

# TE MA DE CA PA

## ESSENCIAL

### Quatro rodas em força

Ainda somos um país de automóveis, com cerca de 60% a 70% da população a deslocar-se desta forma. Outros 30% andam a pé e apenas 1% se deslocará em bicicleta. Estão a construir-se quilómetros de ciclovias, mas os especialistas concordam que, antes de mais, devia mudar-se as mentalidades para que no futuro todas as vias sejam cicláveis, como no Norte da Europa. Segundo o site ciclovia.pt, há 1 787,060 quilómetros em 299 ciclovias, ecovias e ecopistas em pelo menos 115 municípios.

# CICLOVIAS SEM REGRAS POR ENTRE UMA SELVA DE CARROS

Percursos para bicicletas estão mal construídos porque não obedecem a regulamentação específica. Cada cidade faz à sua maneira e há fundos comunitários a ser mal utilizados

Por: **Joana de Belém**

Muitas estão mal construídas, não proporcionam condições de segurança aos utentes e, para além disso, não estão articuladas entre si. Como a conceção dos traçados está, na maior parte dos casos, na mão dos municípios, não tem havido uma linguagem comum que permita coser toda a rede de ciclovias urbanas, ligando de forma coerente as partes do território nacional. A maioria das redes é construída para efeitos de lazer e não para potenciar a redução do uso do automóvel no dia a dia. Pior: segundo especialistas que falaram ao IN Urbano, os fundos europeus que têm sido canalizados para este tipo de infraestruturas não estarão a ser gastos da melhor maneira.

“O que se verifica é uma cultura da tinta verde (ou vermelha), diz Frederico Moura e Sá, docente da Universidade de Aveiro, onde está envolvido em diversos

projetos de investigação e de prestação de serviços nas áreas da reabilitação urbana, do planeamento urbano e da mobilidade. O caminho a seguir, sustenta, a par de Paula Teles, engenheira civil e presidente do Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade, seria abandonar a ideia de “ciclovia-corredor” e focar todo o esforço na criação de redes cicláveis.

Geometrias variáveis de desenho, traçados que aparecem e desaparecem, inexistência de canais de segurança entre o traçado e os passeios e/ou o estacionamento, sinalização horizontal e vertical muito reduzida. Paula Teles não hesita em afirmar que se “têm construído ciclovias sem nenhuma medida para se poder circular em segurança”. Para além disso, acrescenta a engenheira civil, “mudamos de município e o código do desenho está sempre a mudar, mudam as medidas, a textu-



ra, muda a sinalética. Fazem-se ciclovias no pavimento sem qualquer regra. Nada é uniformizado e o ciclista não está a pensar nas regras de fronteira”. Não por acaso, planeia lançar, ainda este ano, uma sebenta com regras técnicas, baseando-se

no melhor que tem sido feito em cidades como Copenhaga, por exemplo.

### Auditorias de segurança

Ainda recentemente, num seminário em Lisboa, o chefe do núcleo de planeamento, tráfego e segurança do

Distância de segurança das ciclovias para os peões não é cumprida. Na imagem, Avenida da Boavista, no Porto



Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) chamou a atenção para a forma como as pistas para ciclistas estão a ser feitas em Portugal, uma vez que “do ponto de vista da segurança têm deficiências que podiam e deviam ter sido colmatadas na fase de projeto”. Segundo João Cardoso, era essencial que fossem alvo de auditorias de segurança rodoviária, apesar de não serem obrigatórias para projetos municipais.

Entre os problemas das cicloviárias que estão a ser construídas pelo país, está o facto de as pistas serem interrompidas por passeios, problemas de visibilidade, “quer para quem vai atravessar a ciclovia e não se apercebe de que existe um ciclista a aproximar-se, quer para o próprio ciclista, que não se apercebe que eventualmente pode existir um peão ou outro perigo no

seu trajeto”, disse o mesmo responsável, acrescentando a incoerência na sinalização, existindo sinais de trânsito diferentes para situações idênticas.

“Parece-me que a resposta da Administração Pública à moda da bicicleta (que por agora é sobretudo associada ao desporto e ao lazer, isto porque na mobilidade urbana diária ainda há muito poucas mudanças) tem sido pintar corredores, sacrificando muitas vezes o espaço dedicado ao peão e raramente promovendo um território e uma rede ciclável capaz de contrariar o excessivo peso do carro”, diz, por sua vez, Frederico Moura e Sá.

Ainda que as cicloviárias não obedecem a nenhuma base legal, o também engenheiro civil e arquiteto lembra que o IMT publicou, em 2011, uma coleção de brochuras técnicas/temáticas de apoio

à elaboração de planos de mobilidade e transportes, sendo que há um volume que se debruça precisamente sobre princípios de planeamento e desenho de redes cicláveis. O que está por cumprir, diz, é a conceção e implementação de redes cicláveis que, na mobilidade urbana diária, potenciem uma maior utilização da bicicleta, com maior segurança, menor impacto ambiental, benefícios para a saúde e menores custos e tempos de deslocação.

