

Falta de condições para bicicletas gera conflitos entre ciclistas e peões

Especialistas em mobilidade pedem alterações ao Código da Estrada e medidas que permitam uma melhor convivência entre os vários modos de transporte, em vez da segregação dos velocípedes

Mobilidade Inês Boaventura

O aumento do uso da bicicleta a que se tem assistido nos últimos anos em Portugal não foi acompanhado pela criação de condições que permitam aos ciclistas circular em segurança nas cidades. Esta é a convicção de vários especialistas na área da mobilidade, que alertam para o facto de essa falta de condições estar a contribuir para o surgimento de conflitos entre ciclistas e peões.

Olhando para o peso dos diferentes modos de transporte verifica-se que, entre 2007 e 2010, as deslocações em bicicleta em Portugal subiram de 1 para 1,6%, valor ainda assim bem distante da média europeia de 7,4%. Abaixo do nosso país só mesmo Chipre e Malta. Já nas deslocações a pé, o país registava em 2010 um valor superior à média europeia. Mas a margem de crescimento para os chamados “modos suaves” de transporte é ainda muito significativa. Para chegar a esta conclusão basta lembrar que, como se concluiu num estudo recente da Comissão Europeia, cerca de metade dos trajectos urbanos tem menos de três quilómetros, o que torna mais eficiente a sua realização a pé ou de bicicleta do que num veículo motorizado.

O problema é que são ainda muitos os empecilhos em que ciclistas e peões tropeçam diariamente, em cidades que foram desenhadas a pensar nos automóveis e nas quais os modos suaves são ainda uma espécie de parentes pobres. No projecto de Plano Nacional de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves (documento concluído e entregue ao Governo em Novembro de 2012 sem que dele se tenha ouvido falar mais alguma vez) listam-se alguns desses empecilhos: “A dispersão urbana, a segregação dos usos do solo, as estruturas urbanas inadequadas e inseguras.”

No caso da bicicleta, a difícil convivência com o automóvel, e o sentimento de insegurança que daí advém, é um dos factores que mais condicionam a sua utilização. E não se pense que o medo é um sentimento reservado a condutores de velocípedes pouco experimentados. Que o diga Rui Sousa, ciclista profissional com mais de uma dezena de



Em Lisboa, dezenas de utilizadores de bicicletas juntaram-se ontem no Terreiro do Paço

participações na Volta a Portugal, que no ano passado se viu envolvido em dois acidentes rodoviários. “Nunca foi tão complicado treinar na estrada como ultimamente”, diz o ciclista, contando que em quase todas as saídas que faz diariamente para se treinar acaba por enfrentar problemas. “Não sei se é por as pessoas andarem mais nervosas, mas há excessos de velocidade constantes, os carros passam rente a nós, ultrapassam quando vimos de frente e acham que nunca temos prioridade, que estamos a mais na estrada”, relata Rui Sousa.

“Era símbolo de pobreza”

Utilizadores de bicicleta e especialistas na área da mobilidade são unânimes em reclamar a introdução de alterações ao Código da Estrada, que dizem discriminar aqueles que pela sua vulnerabilidade deviam ser mais protegidos. O engenheiro civil Mário Alves aponta o dedo ao artigo que retira aos velocípedes a prioridade em cruzamentos e a um outro que estabelece o dever de circularem o mais próximo possível das bermas ou passeios e critica também a obrigatoriedade de as bicicletas andarem em fila indiana e não lado a lado.

“Há muitas regras que são discriminatórias para as bicicletas, porque o Código da Estrada foi feito numa altura em que estas eram um símbolo de pobreza a eliminar”, explica o engenheiro, acrescentando que também ao nível dos direitos dos peões há muita coisa a melhorar. “O Código da Estrada não é amigo das bicicletas, nem de quem anda a pé”, diz também José Manuel Caetano, presidente da Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores da Bicicleta, entidade que ontem organizou uma série de manifestações em todo o país contra os atropelamentos.

Tanto Mário Alves como Manuel João Ramos, da Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados (ACA-M), lamentam que a cada vez maior presença de velocípedes nas cidades não esteja a ser acompanhada de medidas que garantam a sua segurança, através da redução do número de veículos motorizados e da velocidade a que estes circulam. “Tem-se promovido muito o uso das bicicletas, mas não se criaram condições para que pudessem circular em segurança e sem colocar em risco os peões”, afirma Manuel João Ramos. “Os ciclistas não se sentem seguros na rua e vão para os passeios”, exem-

plifica o professor de Antropologia, acrescentando que se verificam também conflitos nas cicloviás, construídas em espaços retirados a quem anda a pé e onde as pessoas gostam de caminhar para evitar os buracos da calçada portuguesa. “Os peões estão sempre no fundo da cadeia alimentar”, conclui.

