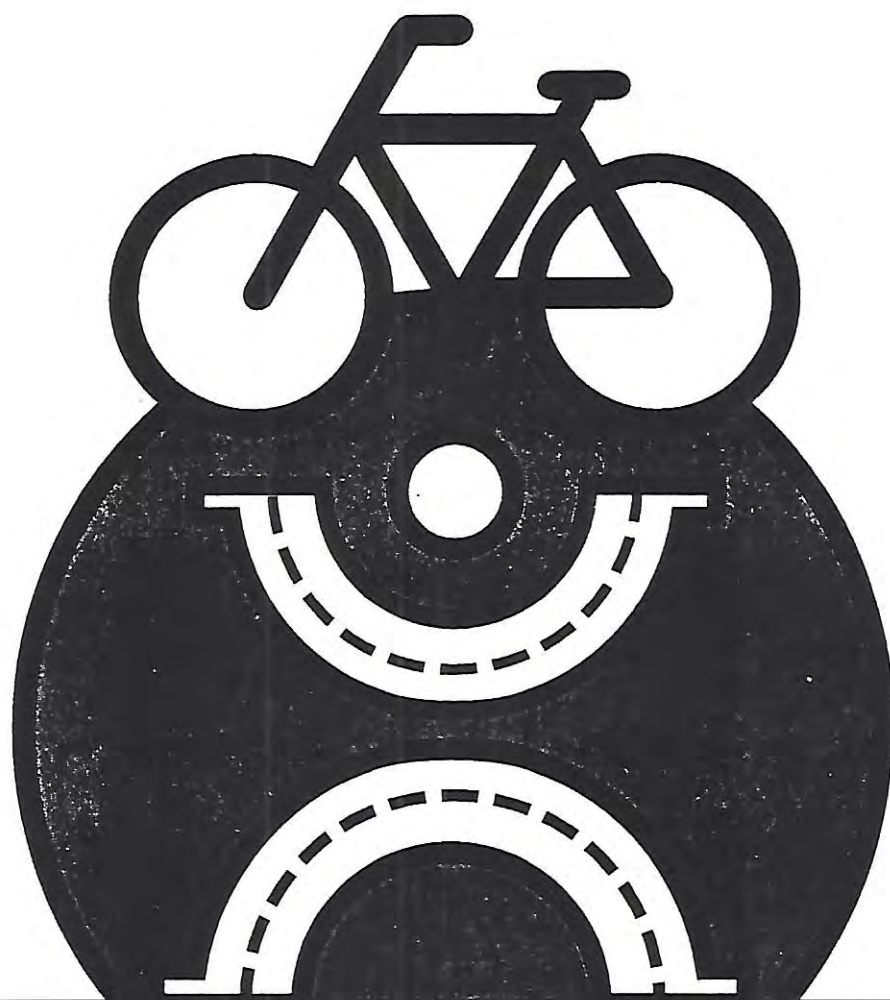


MANIFESTO



PORTUGAL CICLÁVEL

**DOMINGO, 30 DE MAIO DE 1999
TERREIRO DO PAÇO - LISBOA**

FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE CICLOTURISMO E UTILIZADORES DE BICICLETA

LISBOA AMIGA DA BICICLETA



OS FACTOS

- Circular de bicicleta na cidade de Lisboa é hoje uma actividade difícil e arriscada. Não existem condições mínimas para uma circulação em segurança. Arrisca-se a vida.
- A bicicleta e o ciclista são considerados como “corpos estranhos” na cidade. Nada está pensado para viabilizar este modo de transporte. Não existem vias específicas, nem sinalização de protecção, nem equipamentos para estacionamento. A bicicleta é simplesmente esquecida e ignorada na cidade de Lisboa.
- Altos responsáveis políticos da Câmara Municipal de Lisboa dizem reconhecer o papel da bicicleta. Mas, até hoje, nada de concreto foi feito para viabilizar o seu uso. O único percurso (3,5 km) de pista ciclável existente na zona ribeirinha de Lisboa (Alcântara-Belém) é da responsabilidade da APL. E está em mau estado de conservação.




- A topografia da cidade de Lisboa em nada impede o uso da bicicleta. Falar da “Lisboa das colinas” é apenas alimentar mitos e ideias feitas. A Lisboa de hoje é composta por vastíssimas áreas planas. A título de exemplo, repare-se que deslocações entre o Lumiar e o Saldanha, entre Benfica e o Areeiro ou entre Belém e o Parque das Nações se fazem em percursos planos. Para além disso, as características das bicicletas modernas desmultiplicam enormemente o esforço humano, potenciando o seu uso regular.
- A bicicleta tem um elevado potencial como modo de transporte complementar (inter-modal) ao transporte público (comboio, metro, barco, autocarro). No entanto, o seu transporte no interior dos veículos de transporte público é muitas vezes proibido ou demasiado caro, facto que inibe o seu uso.