Os dois concordam também com a necessidade de relacionar estas vias com os transportes públicos, reforçando a intermodalidade, que permita uma utilização nos trajetos casa-trabalho-escola. Se devidamente articuladas com sistemas de “bike-sharing”, numa parcela destes percursos poderá ser abandonado o automóvel, “resol-

## INSTITUTO DA MOBILIDADE VAI LANÇAR SEBENTA COM NORMAS A CUMPRIR

### BONS EXEMPLOS NA EUROPA

#### COPENHAGA DINAMARCA

Os dados são surpreendentes. São mais as bicicletas (265 700) do que os automóveis (252 600) que circulam na cidade de Copenhaga. O número de pessoas que passou a usar a bicicleta como principal meio de transporte aumentou 68% nos últimos 20 anos. Não é por acaso. Existe uma rede de cicloviárias que interliga toda a cidade e o próprio Governo legisla no sentido de promover o uso da bicicleta. Anualmente, o país remove 3% de lugares de estacionamento para carros e os impostos desincentivam o uso do automóvel.

#### AMSTERDÃO

HOLANDA

A história já é antiga. A bicicle-

ta é o transporte preferido dos holandeses e os números estão aí para prová-lo. Existem mais de 600 mil bicicletas em Amesterdão, para uma população de 750 mil residentes. A cidade está perfeitamente equipada para a bicicleta e conta com mais de 400 quilómetros de ciclovia bem sinalizada.

#### ESTRASBURGO FRANÇA

As bicicletas estão literalmente por todo o lado. Meio de transporte muito popular na cidade, dispões da maior ciclovia de França, com mais de 500 quilómetros de extensão. Alugar também não é caro e é possível fazê-lo por uma hora (a partir de um euro) até dias, semanas ou meses.



Ciclistas não estão "protegidos" entre os automóveis



Foz do Porto: falta de sinalização e algum pavimento em mau estado

vendo ou atenuando o problema do 'last mile'".

Por onde começar? Paula Teles não tem dúvida. "Temos de planear e projetar tudo em simultâneo, fazendo planos sistematizados à escala nacional". Se nos países do Norte da Europa a bicicleta já ganhou o próprio espaço, sendo que todas as

## ESPECIALISTAS DEFENDEM MAIOR ARTICULAÇÃO COM TRANSPORTES PÚBLICOS

ruas são cicláveis, "em Portugal há uma ausência de uma cultura de mobilidade em torno do andar de bicicleta", lamenta Paula Teles, acrescentando que parte dos fundos europeus deveria ser usada para a mudança de mentalidades. A maior parte das respostas está associada ao lazer, dizem, registando-se poucas mudanças na mobilidade urbana diária. "Pintam-se corredores", diz Frederico Moura e Sá, sacrificando muitas vezes o espaço dedicado ao peão e raramente promovendo um território e uma rede ciclável capaz de contrariar o excessivo peso do carro.

A Câmara de Gaia garante que é esse o caminho que tem vindo a percorrer. Atualmente, a rede de ciclovias do município abrange uma extensão aproximada de 30 quilómetros, com uma cobertura quase total da orla marítima, desde a Afurada até Espinho, uma ligação ao centro da cidade e um troço na zona do areinho de Oliveira do Douro, que permite a ligação à zona do Cais de Gaia. "O planeamento do traçado das ciclovias apoia-se nos estudos de mobilidade por forma a determinar os percursos mais adequados, tendo em consideração as necessidades de deslocação decorrentes dos vários tipos de motivação: deslocação para o trabalho, escola, lazer, etc.", referiu a Autarquia em resposta ao JN Urbano.

### Os ciclistas e o código

O código da estrada que entrou em vigor em janeiro de 2015 aumentou a proteção dos ciclistas, os mais vulneráveis na estrada. Passaram a ter prioridade quando se apresentam pela direita, quando o código anterior obrigava os ciclistas a ceder passagem a veículos a motor. Os automobilistas devem manter uma distância lateral, no mínimo, de 1,5 metros dos velocípedes.

Nas rotundas, os ciclistas podem ocupar a via de trân-

sito mais à direita, mas devem permitir a saída dos condutores que circulam no interior. Também é possível fazê-lo nas faixas reservadas aos transportes coletivos. É permitido aos velocípedes circularem a dois numa via ao lado de uma ciclovia, desde que o façam com boa visibilidade e não causem perigo nem embaraço ao trânsito.

Apesar da mudança na legislação, a cultura do automobilista ainda é muito forte. Buzinadelas, comentários desagradáveis, andar de bicicleta pode ser desmotivador. Que o diga Flora, de 28 anos, que a usa bicicleta para se deslocar de casa, na zona da Trindade, no Porto, para a Faculdade de Psicologia, situada no Polo Universitário em Paranhos. Ciclovias praticamente só usa para passeios de lazer, porque não as encontra no percurso casa-escola, e sobre aquelas não tem grandes queixas a fazer.