“Temos de mudar a maneira como está desenhado o espaço público”, diz, por sua vez, o engenheiro Mário Alves, sublinhando que muito mais importante do que construir cicloviás teria sido promover a moderação da velocidade dos automóveis em cidades como Lisboa, nomeadamente através da criação de zonas onde não se possa circular a mais de 30 quilómetros por hora.

É também isso que se defende no projecto de Plano Nacional de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves, onde se salienta que “nem sempre é possível garantir condições de circulação segregadas”, pelo que “muitas vezes os ciclistas terão de conviver com os outros utilizadores da rua”. Assim sendo, defende-se no documento, o fundamental “é assegurar que o automóvel circula a uma velocidade mais baixa e próxima da do ciclista”.

Os números negros da sinistralidade

Modos suaves diminuem acidentes

O número de peões vítimas de acidentes nas estradas portuguesas tem vindo a diminuir ao longo dos anos. De 7730 em 2002 passou-se para apenas 5826 em 2011. O valor de 2012 ainda não foi apurado, mas, a manter-se a tendência verificada nos primeiros nove meses do ano, o número de peões feridos ou mortos nas estradas será o mais baixo da última década.

Já no caso das bicicletas, os números negros da sinistralidade têm oscilado de forma pouco regular ao longo dos anos. Em 2002 houve 1369 feridos e mortos que viajavam em velocípedes, número que não parou de aumentar até 2006, após o que se verificou uma descida. Em 2011 registaram-se 1485 vítimas, podendo esse valor ser ainda maior, quando estiver concluída a contabilização relativa a 2012.

Vários estudos internacionais têm demonstrado que quanto maior o número de peões e de bicicletas nas estradas, mais seguro se torna circular. Nas cidades americanas de Nova Iorque, Portland e Mineápolis o aumento do número de utilizadores de velocípedes já se traduziu num decréscimo do número de acidentes.





“Nunca foi tão complicado treinar na estrada como agora”

Rui Sousa
ciclista profissional

Centenas manifestaram-se em Lisboa e Porto

Largas dezenas de ciclistas reuniram-se ontem à tarde no Terreiro do Paço, em Lisboa, para apelar ao que chamam “modos suaves” na estrada. Também no Porto, cerca de cem utilizadores de bicicletas concentraram-se nos Aliados, para protestarem contra os atropelamentos que se têm sucedido nas últimas semanas e para pedirem “mais respeito” pelos peões e ciclistas. As concentrações foram convocadas para várias cidades pela Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicletas (FBCUP).

O deputado do PSD Pedro Roque, dirigente da federação, juntou-se ao protesto em Lisboa. Admitiu que “a maior parte dos automobilistas” já

é sensível à circulação de bicicletas, mas defendeu serem necessárias alterações ao Código da Estrada para proteger mais quem anda em duas rodas.

Também o duo de comediantes Homens da Luta, numa bicicleta dupla (Falâncio à frente, Neto atrás) circulou pela praça lisboeta. Mas não foi apenas fazer comédia. Dizendo que ia despir a personagem tanto quanto possível, Vasco Duarte (Falâncio) juntou-se a Pedro Roque e ao presidente da FBCUP, José Manuel Caetano, num pequeno palco onde se apelou a “mais respeito” por peões e ciclistas e onde foi lido um manifesto intitulado *Basta de Atropelamentos*.

Ricardo Cruz, professor, foi um dos que estiveram presentes na concentração no Porto. Há três anos, andava de automóvel e achava os ciclistas “uns cromos”. Agora, do alto do selim da sua bicicleta, acredita que não podia ter feito uma escolha mais certa. O Porto não parece uma cidade feita para andar de bicicleta, mas a arquitecta Ana Brütt não concorda.

O problema “não são os declives da cidade, mas sim os buracos e a falta de civismo”, retorquiu Ana, que lamenta que ainda haja tantos automobilistas a mandá-la subir para o passeio no seu circuito diário entre Francos e o Bolhão. **João Pedro Pereira e Alexandra Campos**



MARIA EMÍLIA TAVARES BELARD DA FONSECA

Sua família participa que será celebrada missa de corpo presente hoje, dia 20, pelas 14h30 na Igreja de São João de Deus.

Agência Funerária Barata
Servilusa - Número Verde Grátis 800 204 222
Serviço Funerário Permanente 24 Horas

Aqui encontra produtos exclusivos Público e Classificados

Lisboa
Quiosque República
Assembleia da República, 2.º Andar
1249-068
Tel. 966 044 599

P
PONTO PÚBLICO

“ Queremos ser o jornal que tem a melhor relação com os leitores. Seja o nosso Público. Registe-se. ”

Simone Duarte
Directora Executiva do online



Temos um novo site. O Público é o primeiro jornal em Portugal a incluir os leitores na aprovação de comentários, a ter uma página para cada jornalista, uma área para cada leitor. Líder de audiência. Líder na inovação. **Não é apenas um novo site, é um novo Público.**

Saiba mais:



publico.pt/novosite/

P
Público
UM NOVO SITE
UM NOVO PÚBLICO