem rápida adotadas no Porto a favor dos modos sustentáveis; à estratégia traçada para tornar Valência a cidade mediterrânica para a bicicleta, através da sua Agência Municipal que se dedica em exclusivo a este modo;
10. Foi também dado a conhecer alguns riscos e enviesamentos enfrentados pelos municípios na sua missão para dar lugar às bicicletas. Foram enumerados vários problemas recorrentes que resultam do excessivo enfoque em pistas dedicadas, concebidas por técnicos bem intencionados, contudo merecendo uma ineficiente preparação e execução, sem a participação das organizações da sociedade civil. Sem haver um entendimento conceptual minimamente esclarecido e amplamente partilhado, dificilmente os referidos desafios poderão ser ultrapassados com sucesso. Assim, refletiu-se quanto aos conceitos, desde a faixa ciclável na pequena rua, aos corredores verdes que dão vida às amplas paisagens, passando pelas ciclovias, ecopistas, às respetivas funções, desafios, materiais e equipamentos;
11. Abordaram-se temas como a criação e melhoria de infraestrutura ciclável, de sistemas de partilha de bicicletas, a integração e complementaridade entre o sistema de transporte coletivo e a bicicleta, assim como, os exemplos das Áreas Metropolitanas de Lisboa, Barcelona e Zaragoza, e os respetivos objetivos estratégicos (quanto à mudança



- das atuais repartições modais), para os quais é cada vez mais necessária, ao nível institucional e de governo, a colaboração intermunicipal no setor dos transportes;
12. Evidenciou-se o Projeto Portugal Bike Value no ecossistema nacional relacionado com a produção de bicicletas e componentes, demonstrando-se o potencial do território nacional para localização de indústrias do setor, recordando-se que a produção anual de bicicletas em Portugal ultrapassa os três milhões de unidades, apesar de apenas 5% das bicicletas ficarem no mercado nacional;
 13. Chamou-se à atenção de que há escassez de dados e metodologias para quantificar o valor económico dos vários benefícios da bicicleta e o projeto “BooST – Impulsionar a Bicicleta em Cidades Principiantes” pode ser um exemplo para impulsionar a utilização da bicicleta, nomeadamente através de ferramentas de apoio ao planeamento, incluindo um modelo de avaliação do Potencial Bruto para a Bicicleta (GPC) e um modelo de avaliação do Valor Económico para a Bicicleta (EVC). Assinalou-se assim o forte efeito multiplicador na economia local, mas também a quantificação do valor económico dos benefícios sociais da utilização da bicicleta na saúde e no ambiente;
 14. O congresso procurou focalizar-se na acessibilidade para além da mobilidade contemplando-se as ações em curso em várias cidades portuguesas e espanholas. As políticas públicas dos dois países apresentam algumas diferenças e o “Observatório de políticas de mobilidade em bicicleta” é um exemplo disso. A FPCUB desenvolverá esforços relativamente à criação de uma Rede de Cidades pela Bicicleta, seguindo o modelo espanhol da “Red de Ciudades por la Bicicleta”;
 15. Têm existido iniciativas e programas, contudo, há ainda a preocupação de que as políticas públicas deverão merecer um debate mais profundo sobre a reforma do setor do Transporte Urbano. Essa reforma tem que passar pelas metodologias de planeamento na elaboração dos Planos de Deslocações Urbanas, dos respetivos Planos Diretores Municipais e por um paradigma de *fazer cidade* para as pessoas e para os lugares;
 16. Passar da cidade automóvel para a cidade humanizada e descarbonizada foi a mensagem deixada para aqueles que persistem em soluções pontuais sem fazer a necessária reflexão sobre os regulamentos e as estratégias que não contrariam os valores atuais da repartição modal. Estes valores são muito preocupantes, sobretudo quando os índices de poluição são ecologicamente assustadores e causadores de tanta morte, para além da insegurança em acidentes fatais, em particular, dentro das cidades;
 17. Existe a necessidade de se trabalhar em relação à acessibilidade à escala das cidades, das regiões e do país, e o exemplo suíço foi referenciado pelas redes nacionais, regionais e locais de infraestruturas cicláveis que se entrecruzam com o EuroVelo e que evidenciam políticas coerentes e consequentes na defesa de um sistema de acessibilidade em bicicleta;
 18. Um compromisso por um mundo mais respirável implica, de facto, diminuir drasticamente o nível de poluição do ar combatendo assim, em simultâneo, as alterações climáticas. Reforçou-se neste sentido, a necessidade de prosseguir políticas públicas de redução do acesso do automóvel ao centro das cidades, incentivando o uso