O cenário muda na estrada. "Até me sinto desconfortável por andar na via. É horrível. Às vezes, tenho mesmo de ir pelo passeio e acaba por ser pior, porque parece que estou a roubar o lugar aos peões", lamenta.

Apesar das dificuldades, Flora continua a eleger a bicicleta como a melhor amiga da sua mobilidade urbana.

"Somos  
contra a  
construção  
das ciclovias"

**Manuel João  
Ramos, presidente  
da Associação de  
Cidadãos Auto-  
Mobilizados, quer  
mais espaço para  
os peões e menos  
para as bicicletas**



**É muito crítico em relação à construção de ciclovias. Porquê?**

Reduzir a velocidade é extremamente fundamental para evitar colisões e atropelamentos e no convívio entre ciclistas e automobilistas é absolutamente essencial. Ou se reduz drasticamente a velocidade na estrada, ou não é possível incentivar o uso das bicicletas. Para além disso, não é possível expandir ciclovias a todos os pontos onde os ciclistas circulem. Podem ser complementares, mas o princípio é o da redução da velocidade para que possam partilhar a via com os automobilistas. Esse é o caminho a seguir. Entre os dias 8 e 14 decorre a IV Semana Mundial para a Segurança Rodoviária, uma iniciativa das Nações Unidas que pretende mobilizar todos os países em torno de um tópico grave relacionado com a sinistralidade rodoviária, que em Portugal parece captar pouco interesse governamental, e o tema é precisamente o "slow down".

**As ciclovias são mal construídas?**

Em Portugal, muitas são mal concebidas e para além disso a tendência é para retirar espaço de passeio aos peões. Como na verdade não há muitas bicicletas a circular no país, e porque a calçada portuguesa não é muito segura, os

peões acabam por usar as ciclovias para circular. A nossa crítica vai precisamente para a falta de políticas municipais para redução da velocidade e para o uso indiscriminado da calçada, mesmo em zonas onde esta não tem qualquer valor patrimonial.

**Há muitos casos de acidentes em ciclovias?**

Há acidentes e o problema é que, como os ciclistas não têm seguro de responsabilidade civil, há um vazio legal que acaba por onerar o peão e o Serviço Nacional de Saúde. Os acidentes acontecem sobretudo com pessoas idosas, que ficam com vários problemas, e não têm qualquer forma de ser compensadas. É mais uma das razões porque somos contra a construção de ciclovias. Reiteramos que deve haver uma redução da velocidade para permitir que a circulação se faça antes na via.

**Mas existem várias vias com limites à velocidade...**

Se não há medidas físicas de acalmia de tráfego como as lombas, por exemplo, os automóveis aproveitam a estrada para acelerar. Não é um sinal que trava o automóvel, mas o obstáculo físico à velocidade excessiva. Lisboa é, provavelmente, a pior cidade do país em termos de circulação para as bicicletas.



# 1,6 MILHÕES DE BICICLETAS POR ANO

Setor regista forte crescimento e começa a apostar na exportação



## CICLOVIAS AJUDAM VENDAS

Com cada vez mais ciclovias nas cidades portuguesas, não se estranha que as vendas de bicicletas registem, nos últimos anos, um forte aumento. Os últimos dados do Instituto Nacional de Estatística, referem-se a 2015, estimam um crescimento anual na ordem dos 30%. Em Portugal, produzem-se anualmente 1,6 milhões de veículos de duas rodas, sendo que a maioria se destina ao mercado nacional. Perante estes indicadores, há já empresários a apontarem à internacionalização. Mas o chamado "Cluster da Mobilidade Suave" está longe de se ficar pela ótica do utilizador individual. São cada vez mais as cidades que apostam nos passeios de bicicleta como atração turística.

# 75000

A indústria portuguesa de bicicletas emprega no total cerca de 75000 trabalhadores, dos quais 1500 são empregos diretos (produção) e seis mil indiretos.



# 0,2%

### DE UTILIZADORES

O meio de transporte menos utilizado pelos portugueses é a bicicleta, com 0,2%, contra 70% de utilizadores de telemóvel. A média europeia no uso das duas rodas cifra-se nos 4,8%.

# 16,9%

### USAM BICICLETA

NA MURTOSA, o concelho com maior percentagem de população ativa que recorre a este meio como transporte principal.

# 23

### MILHÕES DE EUROS

A EMEL, empresa de estacionamento em Lisboa, vai investir 23 milhões de euros num sistema de aluguer de bicicletas na cidade.

# 23

### MORTES

ENTRE JANEIRO e julho de 2016, 1029 ciclistas ficaram feridos (62 graves) e 23 pessoas morreram.

# 299



**CICLOVIAS** O site "ciclovias.pt" indica que existem em Portugal 299 ciclovias, ecovias e ecopistas, num total de 1 787,060 quilómetros de percursos distribuídos por pelo menos 115 municípios. A distribuição no território nacional é homogénea, com maior incidência nos grandes centros, mas até na pequena ilha de Porto Santo há uma ciclovias de 4,7 quilómetros, a ligar a zona urbana à praia da Calheta.