

Ciclovias : Infraestrutura e Legislação

Garcia, José

Auditor de Segurança Rodoviária, Mestrando em Urbanismo e Ordenamento do Território

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, ULHT, Campo Grande, nº 376, 1749-024 Lisboa

jose.m.m.s.garcia@gmail.com

Tema 2 - Mobilidade, Acessibilidade e Valorização do Território

Sumário

Desde há cerca de dez anos, Portugal tem vindo a investir em infraestruturas para circulação de velocípedes. Apesar de existir muita bibliografia internacional sobre projecto de infraestruturas desta natureza, Portugal continua a não dispor de qualquer documento (legislativo ou outro) de apoio ao projeto, o que explica as graves falhas de planeamento, conceção e construção que colocam o ciclista em perigo na presença de automóveis e o peão em risco na presença da bicicleta.

Este artigo visa alertar para o problema emergente resultante do aumento do número de utilizadores quotidianos da bicicleta em Portugal no sentido de contribuir para a melhoria da segurança rodoviária.

Abstract

On the past 10 years, Portugal has invested in infrastructures for the bicycles circulation. Although the extensive international bibliography concerning the design of cycling infrastructures, Portugal still doesn't have any document (legislative or otherwise) to support this type of design, which could explain the severe failures in planning, conception and construction, putting the cycling in danger in the presence of cars as well as the pedestrians are in danger in the presence of the cyclists.

This article intent to be a wakeup call for the problems caused by the increasing of bicycle users in a daily basis in Portugal in order to contribute for the increase of road safety.

Palavras-chave: Infraestruturas; ciclovias; bicicleta; modos suaves, segurança rodoviária.

SUMÁRIO EXECUTIVO

A abordagem dos modelos de mobilidade tem sido demasiado debatida pela vertente da promoção dos sistemas sustentáveis de transporte em meio urbano com vista à diminuição dos níveis de poluição e ruído, face aos compromissos da Agenda 21.

A Nova Carta de Atenas (1998) vem propor uma Visão da cidade coerente, centrando-se “(...) *nos habitantes e nos utilizadores da cidade e das suas necessidades num mundo em grandes mudanças* (...)”, tarefa “(...) *que pode ser atingida pelo urbanismo e pelos urbanistas, em colaboração com outros profissionais* (...)”.

Estimular a locomoção a pé ou de bicicleta implica prover as cidades de infraestruturas que satisfaçam as necessidades de peões e ciclistas, e alterar a lógica da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, que tem como meta beneficiar a circulação dos automóveis.

Esse trabalho tem vindo a ser desenvolvido por diversos municípios desde 2000 e, mais recentemente, desde 2009, também a nível de ações governamental ou parlamentar, com a publicação de algumas resoluções da Assembleia da República que têm culminado com a realização de documentos por parte do Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres (IMTT) com vista a facilitar e orientar o planeamento de infraestruturas enquadradas na promoção dos modos suaves de transporte.

No entanto, a bicicleta está a ser sistematicamente usada numa lógica de tendência da moda associada ao conceito de Cidades Sustentáveis, argumento utilizado para justificar a construção de cada vez mais quilómetros de ciclovias assente num modelo praticamente único: segregadas do tráfego motorizado, construídas apenas num dos lados da estrada ou arruamento e sempre bidirecionais, ingredientes explosivos e preocupantes no domínio da segurança rodoviária, que não contribuem para a diminuição da sinistralidade, antes agravam o problema.

Todos os estudos realizados ao longo de décadas de experiência têm vindo a demonstrar que a probabilidade de ocorrência de um acidente entre uma bicicleta e um veículo automóvel é, na maioria dos casos analisados, superior quando existe segregação entre estes dois modos de transporte, o que torna a resolução desses problemas praticamente inultrapassável a ponto da intervenção do projetista se limitar à tentativa de minimizar os riscos através de implementação de soluções demasiado complexas e pouco intuitivas.

No entanto, nos casos em que a opção pela ciclovia é aquela que oferece maior segurança ao ciclista, quando bem implementada e bem executada, pode contribuir para o aperfeiçoamento da regulação do uso e da ocupação do solo urbano, pode contribuir para a promoção do ordenamento do território, pode contribuir para um desenho urbano mais seguro e humanista das nossas ruas e, implicitamente, contribuir para a melhoria das condições de vida da população, considerando a promoção da equidade, a eficiência e a qualidade ambiental.

Impõe-se por isso, por um lado, desmistificar a ideia de que em meio urbano a ciclovia sobre o passeio é mais segura que a integração da bicicleta no espaço rodoviário em vias de baixa velocidade de circulação e, por outro, fundamentar a necessidade de introduzir a ciclovia no desenho urbano como um elemento de acalmia de tráfego «*traffic calming*», capaz de reduzir a velocidade efetiva de circulação automóvel.

A falta de legislação e regulamentação nacional específica sobre conceção e projeto de ciclovias, a começar desde logo pela ambiguidade de conceitos e definições como ciclovia, ciclofaixa e “pista” para velocípedes na ordem jurídica e a sua relação com as definições de âmbito rodoviário, tem permitido a construção de dezenas de quilómetros de vias para velocípedes, aparentemente lógicas e seguras para o ciclista, mas distante daquilo que são as “boas práticas” em países mais desenvolvidos e com tradição neste domínio.

Apesar das recentes alterações ao Código da Estrada (CdE) por transposição de Diretivas comunitárias no que à bicicleta diz respeito, será necessário instituir um Código de Rua (CdR) para o meio urbano e, quanto ao Regulamento de Sinalização do Trânsito (RST) aprovado pelo Decreto Regulamentar nº 22-A/98, de 1 de outubro, apesar das suas diversas alterações desde a sua publicação até à presente data, é chegado o momento de o rever em profundidade, colmatando as lacunas verificadas nos mais diversos domínios e enquadrar a bicicleta e o peão na equação da mobilidade urbana.

1. INTRODUÇÃO

No passado recente, a cidade cosmopolita caracterizava-se pelo movimento, barulho e frenesim quotidiano, elementos identificadores de prosperidade, aferidos pelo número de veículos que circulava nas ruas, sendo o congestionamento de tráfego entendido como símbolo de modernidade.

