

O papel da bicicleta na mobilidade urbana



O automóvel continua a ser, na maioria das cidades portuguesas, o principal responsável pela ineficiência ambiental e pelo incumprimento das metas do Protocolo de Quioto, em resultado das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do sector dos transportes. Mas é também o principal responsável por congestionamentos e ocupação de ruas e praças, originando dificuldades de mobilidade que atrasam o normal desenrolar da vida das cidades.

José Manuel Caetano*

CIDADES EM QUE AS PESSOAS tenham dificuldades em se movimentarem ou simplesmente em acederem aos principais centros de trabalho, comércio e serviços, são cidades pouco apelativas e onde a produtividade e a sua fruição como centro de cultura e lazer estarão também comprometidas, tal como o desfrutar de um ambiente são e apelativo onde as crianças possam simplesmente brincar na rua.

A existirem dificuldades de mobilidade numa cidade, existirão uma série de consequências para quem vive, trabalha ou a visita tais como stress, ruído, desperdício de tempo ou escassez de espaço público para usufruto das pessoas.

Encorajar o uso da bicicleta, além de contribuir para uma redução de poluentes e seus efeitos, ajuda igualmente a cumprir objectivos das agendas 21 em muitos países: salvaguarda de recursos, cooperação, envolvimento e participação pública, respeito pelas necessidades sociais, económicas e ambientais.

Apostar na promoção da bicicleta (no caso velocípedes sem motor) como modo complementar de mobilidade ao andar a pé e aos transportes públicos e ainda alternativo ao automóvel, por ser um veículo não poluente, trará benefícios a médio e longo prazo já que ajuda a resolver problemas nos sectores do ambiente, transportes e trânsito. Além de ecologicamente correcta, uma política que seja orientada para medidas que fomentam o aumento do número de utilizadores de bicicleta será lucrativa em termos financeiros, por via da poupança de recursos energéticos e monetários e pela criação de mais valias comerciais e económicas, ao originarem novos negócios e mercados através de novas economias de escala. Inúmeras iniciativas em países europeus, e também no resto do mundo, implementadas quer pelos governos centrais quer pelas regiões ou municípios, e também por iniciativa privada, têm demonstrado que os resultados do aumento do número de utilizadores de bicicleta são muito positivos, desde logo ao alterar a

vivência da cidade, diminuindo o número de automóveis em circulação, mas também ao estimular a indústria, o comércio e os serviços, através da criação de emprego e diminuindo custos com necessidades de estacionamento automóvel e os relacionados com o absentismo, por atrasos ou doença.

Desde logo, prosseguindo-se as recomendações da OMS (Organização Mundial de Saúde) e estudos que demonstram que a saúde é um dos factores chave que leva as pessoas a escolherem utilizar a bicicleta, quer para o lazer quer como forma de mobilidade diária, estar-se-á a apostar numa política sustentável do ponto de vista da saúde pública, física e mental, dado o elevado potencial de uma utilização regular para melhorar a saúde a diversos níveis (doenças coronárias, colesterol, diabetes, obesidade e tabagismo, entre outras).

Estas exigências e desafios, com as quais são confrontadas as cidades portuguesas actualmente, tornam-se ainda mais importantes quando se sabe que, na Europa, 30% dos trajectos efectuados em meio urbano com recurso ao automóvel cobrem distâncias inferiores a 3km e 50% são inferiores a 5km. Com efeito, neste tipo de trajectos, o automóvel pode ser substituído pela bicicleta por parte da procura, contribuindo para uma diminuição efectiva dos congestionamentos dentro das cidades, assim como dos efeitos nefastos associados.