de modos de deslocação suave (a pé ou de bicicleta) e dos transportes público e partilhado, aumentando a rede de vias cicláveis, ampliando os passeios para dar mais espaço às pessoas e limitando o espaço dedicado ao estacionamento no centro das cidades, nomeadamente junto dos empregadores e de instituições de ensino para servirem de modelo às mudanças comportamentais exigidas. Para além das autoridades ambientais se preocuparem com as medidas de qualidade do ar, é importante que a sociedade civil, através das associações de utilizadores de bicicleta e de mobilidade ativa, participem em projetos de “ciência cidadana” de monitorização do ar que respiram, recorrendo, por exemplo, a dispositivos de medição da qualidade do ar existentes no mercado, cujos dados produzidos devem ser partilhados por todos os agentes interessados numa mobilidade mais sustentável e saudável;

19. Os dados são importantíssimos. Em Sevilha existem dados anuais da utilização da mobilidade ativa e o observatório da bicicleta compila os dados das cidades espanholas. Em Portugal o acesso aos dados é difícil e a sua inexistência contribui para acrescidas dificuldades nos processos de planeamento;
20. O Bike Friendly Index, que voltará em 2019 a apresentar o índice das cidades referentes à bicicleta, retratou a dificuldade de acesso/tratamento dos dados. Será desenvolvido trabalho conjunto com o Instituto Nacional de Estatística relativamente a uma recolha de dados mais regular no que diz respeito ao uso da bicicleta ao nível nacional;
21. A falta de atualização do Regulamento de Sinalização de Trânsito continua a ser um problema, impedindo que se implementem zonas de coexistência, zonas 30 ou uma Rede Ciclável melhor sinalizada. A falta da atualização do regulamento leva a que os municípios implementem sinais aleatoriamente;
22. O cicloturismo enquanto projeto territorial necessita de uma rede ciclável contínua e congruente. Para o efeito, os caminhos devem ser considerados um património estimável devendo existir um sistema de incentivos que motivem as Juntas de Freguesia a tratar da sua manutenção. Às Câmaras caberia o desenho de uma rede de ligação entre vilas e cidades utilizando esses caminhos bem como estradas de pouco tráfego, de modo a possibilitar o desenho de rotas temáticas culturais, religiosas desportivas, etc;
23. Apontaram-se como temas relevantes para o turismo: a intermodalidade com o sistema ferroviário ao nível regional, nacional e ibérico; a necessidade de existência de vias cicláveis para entrar em todas as cidades em condições de segurança; um maior investimento em educação e sensibilização para o turismo ativo, e para a potencialidade sócio, histórico e económico da viagem de bicicleta; a monitorização e utilização de dados em tempo real que poderá consubstanciar um observatório viabilizando a definição de estratégias de desenvolvimento do cicloturismo;
24. Portugal e Espanha concluem o presente congresso com um reforçado compromisso de cooperação ibérica, designadamente no que diz respeito ao projeto EuroVelo e à promoção das rotas cicláveis de interesse mútuo. Está em curso um trabalho de articulação que permitirá submeter uma proposta de ligação da rota EuroVelo 1 à rota EuroVelo 3 (entre Caminha e Santiago). Adicionalmente, encontra-se em estudo uma nova rota EuroVelo com vista à ligação entre Lisboa, Madrid, Lurdes e Lyon;



25. A FPCUB e CONBICI reforçam o seu entendimento relativamente às expectativas de melhoria da Estratégia Nacional de Mobilidade Ativa recentemente apresentada pelo Governo Português. Aguarda-se um adequado enquadramento de orientações a várias escalas de território, desde logo a nível internacional, para o qual a rede EuroVelo, pode ser fundamental, ao nível ibérico para o qual a ConBici e o Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta são ativos contribuidores, e ao nível nacional, regional e local para os quais é necessária uma visão sem fronteiras no que diz respeito ao desenvolvimento sustentável e que se tem de traduzir numa visão holística em matérias correlacionadas com o Ambiente e Transportes. Neste âmbito, reitera-se a necessidade de uma profunda alteração nos processos de planeamento estratégico e na colaboração institucional do Governo e das instituições públicas competentes com a sociedade civil;
26. O XVII Congresso Ibérico “A Bicicleta e a Cidade” realizar-se-á em Barcelona e encontra-se planeado para outubro de 2020;
27. Felicita-se a Câmara Municipal de Cascais e as demais organizações, patrocinadores, participantes, oradores e moderadores pela realização deste congresso, pelo ativismo, mobilização e qualidade científica e técnica dos trabalhos apresentados.

Cascais, 4 de maio de 2019

