

MOBILIDADE URBANA

A Cidade das Bicicletas é um livro que quer ser rua

Especialista em mobilidade, Paula Teles escreveu uma gramática para cidades cicláveis. Um contributo para uma mudança na agenda política, assume.

Abel Coentrão (texto) e Paulo Pimenta (fotografias) - 18 de Agosto de 2019, 6:55

P CONTEÚDO EXCLUSIVO

407 PARTILHAS




A falta de planeamento traduz-se na proliferação de “ciclovias post-it”, coladas de forma desarticuladas no espaço público, repara Paula Teles

Público

16 • Público • Domingo, 18 de Agosto de 2019

LOCAL

A Cidade das Bicicletas é um livro que quer ser rua

Especialista em mobilidade, Paula Teles escreveu uma gramática para cidades cicláveis. Um contributo para uma mudança na agenda política, assume

Mobilidade
Abel Coentrão (textos),
Paulo Pimenta (fotografias)

Paula Teles voltou a usar uma bicicleta “muito devagarinho” por estes dias. Deixara de o fazer em Julho de 2017, depois de um acidente no Porto. Seguiu em passeio com um grupo em duas rodas, ciclovias da Avenida da Boavista abaixo, quando um carro, por sinal bem estacionado, abriu a porta, criando uma barreira na qual ela e parte do grupo foi embater. Culpa de uma via mal desenhada, à qual falta uma distância de segurança entre a pista e os automóveis parados, esta especialista em mobilidade foi parar ao Hospital de Santo António. Culpa de uma via mal desenhada, começou, desde então, a trabalhar no livro que lançou neste Verão. Chamou-lhe *A Cidade das Bicicletas*.

Chamou-lhe também, em subtítulo, *Gramática para o Desenho de Cidades Cicláveis*, porque é isso mesmo que o livro é: um compêndio detalhado de regras para planeamento e projecto, bebidas para planeamento e projecto, bebidas para práticas internacionais, para técnicos da área do planeamento urbano e da mobilidade de municípios e “até de empresas concorrentes” poderem ter à mão, e em português, um guia de consulta fácil. Ao PÚBLICO, a autora explicou que se voltou para as questões da democratização do acesso ao espaço público quando há 23 anos foi mãe pela primeira vez, e se confrontou com a dificuldade de circular com um carrinho de bebé nas ruas. A cidade não estava feita para ela.

Uma questão de linguagem

Nessa altura, Paula Teles trabalhava na Divisão de Trânsito da Câmara de Matosinhos. E trânsito era trânsito, ou seja, essencialmente carros, recorda, abordando a forma como ainda somos traídos pela linguagem. Dos departamentos das universidades aos nomes dos ministérios, aponta, ainda se fala muito em transportes, quando a Europa nos pede que pensemos em

mobilidade sustentável. “Eu formei-me na área dos transportes mas quero ser reconhecida como especialista em mobilidade”, diz, assinalando que essa especialidade não existe para a Ordem dos Engenheiros, a que pertence. Uma situação que, revela, está a ajudar a resolver.

Se a linguagem dos transportes está muito centrada em veículos, Paula Teles insinua que hoje é de espaço público, e do direito do cidadão ao espaço público, que temos de falar, em termos urbanos. “No meu dia-dia não me livro de pensar na questão social, no ambiente, na demografia e no envelhecimento, na saúde e na felicidade, de trabalhar com a antropologia e a sociologia urbana. Há novas abordagens, multidisciplinares, que têm de entrar na engenharia dos transportes”, alerta esta engenheira civil especializada em planeamento, cuja tese de mestrado, publicada em livro em 2005, abordava *Os territórios Sociais da (I)Mobilidade*, centrando-se nas dificuldades das mulheres, dos deficientes, e dos idosos.

Em quase década e meia, muito mudou, admite. “Nestes últimos anos falamos muito do direito à cidade, e começamos a ter jovens que, independentemente do seu rendimento, querem andar de bicicleta, a ter mais homens que levam os filhos à escola, a ver as pessoas com deficiência na rua, a ver as mulheres mais presentes na vida social e política”, assinala. “A cidade mudou socialmente, e vai ter de mudar também ao nível da mobilidade”, que não é um objectivo, mas um processo, insiste. “O objectivo, o que nós queremos, é a cidade feliz.”