Realidade europeia e... portuguesa

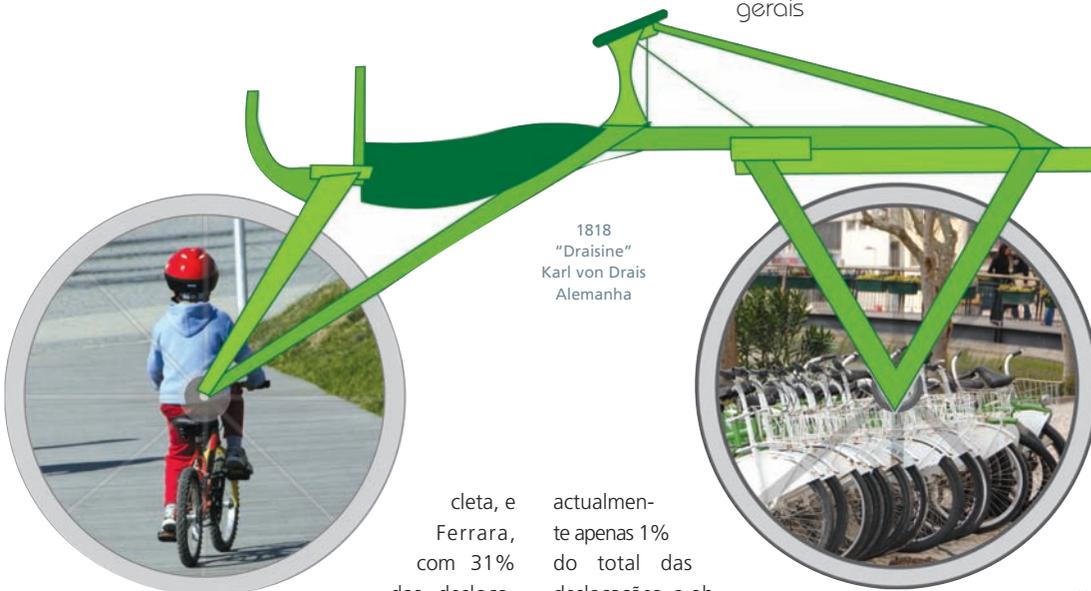
Na última década muito se tem feito na Europa e no resto do mundo neste âmbito, mas Portugal tem evoluído, comparativamente, a um ritmo muito lento para as necessidades reais de mudança. O Estado tem feito pouco para promover a utilização da bicicleta nas cidades, sobretudo nas vertentes da mobilidade e transporte, para acesso a locais de trabalho e escolas, comércio e serviços.

O esforço na criação de condições que promovam a utilização da bicicleta tem sido feito essencialmente pelas autarquias. Quer a alocação de espaço público para o trânsito de bicicletas, quer a permissão de partilha de espaços, bem como a oferta de zonas de estacionamento e disponibilização de bicicletas de uso público, de que são exemplo Aveiro e Cascais, têm contribuído localmente para um incremento do número de utilizadores que há 10 anos se situava nos 0,5% da população.

Não podemos dizer que não houve aumento, embora ele seja ainda pouco significativo face aos esforços e resultados alcançados na UE, onde 8,7 por cento dos europeus pedalam diariamente nas cidades. Em 2000, a Comissão Europeia lançou um livro intitulado *"Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro"*, que serviu de impulso político mas também para destacar os bons exemplos de cidades europeias que já desenvolviam medidas de incentivo ao uso da bicicleta. Entre essas, destacavam-se as cidades italianas de Parma, onde 19% das deslocações eram efectuadas em bici-



1885
"Safety Bicycle"
John Kemp Starley
Inglaterra



1818
"Draisine"
Karl von Drais
Alemanha

cleta, e Ferrara, com 31% das deslocações casa-trabalho a serem feitas de bicicleta. Em Amsterdão, a bicicleta era usada em 20% das deslocações e em Berna, na Suíça, onde muitas ruas têm declives não inferiores a 7%, a bicicleta representava 15% do total das deslocações, o que prova que a orografia duma cidade não é um factor decisivo para o uso da bicicleta, podendo ser facilmente contornado através de políticas de incentivo.

Desde o ano 2000 até hoje, tudo leva a crer que estes valores terão evoluído positivamente. Prova disso são os exemplos mais recentes de grandes capitais europeias onde o uso da bicicleta cresceu de forma expressiva. Em Londres, por exemplo, nos últimos 8 anos o crescimento foi de 83% e, embora o uso da bicicleta re-

actualmente apenas 1% do total das deslocações, o objectivo do município é atingir 5% da repartição modal em 2025. Em Paris, a criação recente das "Velib", bicicletas de utilização pública, tem contribuído igualmente para um forte incremento do uso da bicicleta naquela cidade, embora esta medida tenha sido precedida de outras com vista à melhoria das condições de circulação e estacionamento deste meio de transporte, assim como de campanhas de incentivo.