Mais recentemente, a saturação das vias em meio urbano tem conduzido à adoção de um conjunto de medidas com vista a reverter o crescimento desmesurado do transporte individual, na tentativa de se caminhar para a repartição modal, como primeiro passo de alteração de atitude comportamental, fomentando o aumento de utilização dos transportes coletivos, nomeadamente através da segregação dos canais próprios para o modo individual e para o modo coletivo, mesmo que numa só infraestrutura.

Em certas cidades na Europa, a aposta maciça no transporte público coletivo através da criação de corredores «BUS» tem sido acompanhada pela implementação de outras medidas, tais como: a inibição de entrada do automóvel nas zonas onde se verifica maior congestionamento de tráfego; a imposição de restrições à circulação em determinadas zonas ou ruas e a abolição do estacionamento gratuito. Noutras cidades, sobretudo americanas, o condutor passou a ser obrigado a circular na via mais lenta caso viaje sozinho.

Nos centros urbanos, locais onde normalmente se registam as maiores taxas de sinistralidade, sobretudo atropelamentos, são experimentados novos conceitos com vista a diminuir os conflitos entre os vários agentes do ambiente rodoviário. “Zona 30”, “Zona Pedonal” e “Zona de Encontro” são definições que entram no léxico do planeamento do espaço público com vista a reduzir o número de acidentes, ao mesmo tempo que pretendem devolver a rua às pessoas e alterar o paradigma da mobilidade.

Em cidades com maior consciencialização cívica são experimentados outros conceitos como o de “Rua nua” - atendendo ao facto de não possuírem qualquer tipo de sinalização vertical ou horizontal – em vias onde são impostos regimes de velocidade inferiores a 30 km/h para que o espaço possa ser partilhado por todos os modos de transporte não existindo diferenciação de canais específicos para circulação de peões e automóveis.

Neste exercício de implementação de medidas com vista à redução da sinistralidade, a par com outras medidas conducentes à redução das emissões de CO₂ pelo transporte rodoviário, a bicicleta passa a assumir maior protagonismo numa espécie de recrudescência dos tempos áureos de utilização maciça anteriores à II Guerra Mundial, em que rivalizava com o automóvel.

Um pouco por todo o velho continente são desenvolvidos planos e estratégias de promoção a modos de transporte suaves e, através do conceito “*bike sharing*” várias cidades europeias passam a disponibilizar bicicletas aos seus municípios e visitantes, distribuídas por vários pontos de estacionamento.

A integração da bicicleta nos planos de transporte revela-se como um elemento estruturante indispensável a uma efetiva acalmia do tráfego rodoviário e, por conseguinte, a melhorar substancialmente as condições de circulação e segurança para os automobilistas e para os peões, além do enfoque que, obviamente é dado à integridade física dos ciclistas.

Corredores «BUS», ciclovias, passeios mais largos e novas áreas verdes ou simples canteiros de árvores transformam com ímpeto a imagem das cidades europeias - onde até então o espaço público era sobretudo projetado para o carro, - reduzindo em alguns casos, a largura da faixa de rodagem de 20 para 7 metros e, por via dessa alteração, têm contribuído insofismavelmente para a melhoria dos índices de segurança rodoviária.

Países como a Holanda, passam a considerar a bicicleta em qualquer projecto de infraestrutura rodoviária com velocidade de circulação automóvel inferior a 80 km/h, seja através da construção de vias segregadas ou acomodando a bicicleta na faixa de rodagem, consoante um determinado número e tipo de variáveis, conscientes de que melhores condições de circulação para a bicicleta e segurança rodoviária, são faces de uma mesma moeda que deve ser usada para salvar vidas.

Por outro lado, o debate em torno do resgate da cidade para as pessoas tem vindo a crescer em qualidade e intensidade neste início de século, reivindicando ações com vista à construção de novos paradigmas de convivência nas ruas. Porém, para estimular a locomoção das pessoas a pé ou de bicicleta implica dotar as

cidades de uma infraestrutura compatível com as necessidades destes protagonistas e, como esta é regulada por uma Lei de uso do solo que tem por referência o benefício da circulação dos automóveis, a sua revisão torna-se premente.

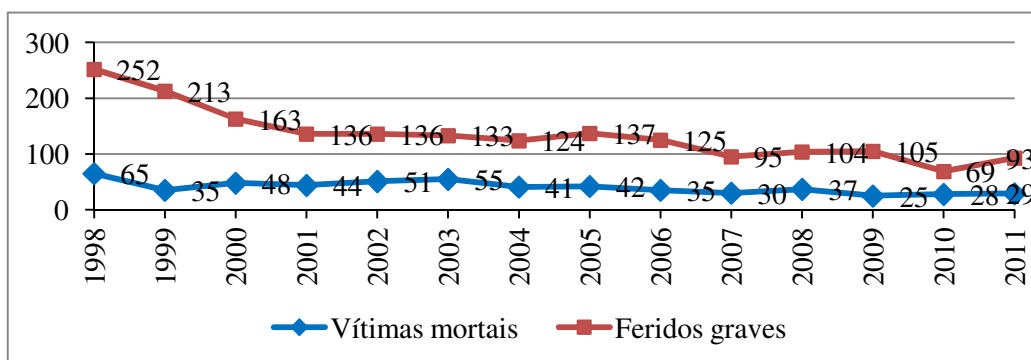
2. PREOCUPAÇÃO

Em 2012, surgem pela primeira vez notícias nos principais órgãos de comunicação social portugueses, de escrita e audiovisual, de que os acidentes com bicicleta estão a aumentar, alterando o quadro comum de pequenas notícias escritas em jornais locais relatando incidentes isolados envolvendo ciclistas.

O crescimento visível de utilizadores da bicicleta nas estradas e sobretudo em deslocações diárias nas cidades portuguesas nos dois últimos anos, permitia antever tal cenário atendendo à forma como a promoção do uso da bicicleta vinha a ser conduzida fundada em conceitos teóricos mas de implementação prática no terreno com inúmeras falhas do ponto de vista concecional e da execução da obra.

Segundo dados divulgados pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), em 2011 ocorreram 1485 acidentes envolvendo ciclistas, dos quais resultaram 29 mortos e 93 feridos graves, representando um aumento de cerca de 25% relativamente a 2010, sendo o único modo de transporte a registar um crescimento percentual da sinistralidade face a período homólogo anterior, quando todos os outros apresentaram diminuições no seu segmento (ver Quadro 1).