“No exercício diário de planeamento urbano, no nosso pensamento está a cidade com qualidade de vida, onde as pessoas possam viver de forma autónoma, até aos cem anos.” Para cuidarmos destas pessoas, acrescenta, “temos de cuidar do espaço público, que não pode ser apenas o resto que sobra entre prédios”, diz, recordando o desafio do dinamizador Jan Gehl, autor de *Cidades para Pessoas*,



A falta de planeamento traduz-se na proliferação de “ciclovias post-it”, coladas de forma desarticuladas no espaço público, repara Paula Teles

numa das suas outras obras mais conhecidas, *A Vida entre Edifícios*. “Queria muito ver em Portugal mais políticos determinados e com a consciência claríssima de que a nossa cidade não é a cidade privada, é a

cidade pública, que é de todos, independentemente da sua condição social. É o único espaço que é democrático”, afirma. Numa altura em que tanto se fala de *smart cities*, de cidades inteligentes, Paula Teles vinca

Público • Domingo, 18 de Agosto de 2019 • 17

“A velocidade de 30km/hora ainda dá para matar um peão por atropelamento”

Paula Teles
Autora de *A Cidade das Bicicletas*

Precisamos de passar de um Código da Estrada para um Código da Mobilidade

A dependência do automóvel é um facto verificável nas nossas ruas e estradas, nos inquéritos à mobilidade mas, também, na própria legislação. E numa entrevista dada ao PÚBLICO a propósito de *A Cidade das Bicicletas*, a autora, Paula Teles, defende que o país deve evoluir, “nos próximos anos, do Código da Estrada para um Código da Mobilidade”, um conjunto de regras novo que dê aos vários modos de circulação no espaço público o destaque que, na legislação actual, é dado ao automóvel.

“A estrada, na cidade, tem de se transformar em rua”, diz Paula Teles, tocando num ponto que tem vindo a ser defendido, por exemplo, por entidades como a Federação Portuguesa de Cicloturistas e Utilizadores de Bicicletas (FPCUB) ou a MUBI – Associação para a Mobilidade Urbana em Bicicleta: a necessidade de redução da velocidade de circulação em espaço urbano, como forma de diminuir a sinistralidade rodoviária, e nomeadamente os atropelamentos, que continuam a ser um problema grave em Portugal, e como instrumento para a criação de espaços mais frequentáveis pelos utilizadores vulneráveis. Sejam eles crianças, deficientes ou idosos; andam eles a pé ou de bicicleta.

Mas o caminho até esse código da mobilidade parece ter muitos buracos. Paula Teles nota que, apesar de as zonas de coexistência, em que o carro não tem prioridade, que é dada aos utilizadores vulneráveis, estarem previstas no Código da Estrada, o Regulamento da Sinalização de Trânsito não foi actualizado para incorporar, e homologar, o respectivo sinal de informação. Andamos há anos [desde 2013] à espera disso. “Queremos ver os miúdos a jogar à bola na rua, o idoso na rua, jogando os miúdos e melhorando a sua própria saúde, mas não podemos fazer isso sem esta sinalização, porque o carro quando entra, entra com velocidade. Podemos usar um sinal de Zona 30, mas a velocidade de 30km/hora ainda dá para matar um peão por atropelamento”, alerta.

Algumas cidades não deixaram de identificar essas zonas, mas para as distinguir estão a usar sinais de trânsito não homologados, ainda que inspirados no que se faz lá fora. Mas em caso de acidente esta indefinição pode trazer problemas do ponto de vista legal. As prescrições resultantes dos sinais têm prevalência sobre as regras de trânsito, como se lê no Artigo 7.º do Código da Estrada, mas, para isso, é preciso que o sinal em causa exista no regulamento, o que não é o caso. Este deveria ter sido actualizado em 90 dias, mas já passaram anos e nada, apesar da pressão de vários partidos e das associações.

Há outros problemas de articulação entre as regras escritas e a sinalização que lhes dá visibilidade. Um exemplo: apesar de no Código da Estrada ter sido abolida a regra que obrigava os utilizadores de bicicleta a usarem a ciclovias, continua a verse, junto a estas, o sinal circular azul com uma bicicleta – ou seja, de obrigatória – que é o único que existe no regulamento ainda em vigor. Ou seja, apesar de a lei lhe dar liberdade de escolha, e de o tratar, no geral, como condutor de um veículo com direitos e deveres seme-

lhantes aos demais nas vias de circulação, um ciclista poderá ter problemas por fazer aquilo que o código lhe permite.