É necessário atribuir prioridade política e social à bicicleta e à sua utilização como modo de transporte sustentável e como instrumento de gestão de um sistema de transportes, devendo ser integrada nas políticas de transporte, ambiente e saúde, pelas razões acima referidas. Para isso, são necessárias ferramentas legais e financeiras que encorajem os sectores público e privado a fazerem cada vez mais pela promoção da bicicleta. Os exemplos de boas práticas vindos de

outras cidades só foram possíveis concretizar através de políticas concertadas e do estabelecimento de metas a atingir. Em Portugal, apesar de alguns esforços, a construção de vias e outras infra-estruturas para bicicletas aparecem, de um modo geral, desarticuladas entre si e não integradas no sistema de transportes. Nos últimos anos, pouco se fez para integrar as vias cicláveis já existentes em redes regionais ou nacional a exemplo de um plano rodoviário.

Para garantir o sucesso dos investimentos, serão necessárias alterações legislativas a vários níveis. Começando pelo Código da Estrada, é crucial aproximá-lo das restantes legislações europeias no que à bicicleta diz respeito. Em Portugal, os velocípedes perdem a prioridade para os veículos motorizados na maioria das situações, excepto em rotundas, passagens de nível e saídas de garagens. Esta situação, além de pouco recomendável em termos de segurança, não tem paralelo em nenhum país onde o uso da bicicleta seja expressivo. Nesse sentido, as alterações ao Código da Estrada devem, antes de mais, privilegiar os modos suaves – andar a pé, de bicicleta e outros – em detrimento dos veículos motorizados, nomeadamente o transporte individual privado. Os benefícios fiscais podem igualmente contribuir para o objectivo de promover a bicicleta, introduzindo algumas alte-



1830
"Two-wheel Velocipede"
Thomas McCall
Escócia

1860
"Bicyclette à pédales"
Pierre Michaux
France



rações no sistema nacional de taxas. Não faz sentido, por exemplo, uma taxa de IVA igual a de um automóvel.

A adopção de legislação específica, que comprometa as entidades governativas a cumprir determinados objectivos, é também uma solução com resultados já comprovados. É disso exemplo a lei do ar e da racionalização da energia (RARE) adoptada em França em 1996, que estabelece a integração da bicicleta nos Planos de Deslocação Urbana (PDU). Essa lei estabelecia que a partir de 1998 todas as obras de reparação ou de construção de vias urbanas deveriam incluir pistas para bicicletas e o mais tardar, até Janeiro de 1999, as aglomerações com mais de 100 mil habitantes deveriam adoptar um PDU tendo por objectivo a diminuição do tráfego urbano poluente. Em Portugal, a aplicação destes princípios e o planeamento de redes regionais e nacional, deverá ter sempre em conta as vertentes de transporte, lazer e turismo (nacional e internacional), que é também uma forma de rentabilizar os investimentos realizados.

Ao considerar a bicicleta como um meio de transporte válido, a criação de legislação específica deverá incluir também um ordenamento dos eixos cicláveis, onde sejam definidos os conceitos e tipologias a aplicar, em cada caso, nas cidades portuguesas. Em França, o minis-

tério dos transportes publicou um manual de boas práticas e recomendações para o planeamento de facilidades para bicicletas, de forma a harmonizar os sistemas a ser implementados localmente.