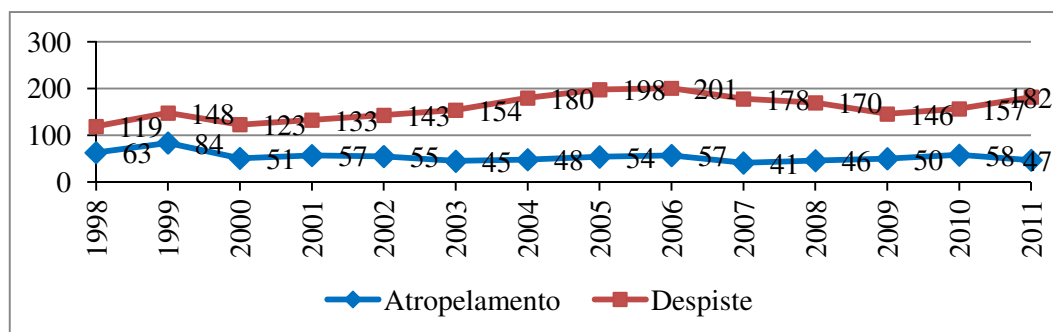
Quadro 1 - Evolução anual de acidentes com ciclistas (1998-2011) por gravidade dos danos



Se tal facto pode estar associado ao eventual crescimento do número de utilizadores da bicicleta na estrada, o mesmo pode também ter alguma relação direta com o facto de terem sido introduzidas portagens nas autoestradas em regime SCUT e, com isso, trazer de novo para as estradas nacionais e municipais algum do tráfego automóvel que anteriormente havia sido transferido para aquelas infraestruturas e que poderiam explicar em parte a tendência da ligeira descida de incidentes com bicicletas desde 2001, na medida em que ao existirem menos carros em circulação nas estradas, se aumentaria a segurança para os ciclistas.

Do ponto de vista da natureza do acidente, (ver Quadro 2) o aumento de ocorrências de acidentes por despiste, embora não se podendo relacionar diretamente com a construção crescente de ciclovias desde 2000, ano em que surgiu pela primeira vez o Dia Europeu Sem Carros (DESC) e a partir de 2002, a Semana Europeia da Mobilidade (SEM), é possível estabelecer algum paralelismo causa/efeito pela trajetória similar de inaugurações e / ou quilómetros de ciclovias construídas em cada ano.

Quadro 2 - Evolução anual (1998-2011) por natureza do acidente



Coincidência ou não, o fato de passarem a existir infraestruturas para velocípedes em determinados locais, não pode ser dissociado da atração que essas infraestruturas terão gerado em termos de captação de utilizadores da bicicleta, mesmo que com fins lúdicos.

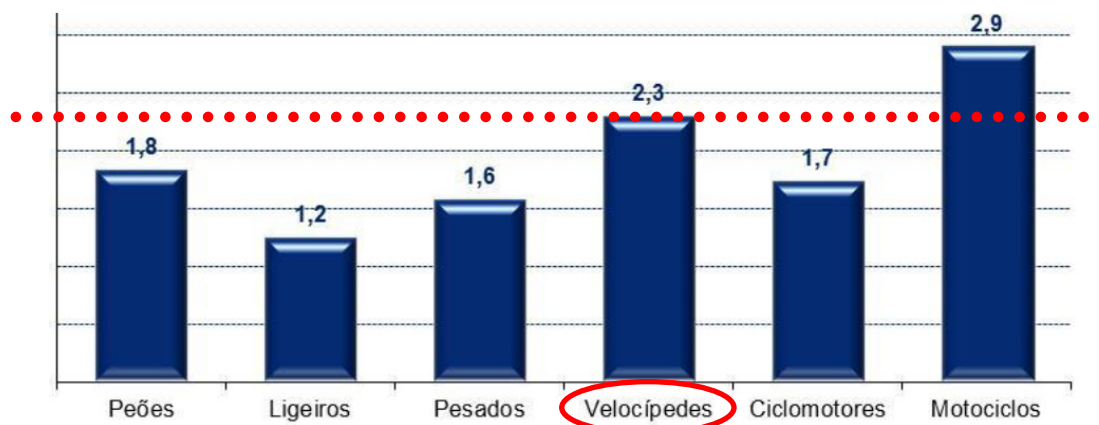
Tendo em conta que a geometria e configuração dessas infraestruturas permite atingir velocidades tais que se tornam difíceis de controlar perante o surgimento de um qualquer obstáculo (peão, cão, ou simples areia, folhas, etc.) ou dominar a bicicleta para contornar uma curva de pequeno raio no final de uma reta ou perante um piso com menor capacidade de atrito como é normalmente caracterizado o pavimento das ciclovias (ver figura 1), o problema poderá ter aqui parte da sua resposta.

Figura 1 – Travagens no pavimento na abordagem de curva de pequeno raio



Para se perceber com maior clareza a dimensão do problema e a importância de atuação urgente na proteção dos utilizadores da bicicleta, importa olhar para os dados divulgados no Relatório Anual de 2010, publicado pela ANSR sobre a sinistralidade ocorrida nesse ano, onde é possível constatar que os acidentes com bicicletas ocupam uma posição preocupante quanto ao número de vítimas mortais por cada 100 sinistros envolvendo cada uma das diferentes categorias de veículos (ver Quadro 3).

Quadro 3 - 2010: Vítimas mortais/100 vítimas de cada categoria de veículo¹



Embora ainda não existam dados oficiais disponíveis que permitam quantificar com rigor o número de pessoas que utiliza diariamente a bicicleta como meio de transporte, é no entanto possível, perceber que esse número é já considerável e não pode ser negligenciado.

Dados divulgados pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) sobre o Censos 2011, referem que entre a “população residente que vive a maior parte do ano no alojamento e que trabalha ou estuda, segundo o principal meio de transporte que habitualmente utiliza no trajeto de casa / local de trabalho ou estudo” contam-se 31.179 pessoas que utiliza a bicicleta nas suas deslocações diárias, com particular destaque para o Distrito de Aveiro e Região Norte, nomeadamente no Grande Porto, e regiões do Cávado e Vale do Ave.

