



Ciclistas atribuem acidentes ao excesso de velocidade dos condutores. Mas os automobilistas acusam-nos de falta de prudência

Sinistralidade Número de ciclistas envolvidos em acidentes sobe 21% num ano. Código da Estrada será alterado para proteger quem anda de bicicleta

Acidentes com bicicletas estão a aumentar

ACIDENTES

21%

foi o aumento do número de ciclistas vítimas de acidentes rodoviários entre 2010 e 2011. No ano passado, foram 1485; há dois anos tinham sido 1221

29

ciclistas morreram no ano passado vítimas de acidentes na estrada, mais um do que em 2010. O número de feridos graves passou de 70 para 96 e houve mais 237 feridos ligeiros

BICICLETAS GANHAM ESPAÇO

LISBOA
Existem cerca de 40 km de ciclovias na cidade e outros tantos no interior do parque de Monsanto. Mas a rede vai aumentar, e muito, nos próximos anos. Estão previstos mais 40 km de vias só para ciclistas. Já no próximo ano será criada uma na Avenida Infante D. Henrique, que permitirá ir a pedalar de Santa Apolónia até ao Parque das Nações. A ligação ao Terreiro do Paço ficará para mais tarde. Já no próximo mês, os corredores BUS na Avenida da Liberdade e no Marquês de Pombal serão alargados para permitir a circulação de bicicletas.

PORTO
Há 20 km de ciclovias, desde o centro até Matosinhos. Está prevista a criação de mais uma, que acabará de ligar a rotunda da Boavista ao mar.

Texto **JOANA PEREIRA BASTOS**
Foto **ANTÓNIO PEDRO FERREIRA**

Cada vez mais portugueses usam as bicicletas como meio de transporte nas cidades, mas a convivência com os automóveis está longe de ser pacífica. No ano passado, 1485 ciclistas foram vítimas de acidentes, o que corresponde a um aumento de 21% relativamente a 2010. Segundo dados da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), 29 morreram e 96 ficaram gravemente feridos.

Num ano, a proporção de ciclistas no total de vítimas de acidentes rodoviários subiu de 2,5% para 3,5%. À exceção dos motociclistas — que passaram de 8,1% para 9,4% —, os utilizadores de bicicletas são os únicos a registar um aumento do número de vítimas em 2011. De acordo com a ANSR, todos os outros (peões, condutores de veículos ligeiros e pesados ou de ciclomotores) tiveram menos acidentes.

Fraturas e traumatismos cranianos, provocados por quedas ou embates com automóveis, são as principais lesões que levam os ciclistas ao hospital. E nas urgências o aumento dos casos não tem passado despercebido.

No Centro Hospitalar de Lisboa Central, por exemplo, 29 tiveram de ficar internados com ferimentos graves só no primeiro semestre deste ano, quase tantos como em todo o ano de 2010 (34).

Não há estatísticas sobre o número de portugueses que utilizam a bicicleta como principal meio de transporte, mas nas ruas é evidente o aumento registado nos últimos anos. Por efeito da crise ou porque está na moda, a verda-

de é que se veem cada vez mais, lado a lado com os carros e nas alturas de maior trânsito.

Perante a crescente utilização das bicicletas, o Governo vai fazer uma "alteração cirúrgica de diversas normas" de circulação rodoviária, que deverão entrar em vigor até ao final do ano. "Entendeu-se ser necessário alterar o atual Código da Estrada no sentido de aumentar a segurança dos utilizadores mais vulneráveis, isto é, os peões e os

O DIA A DIA DE UM CICLISTA

"Com a raia dos carros, apanho sustos diários"

Rui Henrique, 36 anos, vai todos os dias a pedalar para o trabalho. De casa, em Campolide, até à empresa onde trabalha, em Alcântara, são mais de cinco quilómetros por zonas de trânsito intenso em Lisboa e onde quase não há ciclovias. "Os sustos são diários por causa das razias dos carros. Os condutores não têm consciência de que passar tão perto de uma bicicleta é quase tão perigoso como bater-lhe, porque desequilibra muito", conta. Apesar

dos sustos, nunca teve um acidente. Mas não conseguiu escapar a um "incidente" com um automobilista: um condutor que, irritado com o facto de Rui não se ter desviado para conseguir ultrapassá-lo, saiu do carro no semáforo e agrediu-o com um soco. A violência foi caso único. Já os insultos são mais frequentes e as buzinas das dos automobilistas mais apressados são mesmo "o pão nosso de cada dia". Rui anda sempre no meio da faixa e não encostado à direita, como impoem as regras, porque garante ser mais seguro. "Se algum carro sai do estacionamento, vou contra ele. No meio da fila tenho mais margem de segurança e obrigo os carros a abrandar".

velocipedes", disse ao Expresso o secretário de Estado da Administração Interna, Filipe Lobo d'Ávila, recusando, para já, adiantar as mudanças.

Para o presidente da Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB), José Manuel Caetano, é urgente rever a lei das prioridades e criar ciclovias nas zonas de maior intensidade de tráfego, como a 2ª Circular, em Lisboa. Mas a solução, diz, não tem de passar pela separação total entre automóveis e velocipedes. A estrada pode ser de todos, desde que se passe a controlar a velocidade e se aperte o cerco, com punições exemplares, aos condutores que não cumprem os limites nos centros urbanos, defende.

"Os automobilistas pensam que são donos da estrada e que têm prioridade sobre todos. Não respeitam o limite de velocidade e por isso são quase sempre os culpados pelos acidentes em que estão envolvidos ciclistas", acusa o responsável da FPCUB.

Manuel João Ramos, presidente da Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados (ACA-M), considera igualmente que o excesso de velocidade dos automóveis "é o principal obstáculo a uma convivência pacífica com as bicicletas". E aponta o dedo à Câmara de Lisboa, que acusa de promover a ultrapassagem dos limites de velocidade: "O sistema de controlo dos semáforos permite

tempos muito prolongados de circulação dos automóveis. Cria ondas de sinais verdes, provocando um estímulo visual que leva os condutores a acelerar. É isso que mata peões e ciclistas. Em Lisboa, é possível circular a mais de 100 km/hora em algumas avenidas, como a Infante D. Henrique, por exemplo, sem nunca ter um vermelho, porque os sinais estão todos abertos e durante largos minutos".

Ciclistas pouco prudentes

O discurso de Carlos Barbosa, presidente do Automóvel Clube de Portugal (ACP), não pode ser mais diferente. O responsável pelo maior clube português de automobilistas considera que as alterações ao Código da Estrada, que vão regular as distâncias em que cada um pode circular para proteger os ciclistas, "serão muito difíceis de aplicar" e terão poucos resultados, até porque a culpa da maioria dos acidentes entre carros e velocipedes não é de quem está ao volante, mas de quem está sentado no selim, diz.

"Claro que os carros têm de respeitar as bicicletas. Mas os nossos ciclistas não têm noção do ambiente rodoviário. São ciclistas de fim de semana que, de vez em quando, tentam ser ecologistas durante a semana e pensam que podem andar por onde querem".

jbastos@expresso.imprensa.pt