Integração modal

De um modo geral, quando se pensa no tipo de soluções a adoptar para uma correcta integração da bicicleta no sistema de transportes, antes de mais deve ter-se em conta a envolvente, sobretudo no que diz respeito à rede viária. Com efeito, a escolha das soluções a adoptar para uma correcta circulação de velocípedes está, em primeiro lugar, dependente das políticas de ordenamento no que respeita à velocidade de circula-

ção de veículos motorizados e aos volumes de tráfego praticados em cada eixo rodoviário. Uma vez definidos os eixos e zonas da cidade onde o limite de velocidade não seja superior a 30km/h, a 50km/h e onde seja igual ou superior a 70km/h, é possível estabelecer as tipologias que melhor servirão à circulação de bicicletas. Existem diferentes conceitos de ordenamento das vias – a mistura, a separação e a exclusão – que melhor se adaptam à especificidade dos eixos rodoviários acima referidos. Assim, a partilha do espaço entre peões, bicicletas e veículos motorizados é recomendável



1960s
"racing bike"
Estados Unidos da América

quando a velocidade não excede os 30km/h, como são os casos de bairros residenciais e zonas históricas ou centros de cidades. Para os casos em que a velocidade não ultrapassa os 50km/h, deve ter-se em conta a noção de espaço vital do utilizador de bicicleta (entre 1m a 1,5m) que corresponde à margem que lhe permite ser ultrapassado em segurança, sem influenciar a sua trajectória e sem afectar o seu conforto. Só acima destas velocidades é que se justifica a construção de vias próprias, segregadas do tráfego rodoviário motorizado, porquanto a margem de segurança que deve ser dada a quem circula de bicicleta aumenta.

A par dos melhoramentos relacionados com a circulação de bicicletas, é igualmente necessária uma melhoria nos transportes colectivos, de modo a tornarem-se eles próprios uma marca de qualidade, apelativa a um

utilização daqueles modos, entre os quais, o transporte de bicicletas. Uma das características que se deve evidenciar, sobre o papel da utilização da bicicleta na atractividade das redes de transporte colectivo, é que a capacidade de transporte dos velocípedes faz aumentar a área de influência dessas redes.

Assim, tendo em conta as velocidades médias de circulação de peões (5km/h) e de utilizadores de bicicleta (20km/h), enquanto o peão percorre 800 metros em 10 minutos, de bicicleta percorre-se cerca de 3,2km, ou seja, em termos de impacto para a rede de transporte público, qualquer paragem ficaria com um raio de influência quádruplo o que significa uma área de influência dezasseis vezes superior.

A complementaridade entre a bicicleta e os transportes públicos apresenta duas vertentes:



por um lado, possibilitando o transporte da bicicleta e, por outro, criando parques de estacionamento junto das estações e paragens. Em ambos os casos, a bicicleta pode substituir, por exemplo, um percurso a pé de 5 minutos, mais um tempo de espera de 5 minutos na paragem e mais um trajecto em autocarro de 10 minutos, fazendo um percurso directo de 10 minutos para chegar a uma estação de correspondência em menos tempo. Assim, para as redes de transporte público, o utilizador de bicicleta é um cliente potencial que aumenta a eficiência destas redes, o que faz dele um dos segmentos de procura a ser considerado no mercado de deslocações, e pode contribuir também para a rendibilidade social e económica dessas redes, além de prestar um enorme contributo ambiental.

Quando se decide promover o uso da bicicleta como meio de transporte, numa qualquer cidade, deve ainda ter-se em conta o universo de pessoas que já o fazem, por vezes em condições muito pouco adequadas. Nas cidades de Lisboa e Porto, por exemplo, o número de utilizadores de bicicleta tem crescido nos últimos anos, estimando-se que em Lisboa o crescimento tenha sido na ordem dos 75% desde o ano 2000, de acordo com um inquérito recentemente realizado aos utilizadores de bicicleta nesta cidade pela Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB). Este crescimento é representativo do potencial que o uso da bicicleta como meio de transporte pode assumir se forem criadas mais facilidades à sua circulação.

A FPCUB tem como objectivo a promoção da bicicleta como forma de mobilidade sustentável seguindo uma política de proximidade

com os utilizadores de bicicleta. É nesse sentido que se considera essencial a participação e consulta de quem, hoje mesmo, já circula com este meio de transporte durante o processo de desenvolvimento e concepção de medidas a favor do seu uso. A promoção da bicicleta exige um empenhamento dos órgãos governativos e de toda a sociedade, visando também a mudança dos valores e da imagem associada ao seu uso. É preciso ter também em conta, e para finalizar, que a bicicleta não é a solução, é parte da solução.

*Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta