

## III ENCUENTRO MUJERES CICLISTAS

19 y 20 mayo 2018 **VALENCIA**

# Hacia la ciudad amable todas contamos

A vibrant, colorful illustration depicting a diverse community in a city. The scene includes people walking, cycling, and using public transport (train, bus). It also shows a market stall, a playground, a person in a wheelchair, and various urban elements like buildings, trees, and a dog. The overall theme is community and accessibility.

Centre del Carme Cultura Contemporània | Complex Esportiu-Cultural Petxina | Museu Valencià d'Etnologia



ISBN: 978-84-09-19959-4

Esta obra ha sido publicada por la asociación **Valencia en Bici-Acció Ecologista Agró** (valenciaenbici@conbici.org).

Equipo Editorial: Diego Ortega Botella y Belen Calahorro Lizondo.

Maquetación: Fem comboi gràfic

Primera edición digital: marzo 2020

# ÍNDICE

|                                                          |     |
|----------------------------------------------------------|-----|
| PRÓLOGO .....                                            | 5   |
| PRESENTACIÓN.....                                        | 9   |
| COMUNICACIONES EJE 1: LA CIUDAD AL ALCANCE DE TODAS..... | 23  |
| COMUNICACIONES EJE 2: EN BICI MOLA MÁS: .....            | 111 |
| COMUNICACIONES EJE 3: RETOS DE BICI.....                 | 207 |
| COMUNICACIONES EJE 4: CIUDADES COMPARTIDAS .....         | 341 |
| EXPOSICIÓN MUJERES CREATIVAS.....                        | 487 |
| ANEXO: PROGRAMA DEFINITIVO .....                         | 505 |





# PRÓLOGO

Cuando nos embarcamos en la realización del XV Congreso Ibérico “La Bicicleta y la Ciudad” teníamos en mente el buen hacer que las compañeras de Zaragoza habían desarrollado en la edición anterior. El listón estaba muy alto y nosotras no queríamos ser menos. La ilusión con la que afrontamos el Congreso en València no trataba de satisfacer nuestro ego y competir con las compañeras sino más bien al contrario, era un intento por poner en valor el trabajo iniciado por ellas y, si era posible, avanzar en la promoción del ciclismo urbano.

Una de las cuestiones que nos parecía importante era la apertura del congreso a la ciudadanía valenciana. No queríamos un congreso en el que solo tuviera cabida el “gremio ciclista”, sino que queríamos un congreso inclusivo que tuviera como auténtico referente a todas las personas (integrando las diferencias de género, edad, clase, capacidades de movilidad y resto de diversidades) y las necesidades que estas tienen: salud y bienestar, acceso a bienes y servicios, sostenibilidad... Con este planteamiento el congreso lo enfocamos como una herramienta de apoyo que nos iba a permitir trabajar en la transformación cultural que todo cambio de modelo urbano necesita o, dicho de otro modo, tratamos de ir de la ciudad ciclista a la Ciudad Amable.

El concepto de Ciudad Amable es el resultado de una reflexión colectiva surgida en València en Bici (Acció Ecologista-Agró) a partir de la ICE Ciudad 30. La idea central en la que se asienta es que las ciudades y sus calles han de aproximar su diseño a la escala humana y así fomentar la igualdad, empatía, confianza, seguridad, alegría... La amabilidad es una manera especial de tratar a los demás y una actitud para abordar los problemas de manera positiva. En nuestro caso, la amabilidad se traduce en la necesidad de convertir nuestras ciudades en lugares convivenciales, sostenibles, saludables, inclusivas... y de este modo cambiar el paradigma urbano que hegemoniza la desigualdad y el uso masivo de los vehículos motorizados.

En honor a la amabilidad, queremos agradecer la colaboración y el apoyo que el resto de compañeros y compañeras de València en Bici- Acció Ecologista Agró han realizado durante todo el proceso del desarrollo del congreso.

Bajo el lema **“Hacia la ciudad amable; todas contamos”**, realizamos en diferentes barrios de la ciudad una gran cantidad de actividades, lúdicas y culturales, que acompañaron a los actos propios del congreso y que buscaron fortalecer la red ciudadana, organizativa, profesional y política de la movilidad urbana sostenible en nuestra ciudad. Y es que, conseguir una ciudad amable con menos ruidos, con más espacios verdes y de uso social y con menos coches, pasa por incluir a la ciudadanía en la toma de decisiones sobre las transformaciones urbanas.

Pero la amabilidad no está exenta de conflicto. Desde que empezamos a reunirnos y dar forma al congreso hasta la publicación de estas comunicaciones han pasado muchas cosas. Algunas buenas y otras algo más complejas de resolver. Entre las positivas cabe destacar que el congreso se convirtió en un elemento clave de esta reflexión colectiva y, como no podía ser de otro modo, nos permitió trabajar con quienes de una manera u otra se organizan entorno a la transformación sostenible de la ciudad.

Cercanos a nuestra visión de urbe se unieron otras organizaciones ciclistas en la coordinación del evento así como empresas y administración pública. A todas las personas de estas organizaciones, también queremos agradecer el apoyo y colaboración.

Pero lo más especial de todo fue conocer al voluntariado. Más de 50 personas que se unieron en el proceso final del proyecto y que trajeron aire fresco para el último empujón. Sin su solidaridad el congreso no hubiera tenido el éxito alcanzado. También ha sido muy positivo organizar el congreso junto con otros amantes y profesionales de la bici de otros territorios, como han sido los coordinadores de eje, que nos han ayudado a pensar y desarrollar contenidos desde la mirada de otras ciudades.

Dentro de nuestra ciudad, también hemos encontrado apoyo en las distintas sedes que recibieron las actividades del congreso. Con el objetivo de llegar a más personas y polinizar la ciudad con la cultura ciclista elegimos dos museos y un espacio deportivo-cultural. La singularidad de cada sede fue un valor añadido del congreso pues nos permitió disfrutar patrimonio arquitectónico de la ciudad.

Por su parte, el hecho de haber tardado algo más de año en publicar las comunicaciones es un lastre que nos hubiera gustado evitar. Y es que, tejer afinidades y puentes con otras organizaciones, junto con trabajar en nuestros ratos libres han alargado el proceso de publicación. Al decir esto no queremos polemizar, pero sí poner sobre la mesa algunas de las dificultades y motivos de nuestra demora.

Con la perspectiva que nos da el tiempo transcurrido desde la finalización del congreso, podemos afirmar que la diversidad y cantidad de contenido generado refleja el auge que está teniendo el uso de la bicicleta en nuestra sociedad. Es por esto que consideramos que el valor de los textos recopilados estriba precisamente en ser, en cierto modo, un documento histórico que recoge una época de transición en la que ya se ha sobrepasado el pico del petróleo y, por tanto, refleja el cambio cultural que estamos viviendo. Al mismo tiempo, pensamos que las experiencias recogidas hacen un documento único en el sentido que es divulgativo. Esto facilita la lectura y abre la bicicleta a un público potencial que hasta el momento no se ha lanzado a pedalear y que ahora puede encontrar en esta publicación nuevas motivaciones y afinidades que le animen a usar cotidianamente la bicicleta. En este documento también hemos incluido como Anexo el programa del congreso completo para que se llegue a conocer mejor el contexto en el que se realizaron las comunicaciones.

Una sensibilidad importante que en este momento del proceso de transformación de las ciudades ha sido desarrollado desde el último congreso, es la red de mujeres ciclistas con su **III Encuentro de mujeres**. Reflejo del crecimiento de la sensibilidad feminista en nuestra sociedad y en nuestros colectivos, esta red pretende llevar la equidad y diversidad al espacio público, ciudades y organizaciones, a través del símbolo de la bicicleta. Así, se actualizó el documento “Mujeres Ciclistas. Guía de Lecturas y Recursos”, que se puede [descargar aquí](#) y se expuso libros de mujeres y bici en distintos espacios.