E a legislação urbanística?

Estas questões relacionadas com a legislação que condiciona a expansão do uso da bicicleta em Portugal foram abordadas no mês passado numa reunião entre o secretário de Estado dos Transportes, José Mendes, e o Conselho Consultivo para a Mobilidade Sustentável da FPCUB, de onde saiu também um desafio para que o Governo olhe para outra legislação que contribui para o actual quadro de predominio do automóvel em espaço urbano. Mário Meireles, um especialista nesta área de Braça está a coordenar a elaboração de uma proposta de alteração a uma portaria, prevista no Regime Jurídico da Edificação e Urbanização, que estabelece os parâmetros para o dimensionamento das áreas destinadas a espaços verdes e de utilização colectiva, infra-estruturas viárias e equipamentos de utilização colectiva.

Nas tabelas desta portaria utilizam-se os números mínimos de lugares de estacionamento a garantir, por habitação, em operações de loteamento, nos quais não está fixada qualquer quota para o parqueamento de bicicletas. Apesar de as câmaras terem margem de manobra para alterar esses parâmetros, o facto de estarem em prática, o que está inscrito na portaria torna importante a sua alteração, assinala Mário Meireles, que vem acompanhando o debate internacional que o tema tem merecido.

Nos EUA, lembra, há quem esteja a defender o fim do *parking minimums*, como forma de desincentivar a compra de mais carros e de direccionar o espaço público para outros usos. Mas a lei é para cumprir e nem a gigante Apple, que chegou a planejar a nova sede livre de lugares de estacionamento, conseguiu dar a volta às regras do município de Cupertino, e teve de instalar 11 mil lugares de estacionamento. **Abel Coentrão**



que “não nos podemos esquecer de que essa inteligência deve passar, primeiro, por assegurar autonomia, segurança e felicidade às pessoas”. A tecnologia é muito importante, admite, mas “não podemos descurar a

infra-estrutura básica, como os passeios, que são a plataforma onde se processa o segundo modo de mobilidade preferencial nas áreas metropolitanas, o pedonal”. “O que eu queria não era apenas escrever um livro sobre bicicletas, mas abrir também as consciências, e um capítulo novo de reflexão no nosso país, fazendo agenda política, ao dizer: está tudo mal desenhado, estamos a injectar dinheiro do quadro comunitário para desenhar vias para bicicletas, só que para desenharmos bem não podemos ignorar os peões.” Paula Teles continua a ver muitas das nossas cidades a serem pensadas para o automóvel, e os ciclistas, ou os utilizadores destas novas formas de micromobilidade, como as trotinetas, a ter de andar nos passeios... “Andamos a lutar para eliminar barreiras e garantir faixas de pelo menos 1,20 metros para circulação de peões, e de repente temos de cem anos móveis?” Assumindo a vontade de contribuir para uma “mudança no país”, é aos autarcas, diz esta antiga vereadora da Câmara de Penafiel, que se destina o primeiro capítulo de *A Cidade das Bicicletas*, em que lhes pede mais atenção ao espaço público, aos seus utilizadores mais vulneráveis. Para esta mulher, mãe, e empresária que fundou a empresa MPT – Mobilidade e Planeamento do Território, não há dúvidas de que a mobilidade ciclável vai ganhar mais espaço em Portugal, mas o problema, nota, é que a disponibilidade de fundos europeus para obras não veio acompanhada de um envelope de apoios ao planeamento.

Fruto desta circunstância, há muita ciclovias a que chama “post-it”, colada em cima do território urbano, desligada dos trajectos diários da maioria das pessoas e sem articulação com o transporte público, ou com as redes que servem peões e automóveis. Não podemos repetir estes erros no próximo quadro europeu, alerta. “Temos de planear. O espaço público, ou o que sobrou, de cem anos desenhados, é mesmo muito reduzido e teremos de estabelecer prioridades na sua nova ocupação.” Se não o fizermos, acrescenta, a pressão instalada “rebotará a cidade como se de uma bomba se tratasse”, no momento de se implementar ciclovias.

acoentrão@publico.pt