Considerando o número de associados da Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores da Bicicleta (FPCUB) que ultrapassa já os 30.000 inscritos e o número de pessoas que utiliza a bicicleta para lazer nos tempos livres, (perfil que não corresponde ao do inquérito do Censos) e todos aqueles que não são filiados em qualquer associação ou movimento cívico, poder-se-á estar a falar de um universo muito superior à centena de milhar de utilizadores de bicicleta que se relacionarão com o automóvel num qualquer momento e espaço.

Em outro contexto, começam a ser frequentes os sentimentos coléricos por parte dos taxistas pela utilização que alguns ciclistas fazem dos corredores «BUS». Ainda que de forma subtil, também as forças policiais têm vindo a notar um aumento do número de contraordenações para com os utilizadores da bicicleta, normalmente sem seguro e sem habilitação de condução por não ser exigida por Lei, o que dificulta a atribuição de responsabilidades em caso de ocorrência de acidentes.

A nível de cuidados hospitalares, é já incontornável o crescente número de ciclistas acidentados que chega aos hospitais com fraturas e traumatismos cranianos, provocados por quedas ou colisões com veículos automóveis. A este respeito, uma notícia de um semanário, dava conta de que “No Centro Hospitalar de Lisboa Central, por exemplo, 29 tiveram de ficar internados com ferimentos graves só no primeiro semestre deste ano [2012], quase tantos como em todo o ano de 2010 (34)”.

Se é certo que não existe um respeito do automobilista sobre o ciclista, não menos correto é afirmar que muitos utilizadores da bicicleta negligenciam a sua própria segurança expondo-se ao risco, em vias com velocidade de circulação de 80 km/h, como na 2ª circular em Lisboa ou na Via de Cintura Interna (VCI) no Porto, outras vezes por desconhecerem a melhor forma de se posicionarem na estrada de modo a se defenderem em relação ao automóvel, ou por desconhecerem ou cometerem infração deliberada e consciente das mais elementares e intuitivas regras de trânsito.

Perante o fenómeno crescente de utilização da bicicleta, o Governo português propôs-se introduzir algumas normas de circulação rodoviária até ao final de 2012, com vista a protegerem os mais vulneráveis: peões e ciclistas.

¹ Sinistralidade Rodoviária – Relatório anual 2010. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.

Os números da sinistralidade com ciclistas merecem reflexão num tempo em que ainda é possível corrigir a trajetória que Portugal tem vindo a descrever em matéria de construção de ciclovias, no sentido de pelo menos as tornar mais seguras ainda em fase de projeto e corrigir as falhas detetadas nas ciclovias existentes.

No “Plano Nacional de Prevenção Rodoviária”, publicado em março de 2003, eram já referidas algumas das principais causas da sinistralidade em Portugal, a começar pelos comportamentos inadequados dos utilizadores das infraestruturas com frequentes violações do Código da Estrada, mas também a nível da impreparação técnica de parte dos intervenientes no sistema rodoviário, desde quem projeta até quem executa a obra, das inconsistências a nível de projeto até à má qualidade na construção, situação que se agudizou nos últimos anos e sobretudo de forma mais visível, na qualidade das ciclovias existentes.

É assim importante que a figura das Auditorias de Segurança Rodoviária, introduzida na Lei portuguesa pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, - mas que ainda não conheceu regulamentação até à data, - se estenda a todas as infraestruturas rodoviárias já dotadas de ciclovias e que qualquer infraestrutura para velocípedes seja ela mesma sujeita a uma auditoria a nível de projeto e acompanhada nas suas diversas fases, bem como seja monitorizada após a sua abertura à circulação de velocípedes, no sentido de poderem corrigir eventuais falhas.

3. ENQUADRAMENTO LEGISLATIVO

Um pouco por todo o mundo, mas sobretudo por toda a Europa e países mais desenvolvidos, começa a haver uma clara aposta nos meios de transporte suaves, de bicicleta e a pé para pequenos percursos.

Portugal segue a mesma tendência, embora que com o conhecido atraso e quase sempre por via da transposição de Diretivas comunitárias para a ordem jurídica nacional.

A aposta mais clara e inequívoca surge pela primeira vez em legislação na área de atividade parlamentar através da Resolução da Assembleia da República n.º3/2009, de 5 de fevereiro, com vista à criação de um “Plano Nacional de promoção da bicicleta e outros modos de transporte suaves” que, entre outros objetivos deveria conter “o estabelecimento de metas verificáveis como a de aumentar a percentagem de ciclistas em circulação em 2012”.

Ao mesmo tempo, a Resolução da Assembleia da República n.º4/2009, de 5 de fevereiro, “*Recomenda ao Governo a promoção de redes de modos suaves a integrar nos planos de mobilidade urbana, no âmbito do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, e da Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, aprovada pela Lei n.º 10/90, de 17 de Março*”, “(…) no sentido de criar um quadro regulador dos planos de mobilidade dos municípios que complete as redes de modos suaves de transporte”.

Mais recentemente, a Resolução da Assembleia da República n.º 14/2012, de 9 de fevereiro, “*Recomenda ao Governo a promoção da mobilidade sustentável com recurso aos modos suaves de transporte, nomeadamente através de medidas práticas que garantam efetivas condições de circulação aos seus utilizadores e o reforço da sua segurança*”, no sentido de que:

“1 — *Reconheça a importância dos modos de transporte suave no contexto da mobilidade urbana e o seu contributo para a promoção da saúde e do bem-estar dos cidadãos.*

2 — *Na revisão em curso do Código da Estrada (Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro) seja consagrada:*

a) *A utilização do uso da bicicleta na rede viária (...), e a necessidade de acautelar a segurança dos seus utilizadores, atenta a sua maior vulnerabilidade enquanto utilizadores da via pública;*

b) *A introdução de regras claras para garantir mais condições de segurança para os utilizadores da mobilidade suave na rede viária, (...)*”, de entre as quais se destaca, no que ao projeto diz respeito, “*O atravessamento de vias de trânsito por pistas dedicadas a velocípedes, de modo similar às passeadeiras para peões;*

3 — *Proceda à salvaguarda da componente de mobilidade sustentável (em especial os modos suaves — bicicleta e pedonal) nos instrumentos de ordenamento do território, planeamento urbano e viário em colaboração com as*

autarquias, assim como na definição das políticas energéticas e ambientais, prevendo soluções facilitadoras do uso dos modos suaves de transporte.