Nos gustaría finalizar este prólogo señalando que en el contexto actual de EMERGENCIA CLIMÁTICA es un imperativo cultural poner en valor el uso cotidiano de la bicicleta. Y eso pasa por dejar de aplicar políticas públicas que fomentan el gasto desmedido de combustibles fósiles. No se trata de aumentar el uso de las autopistas urbanas, de construir dársenas portuarias que incrementan la contaminación ambiental con cruceros y camiones, o de promocionar la compra de automóviles con los planes PIVE. Se trata de aplicar políticas públicas que piensen en lo local. En la consolidación de un transporte público que permita tejer redes socioeconómicas de proximidad. En mejorar la planificación urbanística para que el espacio público priorice los medios sostenibles. En incluir el uso de la bicicleta en todas las edades y en todas las políticas. En definitiva, aplicar políticas de futuro que construyan un territorio saludable e inclusivo en el que la promoción y fomento del ciclismo urbano esté tan presente en las esferas públicas y privadas como actualmente lo está el automóvil.

Equipo editorial.





# PRESENTACIÓN

Bajo el lema **“Hacia la ciudad amable todas contamos”** se ha buscado profundizar en la transformación cultural que necesariamente acompaña todo cambio de paradigma urbano y que, en este caso, entiende la ciudad de una manera igualitaria saludable y sostenible.

Es por ello que los “ejes amables” en los que se ha fundamentado el congreso están pensados para abordar de manera holística la complejidad urbana en la que cotidianamente nos desenvolvemos y en la que la bicicleta se inserta. Entender la relación dinámica entre ciudadanía, urbanismo y modos de desplazamiento creemos es la mejor manera de lograrlo, de ahí que creamos 4 bloques temáticos desde los que trabajar durante los días del congreso.

En este sentido, las comunicaciones recopiladas y presentadas a continuación, entendemos que reflejan (en la mayor medida de lo posible), la diversidad de experiencias que se dan en el espacio urbano de la movilidad.

## Comunicaciones Eje 1 – La ciudad al alcance de todas

- Pedalada de la Dona en Terrassa. MARTA LLADÓ CARDONA (Asociación BITER)
- “Bicicleta tiene nombre de mujer”. MARCOS ALFONSO GARCÍA CAMPO
- Composcleta en Femenino. LOURDES SESTO (versión en castellano)
- Composcleta en Femenino. LOURDES SESTO (Versión en galego)
- El pueblo en bicicleta. Análisis de prácticas de movilidad desde la perspectiva de género. JOAN SANFÉLIX ALBELDA
- Asociaciones y bicis: retos para garantizar la igualdad. IRIA VÁZQUEZ SILVA
- El programa Biciempresa, fomento de uso de la bicicleta eléctrica. CARLES CONILL
- Conclusiones Foro Mundial de la Bicicleta Lima 2018  
Proyecto Social de Todobici. SILVIA LÓPEZ IZQUIERDO
- Hablar y Caminar, VI encuentro Andando. Burgos, 17 y 18 febrero 2018. CARLOS ORTÍ. Presidente de Andando
- Educación vial, educación normativa, como encerrar a la infancia. CARLOS POBLETE
- Juntos Prevenimos, Parque Infantil Tráfico Elche. JULIO FERNÁNDEZ BERNAL

## Comunicaciones Eje 2 – En Bici Mola más

- El cicloturismo en bici eléctrica: Una oportunidad para el fomento del turismo sostenible. PATRIZIA MASSANO
- Plano Nacional de Ecopistas. FILIPE BEJA
- La Bicicleta eléctrica: Revisando 30 años de Investigación. GERARDO PEDRÓS
- Bicicletas vs e-Marketing. RAFAEL VILLALBA
- ¿Cómo afectan las inversiones térmicas a la calidad del aire de las ciudades? ¿Y una noche de fuegos artificiales? Ciencia Ciudadana. CARLOS PÉREZ OLOZAGA y JOSÉ ANTONIO MEOQUI ECHEVERRIA
- Marcha Ciclorista Dones Bicibles. M JOSÉ SILVESTRE GARRIGÓS