4 — Reconheça a necessidade de promover uma maior adaptação dos edifícios e do espaço públicos, de forma a potenciar a utilização de meios de transporte alternativo, nomeadamente da bicicleta.

5 — Tenha em consideração, reformulando onde necessário, o Manual de Boas Práticas para Uma Mobilidade Sustentável, desenvolvido pela Agência Portuguesa do Ambiente e pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, como ferramenta para a definição de políticas de mobilidade sustentável, em especial no que respeita aos modos suaves de transporte”.

Em meados de 2012, o Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho, introduz diversas alterações ao Código da Estrada e aprova o novo Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, transpondo parcialmente para a ordem jurídica portuguesa a Diretiva n.º 2006/126/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro, relativa à carta de condução, na redação dada pela Diretiva n.º 2011/94/UE, da Comissão, de 28 de novembro, nomeadamente, no que aos velocípedes diz respeito, a clarificação de algumas características físicas a observar nas bicicletas, a definição de velocípede com motor e a dispensa da titularidade de licença de condução para circular na via pública.

À margem do quadro legislativo, foram entretanto desenvolvidas outras ações, nomeadamente a elaboração de um *Pacote da Mobilidade*² pelo Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres (IMTT), no sentido de clarificar nas vertentes técnico/científico e institucional a informação contida nos diversos documentos aprovados em Portugal nos últimos anos na forma de Planos, Estratégias e Diretrizes Nacionais nos sectores do ordenamento do território, ambiente, energia, transportes e segurança rodoviária, Planos Regionais de Ordenamento do Território e revisão de Planos Diretores Municipais.

Como culminar deste trabalho, em novembro de 2012, o IMTT publicou o documento “*Ciclando – Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves: 2013 – 2020*”, no âmbito do trabalho desenvolvido pelo grupo de trabalho criado ao abrigo da Resolução da Assembleia da República n.º 3/2009, de 5 de fevereiro.

Não obstante toda a documentação produzida tenha constituído um enorme passo em termos de estratégia para a mobilidade sustentável, visando garantir coerência entre todos os documentos, continua em falta um documento técnico de apoio ao projeto e à execução da obra, carência explicável pela falta de qualidade de execução da obra que é onde reside o maior problema na implementação física no terreno.

4. CARACTERIZAÇÃO GERAL

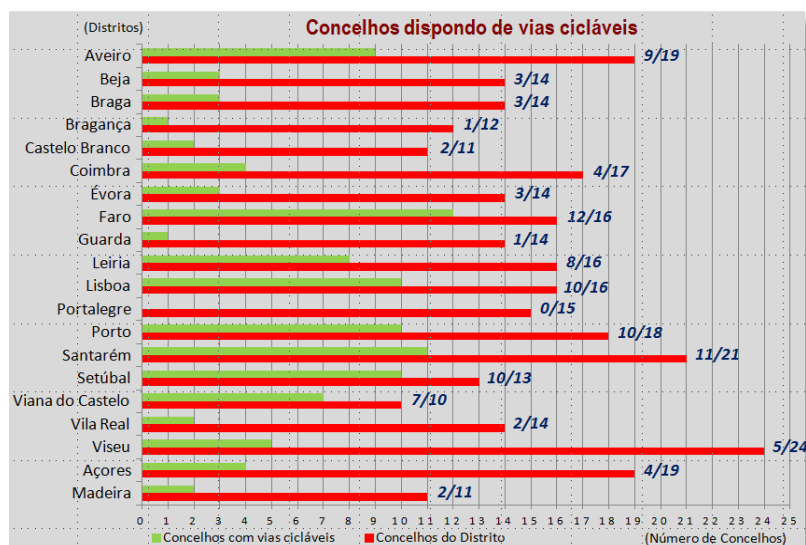
As orientações para o novo desenho urbano constantes da Agenda 21 enfatizam a necessidade de revisão do uso do solo, de forma a possibilitar uma maior integração, justiça e equidade social na partilha da cidade.

Muitas cidades portuguesas tentam introduzir a bicicleta como um dos modos suaves de transporte para deslocação quotidiana dos seus munícipes, de modo a que, em complementaridade com os transportes públicos, possa contribuir para a redução do número de automóveis a circular no seu Concelho.

No panorama nacional, apenas o Distrito de Portalegre não dispõe de infraestruturas para velocípedes (ver figura 2) sendo que, 107 dos 308 concelhos que compõem o território continental e ilhas, já possuem esse tipo de infraestruturas.

² Conjunto de vários documentos sob a forma de Guias ou Brochuras Técnicas / Temáticas que abordam questões relacionadas com o território, acessibilidades, transportes e mobilidade, com vista à prossecução dos objetivos de implementação de uma estratégia para a mobilidade sustentável.

Figura 2 – Distribuição de concelhos dispondo de vias para velocípedes por cada distrito

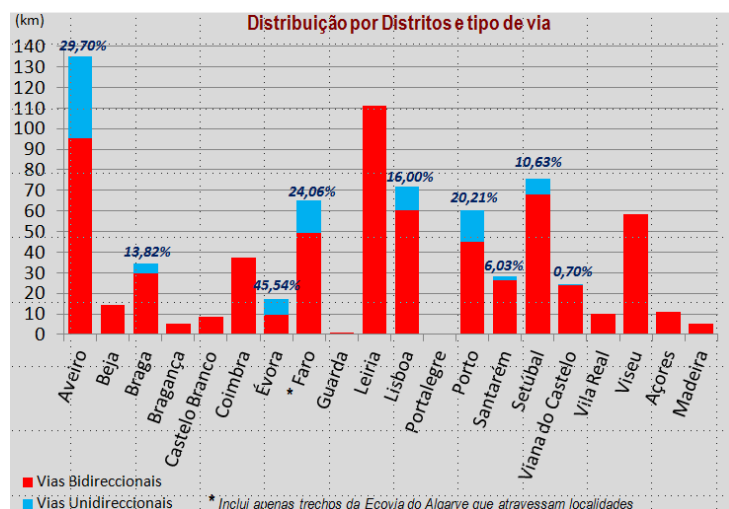


No entanto, é possível ainda observar que o espaço público utilizado pelo automóvel continua a fragmentar os centros urbanos com a construção de mais quilómetros de estrada, túneis e viadutos, convertendo-se espaços verdes ou áreas expectantes em estacionamento para veículos e reduzindo a largura de passeios para permitirem o alargamento de vias existentes a fim de acomodarem mais veículos na tentativa de se combater a prática instituída de estacionamento do automóvel sobre o passeio.