## Comunicaciones Eje 3 – Retos de Bici

- Cicloturismo arquitectura y mujer. TERESA
- La ciclogística para el relevo económico y la adaptación urbana de Madrid. JAVI ESQUILLOR. MAR de MOVILIDAD, MARES Madrid
- Kilómetros pedaleando conectando música & bicicleta. SOFÍA GUERRA ORTEGA
- El recorrido y sus tangentes. La comunicación urbana y el registro artístico a modo de ruta. IRENE COVALEDA VICENTE
- Estudio de seguridad en el aparcamiento de bicicletas en Pamplona. XABIER AQUERRETA ROMEO
- 1867/1868 Huesca. 150 años de la primera vez que se montó en bicicleta/velocípedo en España. 2017/2018. Celebración. ALEJANDRO JOSÉ GONZÁLEZ GUIJARRO
- Ciclistas peripatéticos. JAUME CARNÉ, BICI Cultura BCN
- Queremos el **Camí del Xúquer**. PEDRO DOMÍNGUEZ GENTO
- Defensa del cicloturismo desde el punto de vista de la ecología. ELENA KRAUSE SUÁREZ
- La Belleza de lo simple. (3000 kilómetros por Europa en 37 días). EVELYN VILLEGAS GARCÍA
- La Red Eurovelo en la Península Ibérica. MANU CALVO

- Casos de éxito en la puesta en marcha de rutas de turismo en bicicleta. CHUS BLÁZQUEZ SÁNCHEZ
- La bicicleta todoterreno y la defensa ciudadana de las vías pecuarias: potencial turístico y deportivo. ANTONIO CONTRERAS

#### Comunicaciones Eje 4 – Ciudades Compartidas

- Hacia un código de la Calle. De la ordenanza de circulación y transportes a la ordenanza de movilidad. JAUME J. PORTET
- Gipuzkoa pedalea hacia la movilidad sostenible y saludable. MARISOL GARMENDIA
- El parking inteligente con seguro. MARTA RECASENS ALSINA
- El sismo del 19S y el papel de la bicicleta. BERENICE ZAMBRANO
- Accesibilidad en entornos urbanos: peatones con ceguera/baja visión. Evolución del concepto. MARÍA ROSARIO RODRÍGUEZ DE LUENGO
- La bicicleta y la ciudad – comportamiento de los bici-usuarios en la ciudad. JUAN CARLOS MARTÍNEZ PARRA y LAURA VALENTINA HERRERA HERRERA
- Propuesta metodológica para el diseño de caminos escolares seguros, aplicación en el barrio de Benimaclet, Valencia, España. JOSÉ ANTONIO VALVERDE REGUERA
- Ciclocalle: La Bici Colonizando Las Calzadas Urbanas. JAVIER COBELA PUIG
- Programa de Movilidad Sustentable (PMS) Universidad Austral de Chile. PROFESOR OTTO LÜHRS MIDDLETON
- La (incompleta) proyección de Sevilla como “ciudad ciclista”. PEDRO MALPICA

# Ejes Congressuales y III Encuentro de Mujeres Ciclistas

## EJE 1. LA CIUDAD AL ALCANCE DE TODAS

### Presentación del eje

El eje 1, coordinado por Ignacio Uribe Larrea, se llama “la ciudad al alcance de todas” y el conjunto de textos recopilados van a girar entorno a los diversos colectivos sociales que habitan la ciudad y las necesidades que tienen a la hora de realizar sus desplazamientos urbanos. De ahí que se incluyan aspectos como:

- Bicicleta y género.
- La Movilidad de personas con diversidad funcional.
- La autonomía infantil en bici.
- Los desplazamientos en bici al trabajo, la escuela, el instituto, al mercado, etc.
- La bicicleta y las relaciones intergeneracionales e interculturales.

### Conclusiones del eje

Cuando hablamos de “La ciudad al alcance de todas”, es inevitable reflexionar sobre quiénes son los sujetos sociales que se ven privados de la ciudad, tanto por las prácticas urbanísticas en las ciudades contemporáneas como por la generación de discursos de “lo urbano”, que tienden a dulcificar desde los estratos sociales hegemónicos nuestras luchas, despojándolas del contenido subversivo y transformador que pretenden los diferentes movimientos sociales en torno al feminismo en el entorno urbano.