No capítulo das deslocações de bicicleta, a introdução de ciclovias nas redes viárias nacional e sobretudo municipal é caracterizada por serem locais de recreação, margeando ou estabelecendo ligações em zonas de praias, parques naturais ou zonas ajardinadas, sem atender a critérios de origem-destino que melhor sirvam os itinerários casa-trabalho, casa-escola, casa-comércio, casa-serviços, acesso a estações rodoviárias, ferroviárias e fluviais, o que conduz a um natural desincentivo à utilização da infraestrutura.

A implementação desenfreada de infraestruturas específicas para ciclistas a que se vem assistindo nos últimos anos em Portugal, maioritariamente de perfil bidirecional e segregadas do tráfego rodoviário (ver figura 3), apesar de bem-intencionada tem sido mal orientada, permitindo concluir, com base na experiência de outros países com longa tradição no uso da bicicleta, que se está a caminhar na direção errada.

Figura 3 – Distribuição percentual de vias unidirecionais por cada distrito



Os exemplos que existem no país, são, na maioria dos casos, a replicação mimética de esartejamento do espaço público pela apropriação de passeios por uma infraestrutura subutilizada, perigosa para o próprio ciclista e extremamente penalizadora para o peão, corredores retalhados nas interseções com outras estradas, troços interrompidos por equipamentos para o automóvel, e inutilização do espaço desaproveitado pelo automóvel, o que acaba por ter um efeito contraproducente nas políticas de incentivo à utilização da bicicleta.

Em Lisboa, que de certa forma sintetiza os problemas verificáveis um pouco por todo o país, uma grande percentagem das ciclovias já implementadas assenta basicamente nesse modelo. Foi planeada para o lazer com o intuito de estabelecer ligações entre as diversas zonas verdes da cidade e margear a frente-rio nos espaços não ocupados por atividade portuária, pelo que não atendeu aos princípios de necessidade de deslocação dos potenciais utilizadores diários da bicicleta, conforme teria sido possível aferir através de um convite à participação num simples inquérito de mobilidade, de modo a poderem ser satisfeitos os reais interesses dos visados.

No estudo levado a cabo em 2011/2012, para os cerca de 800 quilómetros de vias para velocípedes existentes em Portugal continental e ilhas, foi possível constatar que em nenhum caso os municípios de determinado concelho foram chamados a responderem a qualquer inquérito sobre a utilização da bicicleta e/ou realizado um estudo de tráfego para deslocações em bicicleta mesmo que por processo rudimentar.

Verificou-se, no entanto, que houve vários estudos que indicavam as potencialidades e /ou fraquezas de determinadas zonas, mas sempre numa vertente lúdica e pouco numa vertente de satisfação das necessidades de deslocação quotidiana dos munícipes.

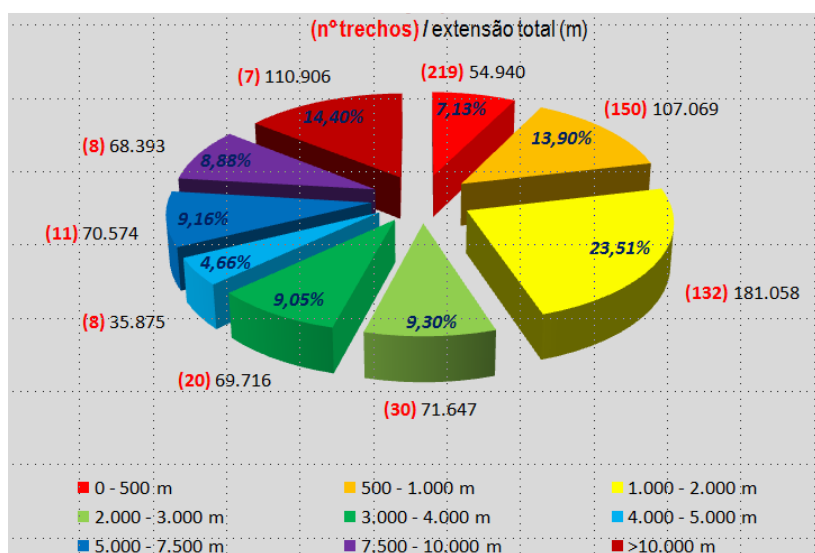
Compreende-se assim a existência de cerca de 60 quilómetros - quase ininterruptos - de ciclovias que atravessam o Distrito de Leiria, de Norte a Sul, de traçado linear desenvolvendo-se paralelamente à orla costeira, em campo aberto, de uso eminentemente sazonal, eventualmente servindo de ligação entre os diversos acessos a praias não concessionadas / vigiadas e, por outro lado, a existência de pequenos troços isolados, inferiores a 500 m de extensão em algumas localidades (ver figura 4), por vezes integrando um arruamento sem qualquer relação de proximidade com outros troços de ciclovia, sendo o seu uso apenas residual, mesmo para fins de lazer.

Figura 4 – Pistas para velocípedes inferiores a 500 m de extensão



As ciclovias em Portugal caracterizam-se assim por oferecer troços de curtas distâncias, (351 troços em 567 têm menos de 1000 m), (ver figura 5) construídos de forma linear e nunca em rede - no seu conceito mais lato, - terminando de forma abrupta ou mal inseridas na plataforma rodoviária nos seus pontos extremos, são normalmente afastadas do tráfego rodoviário e, nestes casos, sempre bidirecionais.

Figura 5 – Distribuição percentual de trechos por distâncias



Em ambiente urbano este aspeto é ainda agravado pela circunstância das ciclovias serem impostas de forma coerciva sobre os passeios penalizando o peão na sua mobilidade quotidiana pela diminuição do espaço que anteriormente lhe pertencia (ver figura 6), ficando este reduzido a um espaço mais constrangido, tornando-o mais exposto a novos perigos que antes não existiam na relação deste com o automóvel.

Figura 6 – Redução do espaço do peão para instalação de ciclovia



Para a organização não-governamental (ONG) Transport & Environment, os “Passeios partilhados entre peões e ciclistas ou Pistas Cicláveis, construídos ao nível dos passeios ou só pintadas sobre passeios, são uma invenção do planeamento de tráfego orientado para os carros que foi a tónica das décadas recentes. Andar de bicicleta nos passeios é perigoso em qualquer dos casos (legalizado ou não)”³.

³ In Projeto “Greening Urban Transport”, 2000, The European Federation for Transport and Environment.

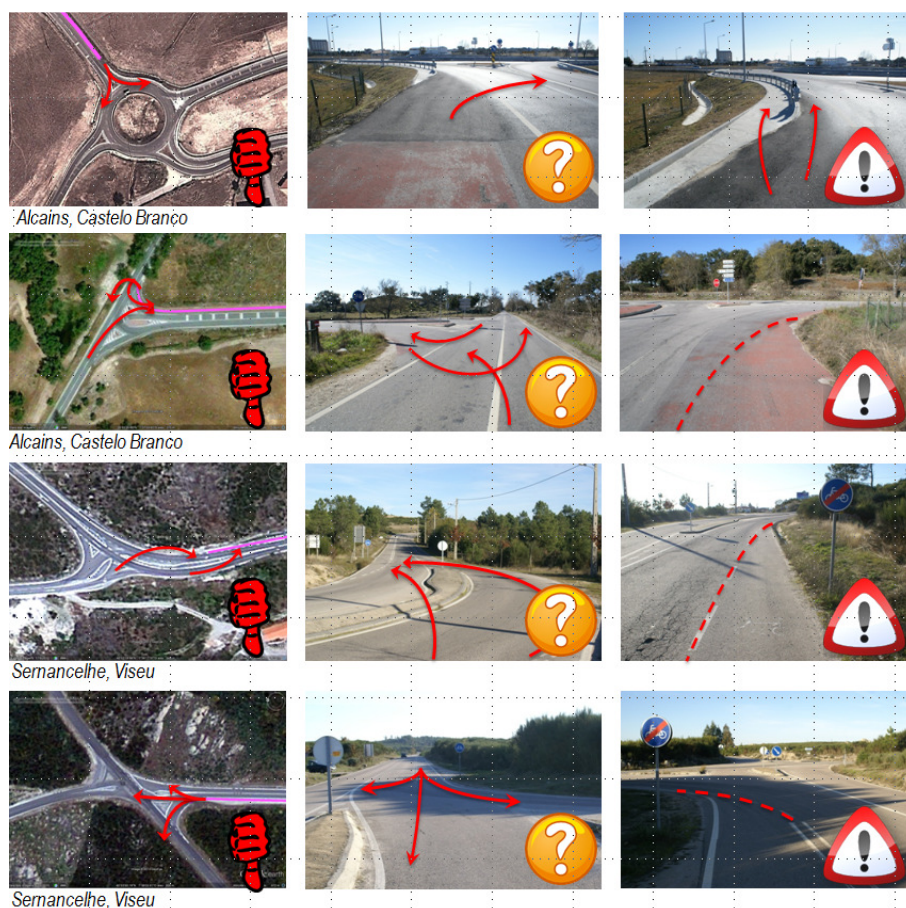
O facto de serem maioritariamente segregadas e ao mesmo tempo bidireccionais, induzem uma falsa sensação de segurança à circulação dos ciclistas, colocando-os à prova ou à mercê da sorte nas interseções, ou nos pontos extremos das referidas vias, zonas de maior preocupação em termos de sinistralidade rodoviária nas relações peão / ciclista e / ou ciclista / automóvel.

Segundo Paul Schimek⁴, “Uma Pista Ciclável paralela a uma via é extremamente perigosa. Utilizar a bicicleta neste tipo de via é análogo a utilizar o passeio. Quando este tipo de pista é só num dos lados da via, metade dos ciclistas andam contra o sentido do tráfego motorizado, tornando os cruzamentos mais perigosos”⁵.

No capítulo das interseções verifica-se um constante descuido no tratamento dos percursos para a bicicleta, exatamente nos pontos onde deveria ser dado o maior enfoque no sentido de proteger o ciclista dos automóveis.

Nas interseções em ambiente rural, o ciclista é normalmente colocado em situação de contramão (ver figura 4) e em ambiente urbano este é sistematicamente remetido para as passadeiras destinadas aos peões (ver figura 5), colocando o ciclista menos esclarecido ou menos escrupuloso com o Código da Estrada, em situação de infração.

Figura 4 – Situação de contramão em início / fim de ciclovias bidireccionais em ambiente rural



⁴ Senior Transportation Planner na TranSystems, EUA.

⁵ In *The Dilemmas of Bicycle Planning*, Massachusetts Institute of Technology (MIT – Department of Urban Studies and Planning), EUA. Apresentado na Associação de Collegiate Schools of Planning (ACSP) e na Associação de Escolas Europeias de Planeamento (AESOP) Joint International Congress, 27 de julho de 1996, em Toronto, Canadá.

Figura 5 – Ciclovias confinantes com passagens de peões, situação que coloca o ciclista em situação de infração



Por outro lado; o desfasamento do Código da Estrada relativamente aos sistemas de mobilidade sustentáveis, bem como a desarticulação latente entre o Regulamento de Sinalização do Trânsito e outros diplomas sobre matéria diversa, entre os quais sobressai o Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto, que tem por objeto a definição de *Normas técnicas para melhoria da acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada a satisfazer no projecto e na construção de espaços públicos*, acentuam a falta de qualidade das infraestruturas cicloviárias existentes e não têm em conta as pessoas cegas, amblíopes e surdas.

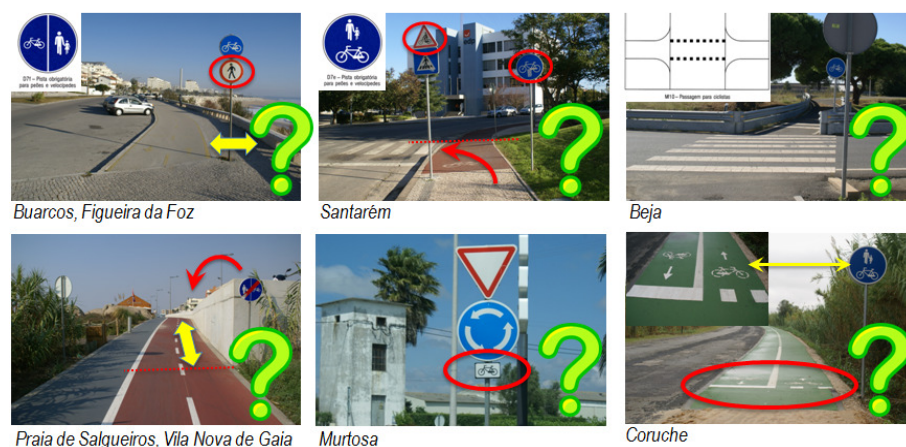
A dificuldade que representa a perceção de uma pista bidirecional para uma pessoa surda quando o foco da sua atenção está todo virado para o tráfego automóvel, ou para uma pessoa amblíope que escolherá a cor do pavimento que pelo contraste com a cor dominante lhe traduz maior confiança no seu trajeto (o vermelho da ciclovia) ou ainda, a escolha do pavimento mais macio da ciclovia por parte da comunidade sénior e da maior parte das mulheres, por o pavimento ser mais regular e, por conseguinte, mais amigo do calçado feminino (ver figura 6), são aspetos que nunca terão sido equacionados.

Figura 6 – Utilização das ciclovias nas deslocações da comunidade feminina e sénior



No capítulo da sinalização, o panorama está em linha com a realidade conhecida relativamente à sinalização rodoviária que em, traços gerais, se caracteriza por ser deficitária a nível da sinalização de direção e excedentária na sinalização dita de “código”, com sinais mal aplicados, redundantes e, em larga escala, não regulamentados (ver figura 7).

Figura 7 – Aspetos de sinalização incorreta



5. CONCLUSÕES

A locomoção feita a pé ou de bicicleta, está no centro do debate sobre os planos de desenvolvimento sustentável das cidades, tornando-se a modalidade de circulação prioritária, naquelas que já realizaram ou estão realizando as suas Agendas 21 locais.

Hoje, a bicicleta não pode mais ser vista apenas como um instrumento lúdico ou recreativo, mas deve ser encarada como um modo de transporte urbano alternativo que carece ser promovido e devidamente integrado com o automóvel e inserido num contexto mais amplo da cidade, da circulação e da política de planeamento urbano, ao mesmo tempo que a sua consideração no projecto de infraestruturas rodoviárias constitui também o melhor instrumento para reduzir a sinistralidade rodoviária por via da acalmia de tráfego que imprimem.

Encorajar o uso da bicicleta, passa obrigatoriamente por se falar do território em que ela se deve movimentar, na requalificação e ordenamento do espaço público de modo a torná-lo acessível a peões e ciclistas, atender aos princípios do desenho urbano universal e inclusivo, acessível a qualquer pessoa independentemente da sua condição física, - motora ou visual - e na forma segura de a integrar no ambiente rodoviário.

Os países onde esse trabalho tem sido feito, são aqueles onde se verifica um maior uso da bicicleta e são justamente os mesmos que apresentam as mais baixas taxas de sinistralidade rodoviária na UE, confirmando a teoria de que quanto maior for a utilização deste meio, maior a sua visibilidade e, por conseguinte, maior segurança entre todos os protagonistas.

O modelo de ciclovias que tem vindo a ser implementado em Portugal não contribui para a diminuição da sinistralidade rodoviária, antes agrava o problema. As pessoas veem cada vez mais o espaço de deslocação diária a pé ser-lhes retirado ou substancialmente diminuído para ser cedido à bicicleta, na mesma lógica que tem vindo a ser praticada para permitir a circulação do automóvel.

Impõe-se por isso, por um lado, desmistificar a ideia de que a ciclovias sobre o passeio é mais segura que a integração da bicicleta no espaço rodoviário em vias de baixa velocidade de circulação e, por outro, fundamentar a necessidade de introduzir a ciclovias no desenho urbano como um elemento de acalmia de tráfego, capaz de reduzir a velocidade efetiva de circulação automóvel, pelo estreitar da largura da faixa de rodagem.

A limitação de velocidade através da aplicação de sinalização rodoviária não tem tido sucesso na maioria dos casos de «ZONA 30» já implementados, pelo que a aposta tem de ser direccionada para medidas de acalmia de tráfego, não na forma desvirtuada como normalmente o conceito tem sido associado a dispositivos tecnicamente evoluídos ou de baixo custo, mas pela criação de formas geométricas que inibam a circulação ou utilização de veículos em determinadas zonas, de forma seletiva e adaptadas às circunstâncias da via.

É importante ter em conta o binómio Velocidade / Segurança na relação «aumento da velocidade / diminuição da segurança» em que, por cada 5 km/h de aumento de velocidade duplica o risco de acidente e ter presente a severidade dos danos físicos infligidos aos mais vulneráveis: peão e ciclista.

A inexistência de sinalização específica para ou tendo em conta a bicicleta no RST, tem sido a principal causa de algumas debilidades na documentação produzida em Portugal por algumas instituições públicas ligadas ao sector dos transportes ou de ensino superior, e de alguma publicação de regulamentos municipais, se encontrar desajustada da realidade nacional, com consequência direta para a falta de qualidade da sinalização das vias cicláveis e do perverso contributo para a segurança rodoviária, em geral.

Nesse contexto, a par de algumas alterações que serão necessárias introduzir no Código da Estrada, será necessário considerar uma panóplia mínima de sinais específicos para a circulação de bicicleta no RST e outros de âmbito mais generalista, afetos obviamente à bicicleta, mas destinados sobretudo aos condutores de veículos automóveis e, em menor escala, para os peões.

Esses sinais, não serão mais do que a transposição para a ordem jurídica nacional, de alguns dos sinais que já existem numa larga maioria dos países europeus e que são necessários enquadrar no RST, através de um ligeiro grau de adaptação a nível gráfico, nomeadamente quanto ao tipo de símbolos e ideogramas utilizados em Portugal.