La primera conclusión de nuestro eje es el hecho de que sólo los feminismos pueden y deben aportarnos la visión que es necesaria dentro de los movimientos sociales y las instituciones a la hora de transformar nuestras diferentes visiones sobre las posibilidades de uso del espacio urbano. Las comunicaciones de género formaron el grueso de nuestro eje. Con ellas, acompañadas de tantas compañeras activistas del espacio público urbano, el ecofeminismo y la movilidad sostenible, pudimos conocer, por un lado, la importancia de las subjetividades feministas en la construcción de nuevos espacios urbanos y, por otro, pudimos comprobar las enormes carencias que tenemos los movimientos sociales por la movilidad sostenible en cuanto a la perspectiva de género y los cuidados de la vida. Así, las comunicaciones de género pertenecientes a nuestro eje consiguieron marcar una nueva línea de trabajo para los movimientos sociales en torno a la movilidad sostenible, y que formaban parte esencial de los objetivos del eje.

En la misma línea de exploración de las subjetividades urbanas que se ven privadas de su ejercicio del derecho al espacio urbano y la movilidad, contamos en nuestro eje con un plenario donde se nos expuso la realidad de las personas que enfrentan

violencias y desigualdades en el uso de la calle, como son las personas con diversidades funcionales. “La movilidad excluida” fue la herramienta con la que quisimos dotar a los movimientos por la movilidad sostenible de una visión amplia de los agentes de “lo urbano” que son sistemáticamente apartados del análisis, transformación y seguimiento del espacio urbano. Además, dotarse de herramientas que profundicen en nuestra empatía para con otros movimientos sociales en torno al derecho a la ciudad nos permite alcanzar un espectro más amplio de frentes de reivindicación crítica para con las entidades políticas, tan habitualmente caracterizadas por ejercer lo que Foucault llamaba la “modalidad pastoral de poder”, consistente en “calmar las hostilidades en el seno de la ciudad y hacer prevalecer la unidad sobre el conflicto” (Foucault, 1991: 101-102).

Si bien es cierto que el objetivo del eje pretendía alejarse de la ciudad vista desde la bicicleta, hay algunos aspectos en los que no hemos podido profundizar, y que nos dejan una sensación agri dulce con respecto al eje. Nos referimos a los ejes de violencia que se enfrentan desde la cuestión étnica o de raza, así como la cuestión de clase. Son dos aspectos que no hemos podido explorar, y que consideramos muy pertinente plasmar en el resumen de conclusiones de nuestro eje como carencias fundamentales del mismo.

Finalmente, os invitamos a visualizar los videos de las sesiones que pudimos grabar durante el desarrollo del eje, para poder seguir profundizando individual o grupalmente en las conclusiones que nos dejaron los diferentes ejes .

## EJE 2. EN BICI MOLA MÁS

### Presentación del eje

El eje 2, que hemos llamado “En bici mola más”, ha sido coordinado por Laura Vergara. El foco de atención se ha ubicado en los impactos y beneficios de la práctica del ciclismo urbano y se ha buscado hablar del ciclismo en términos de economía, de beneficio ecológico y de salud. Esto incluye:

- Bicicleta y salud. De la seguridad vial ciclista a la movilidad saludable.
- Bici-economía: cicloturismo, talleres, logística de última milla y bicicletas de carga, balance económico de la bicicleta en la ciudad (motor económico al igual que ahora lo es el coche).
- Beneficios Sociales: mejora de la red vecinal
- Beneficios medioambientales: calidad del aire, impactos de la velocidad, movilidad eléctrica, dependencia del petróleo).

## Conclusiones del eje

Los Beneficios Sociales en más ciudades se van visibilizando. Numerosas urbes de diverso tamaño ya no solo implementan acciones para el desarrollo del ciclismo urbano, sino que diseñan políticas integrales y herramientas para integrar la bicicleta en otras áreas.

El reto es atraer a nuevos ciclistas para generar un gran cambio modal, que facilite también otros medios autónomos o de uso colectivo. La gestión de los datos generados para mejorar en el diseño, así como hacer visible el impacto positivo del ciclismo puede dar mucho que hablar en el contexto actual de Emergencia Climática.

La presencia infantil sobre la bici, se entiende como una herramienta de transformación cultural e indicador de la calidad de la calle. Por ello, en la formación relacionada con la bici, se sensibiliza en la desnaturalización de la vía pública dominada por la hegemonía segregacionista del automovilista frente al espacio público vivencial compartido. Se propone buscar complicidades con la infancia y las familias con mucho que aportar.

En la salud y medio ambiente el 92% de la población que vive en ciudades, no respira aire libre de contaminantes. La suma de salud y ciencia muestran datos o evidencias que justifican la necesidad de tomar medidas con presteza.

La relación causa-efecto no es inmediata, la escala temporal y espacial son diferentes, la contaminación no tiene fronteras y es invisible e imperceptible. Las principales fuentes de emisión son el transporte. Las administraciones se deben implicar y priorizar la importancia de este problema.

Se han analizado experiencias de análisis de la calidad del aire desde la perspectiva de la ciencia ciudadana y las comunidades para compartir datos que están generando propuestas para reducir el impacto de la contaminación, mejorar la calidad de vida y de los espacios urbanos.

Por otro lado, numerosas investigaciones indican la relación entre la calidad del entorno urbano en el que vivimos y nuestra salud. Recordemos que las enfermedades crónicas y los accidentes de tráfico continúan siendo en los países industrializados las más importantes causas de muerte prematura. Se plantea como reto, por tanto, priorizar los programas de salud comunitaria y preventiva orientados a incrementar el uso cotidiano de la bicicleta.

El impacto económico de la bicicleta y el movimiento ciclista abre una oportunidad de mercado y empleo que hace imprescindible la necesidad de anticiparnos al futuro. En la empleabilidad del sector de la bicicleta ya no se busca a alguien aficionado, sino capacidades y competencias.

Algunos de los sectores que se están desarrollando en este campo son la ciclogística, nuevas tecnologías, infraestructuras, turismo, producción industrial, formación y medio ambiente con la previsión de que puedan crear 350.000 empleos al año. Si no definimos las capacidades y competencias necesarias para ello estaremos perdiendo esta oportunidad.



Un sector con mucho potencial por desarrollar en España es el cicloturismo y la oportunidad que concede para el desarrollo local y la expansión de la economía de proximidad.

Debemos reducir su impacto paisajístico, contar con espacios señalizados, guías y personal especializado en la realización de rutas e información turística. La adecuada conservación de las carreteras secundarias, los caminos rurales y otro tipo de vías serán muy útiles para el desarrollo del cicloturismo que se diversifica. Debemos sumar a la red de infraestructuras cicloturistas servicios, patrimonio y paisajes naturales atractivos, interconectando redes que lleguen más allá de fronteras o propuestas inconexas. Diseñar teniendo en cuenta desde el diseño la ciclabilidad, la conectividad y los espacios compartidos, incluso la conservación de las vías ferroviarias compatibles con el auto-transporte de personas, zonas peatonales y ciclables.

Sellos de calidad; viajeras que se convierten en personajes públicos a través de redes sociales o documentales y programas de radio especializados en bicicleta continúan generando y consolidando cultura y tribu cicloturista.

Por su parte, las bicicletas de carga con capacidad para transportar entre 50 y 250 kg de mercancías de diferentes tamaños son ya una realidad en nuestro entorno. La progresiva peatonalización de las ciudades, el pago por entrega y la capacidad para sustituir vehículos motorizados de gran tonelaje son las mayores oportunidades. Estas empresas, en su mayoría son responsables con las personas contratadas, ofreciendo una imagen seria. Los operadores logísticos son los principales clientes, con objetivos comunes pero también con una visión distinta de una ciudad orientada para desarrollar sus negocios.

La financiación necesaria, especialmente la inicial, debe ser estudiada con atención y encontrar formas jurídicas que acojan la realidad, necesidades y dificultades del emprendimiento. La formación de perfiles técnicos de alta responsabilidad en la empresa como la jefatura de tráfico y otras para los equipos de trabajo serán importantes. Las estructuras digitales que optimicen recursos y tiempos formarán seguro parte del futuro.

La masculinización del sector genera una brecha de género que requiere análisis y medidas que puedan transformar esta realidad. Los envíos gratuitos están restando valor y precarizan las condiciones del régimen de autónomos.

Las iniciativas ciclologísticas, en diferentes lugares del territorio, están encontrando problemas similares, de ahí la importancia de intercambiar información. Acumular la riqueza de los procesos ensayo-error-ensayo-acierto para detectar las necesidades del sector son propuestas que se lanzan.

Alrededor de la Bici eléctrica surgen puntos diferenciados, se cuestiona la clasificación como bicicleta y que el uso del pedaleo asistido puede llevar a una pérdida de masa muscular, destacando ideas como auto-transporte, libertad frente a dependencia. Pero en el lado de la promoción se plantea la falta de inversión empresarial. Las ayudas económicas a la movilidad eléctrica no se están facilitando para las bicicletas.

## EJE 3. RETOS DE BICI

### Presentación del eje

El tercer eje llamado “Retos de bici” ha sido coordinado por Carlos Rodríguez y se ha centrado en abordar los desafíos y resistencias a los se enfrentan los movimientos ciclista en esta época de cambio y transformación que supone romper con el modelo hegemónico del transporte e introducir la práctica normalizada de la bicicleta en la ciudad. Desde este planteamiento se han incluido temas como:

- Educación para la movilidad en bicicleta: bikeability o cómo enseñar a ir en bici.
- Comunicación, promoción y ciclismo (como se representa a la bicicleta en la prensa, el cine...)
- Encuentros y desencuentros en el cambio de cultural: tema de aparcamientos, normativa, plan estratégico
- Otras modalidades de la práctica en bicicleta (ciclismo de carretera y BTT)
- Intermodalidad (bici+transporte público)

### Conclusiones del eje

El Eje 3 “Retos de Bici” se centró principalmente en una indagación de radical importancia ¿Cómo podemos hacer mejor nuestro trabajo como técnicos o activistas probici? ¿Qué herramientas nos pueden ayudar en esta labor?

En un momento de crisis del modelo de movilidad hegemónico con una industria automovilística en proceso de mutación y con el fantasma de la contaminación ambiental ya evaluado en cifras de muertos/año, en el eje se han trabajado ciertas claves para hacer más eficiente el abordaje de los desafíos y resistencias a los que se enfrentan los movimientos ciclistas.

Mejorar la forma de comunicar se decanta como un factor clave: Con un sistema hostil a la movilidad ciclista para promover el uso diario y cotidiano de la bicicleta en la ciudad, ha quedado claro lo necesario que es adoptar un enfoque profesional de la comunicación dirigida tanto a usuarios y usuarias (cultura ciclista) como a los mass media hostiles y los políticos renuentes.

Otra preocupación es también la profesionalización del activismo generando proyectos que hagan aterrizar cambios desde los movimientos sociales. El reto de lograr financiación para desplegar estos proyectos fue otro punto que generó un gran interés.

La participación ciudadana en materia de movilidad ciclista y regeneración de la ciudad fue otro de los “topics” estrella. De un lado, se mostraron procesos estructurados

de participación muy ambiciosos como el Plan Estratégico de la Bicicleta (PEEB) y por otro, se trabajó con herramientas digitales de acceso libre que pueden ayudar a generar procesos participativos informales que promuevan una mayor conciencia de los retos de la ciudad y una mayor implicación de las personas ajenas a los movimientos probici en los asuntos de la ciudad amable y la movilidad activa.

Finalmente podríamos destacar otro vector en eliminación de barreras a la adopción y el uso de la bicicleta con la intermodalidad como protagonista y otros temas como el data science o las infraestructuras mostrando caminos de mejora.

Todos los contenidos del eje fueron de gran nivel y es la demostración de que se ha dado un gran salto cualitativo en este Congreso de València. El Congreso Ibérico la ciudad y la Bici, ya no es tanto una reunión de usuarios y usuarias de la bici como un verdadero foro de propuestas de gran nivel que desborda el marco del activismo probici para ser una cita de interés mundial para la movilidad ciclista.

## EJE 4. CIUDADES COMPARTIDAS

### Presentación del eje

Por último, el cuarto eje ha sido coordinado por Elisabeth Lorenzi y bajo el nombre de “Ciudades Compartidas”, ha centrado el interés en explorar el papel de la ciudadanía en su relación con las instituciones públicas y las dinámicas económicas, socioculturales y de ordenación del territorio que condicionan la conformación de las intervenciones de movilidad sostenible. En este eje se han tenido en cuenta las tres dimensiones, otorgando protagonismo a la participación ciudadana y a los retos que plantean los actuales modelos de ciudad a la hora de apostar por modelos sostenibles y/o ciclistas de movilidad. Es por ello que se han trabajado cuestiones como:

- Participación en el espacio público y Planificación Urbana (procesos participativos)
- Políticas aplicadas a la Ciudad al alcance de todas (atendiendo cuestiones de edad, género, raza, diversidad funcional...)
- Política de fomento y promoción del uso de la bicicleta en la ciudad atendiendo a sus contextos.

### Conclusiones del eje

La bicicleta en su origen implicaba una forma específica y autónoma de desplazarse por la ciudad y una percepción distinta que trascendía la forma instrumental de ir de un sitio a otro. Una percepción somática de lo urbano que implicaba un efecto de masa, entendida como fusión, a partir de emplear vehículos individuales.

Desde este planteamiento parece importante reconocer que desplazarse en bicicleta supone una apropiación del espacio público. Si esto es así ¿debemos entonces justificar la bici en un discurso cuando es claramente mejor? ¿Hay que legitimar lo que es en el fondo reconocer que es una anomalía? Estas cuestiones nos ubican en un escenario en el que la razón instrumental de la bici termina por ensamblarse al discurso hegemónico del transporte motorizado que, en muchas ocasiones, estigmatiza al sujeto ciclista pues le obliga a dar explicaciones de su elección, o dicho de otro modo, le obliga a la plusvalía de la explicación.

El cambio del discurso que se ha ido generando con el nuevo municipalismo, y que observa con inquietud (transparencia, dignidad, participación, principio de democracia radical y combatir la mercantilización), ha aparejado la bicicleta en estas retóricas de incorporación del espacio público y ciudadanía. Una reforma ética y estética para ofrecer imágenes amables que se subsumen en procesos de democratización en donde la bici se acaba convirtiendo en apoteosis. ¿Para quienes son amables las ciudades?

La bicicleta sirve, por tanto, para pensar las interacciones con el medio ambiente y dejar que la ciudad te recorra. Desde este planteamiento la bicicleta se torna un objeto puente de conexión entre comunidades diferentes. Cuerpos diferentes con identidades diferentes están presentes cuando vamos a lomos de nuestro caballo de ruedas. Así, gracias a las intersecciones de raza, clase, género... los colectivos pro-bici crean puentes y diálogo propio sobre las experiencias en bicicleta. Emergen nuevas formas de promover la bici más allá de la infraestructura porque la cultura es también una infraestructura; infraestructura humana y en el que las redes sociales son parte del cambio social.

En este punto la participación y la gobernanza serían conceptos clave en la medida que lo público se enriquece cada vez más de lo colectivo y el aprendizaje desde la auto-organización. La inteligencia colectiva va generando nuevos paradigmas hacia como se quieren las ciudades, más amables, integradoras e interesantes. Sin embargo, no hay que despistarse pues en ocasiones el urbanismo táctico y los procesos participativos pueden generar respuestas contraproducentes si no se hacen bien, o dicho de otro modo, pueden convertirse en una marca o un estándar de justicia social que finalmente deriva hacia situaciones en las que, a pesar de haber contado con la opinión de una parte de la ciudadanía, las propuestas luego no se pueden llevar a cabo por cuestiones competenciales, de voluntad política, técnicas... Así, hay que estar atentos a las contradicciones y oportunidades que ofrecen los procesos participativos en la medida que deben ser una herramienta que, al incorporar los diferentes puntos de vista, generan no sólo consensos y comunicación entre los grupos pro-bici y el gobierno, sino que también un ajuste de las soluciones a las necesidades.