- O interesse pelo uso da bicicleta tem aumentado muito significativamente em Portugal. Cada vez mais cidadãos redescobrem o prazer e as vantagens da bicicleta. As vendas de bicicletas confirmam-no. No entanto, as suas expectativas são frustradas dadas as condições muito limitadas para o seu uso, quer como forma de lazer e desporto, quer como modo de deslocação alternativo.
- Este aumento do interesse pela bicicleta em Portugal corresponde a fenómeno idêntico noutros países economicamente e socialmente desenvolvidos. Aqui, têm sido adoptadas políticas públicas claramente orientadas para a promoção da bicicleta. Em Portugal, pouco se tem feito.
- A bicicleta não vai, nem pretende, substituir o automóvel. A criação de condições para o seu uso visa apenas alargar a diversidade das opções dos cidadãos quanto às formas de deslocação. Com nítidas vantagens para a Cidade.




AS VANTAGENS DA BICICLETA


-  A bicicleta é adequada para a mobilidade individual. É fácil de usar e de parquear. Em percursos curtos ou médios resolve adequadamente as necessidades de deslocação individual na cidade (rapidez, flexibilidade, pouco esforço).


-  A bicicleta é amiga do ambiente. Não usa combustível, não polui o ar e não faz ruído. O aumento do seu uso em Lisboa é um contributo para a melhoria ambiental da cidade.


-  A bicicleta ocupa pouco espaço. Numa cidade com problemas de congestionamento e de qualificação do espaço público o uso da bicicleta é um trunfo importante.


-  O uso da bicicleta como modo de transporte alternativo regular pode contribuir para atenuar os problemas de tráfego em Lisboa, mesmo que usada por um número limitado de cidadãos (que deverá crescer se as condições o proporcionarem).




-  A bicicleta é economicamente acessível à maioria da população, sendo um modo de transporte inter-classes fomentador da integração social.

-  A bicicleta é um factor de promoção da saúde, através do estímulo ao exercício físico. É uma forma de desporto, de lazer e de evasão, importante para o equilíbrio físico e psicológico dos cidadãos.

-  A bicicleta é um factor de sensibilização e de educação ambiental, proporcionando um contacto estreito com a natureza.

-  A bicicleta está a ser descoberta como forma de turismo. A criação de condições e o desenho de percursos específicos pode contribuir para o desenvolvimento da actividade turística, nomeadamente em zonas economicamente menos desenvolvidas.

-  Andar de bicicleta proporciona prazer físico (se já se esqueceu, redescubra-o).



O QUE DEFENDEMOS PARA LISBOA

- ☞ Adopção de uma atitude aberta e favorável à bicicleta por parte dos responsáveis pelo planeamento e gestão urbanística e dos sistemas de transporte.

- ☞ Implementação prática de soluções que dotem a cidade de Lisboa com as condições de segurança e comodidade para o uso regular da bicicleta **como forma alternativa de transporte:**
 - Vias específicas para bicicletas: (1) na malha viária central da cidade e (2) num anel envolvente da cidade que ligue Parque das Nações-Olivais-Telheiras-Monsanto-Belém e que contemple o interior destes bairros.

 - Equipamento para estacionamento de bicicletas, nomeadamente junto aos terminais de transporte público, junto a escolas e universidades e em alguns pólos centrais da cidade.



- Sinalização específica que assinale as vias cicláveis e sensibilize, especialmente os automobilistas, para o respeito pelo utilizador da bicicleta.

- ☞ Criação de zonas especialmente destinadas ao uso da bicicleta **como forma de lazer e desporto**, nomeadamente em toda a zona ribeirinha de Lisboa (de Belém ao Parque das Nações), em Monsanto e noutras áreas apropriadas do ponto de vista ambiental.

- ☞ Criação de condições para o transporte da bicicleta nos veículos de transporte público, ainda que, nalguns casos, limitado a determinados dias ou períodos horários. A atenção deverá ser especialmente focada no transporte ferroviário e fluvial de características suburbanas.

- ☞ Acções de sensibilização da opinião pública, que chamem a atenção para os benefícios que o uso de transportes alternativos ao automóvel trazem à cidade, nomeadamente a bicicleta, e que sustentem uma cultura urbana menos “automobilística”.



COMO NOS PROPOMOS ACTUAR

- ↪ Vamos dar maior visibilidade e unidade aos esforços e às iniciativas que promovam o uso da bicicleta em Portugal.

- ↪ Vamos intensificar os contactos e a cooperação com os órgãos do poder público e com as empresas de quem depende a criação de condições alargadas para o uso da bicicleta.

- ↪ Vamos apresentar propostas concretas de itinerários prioritários a equipar com vias cicláveis.

- ↪ Vamos intensificar a recolha e o intercâmbio de experiências bem sucedidas em Portugal e no estrangeiro na promoção da bicicleta e usá-las em benefício de todo o país, mobilizando o apoio de especialistas nacionais e estrangeiros com experiência na construção de percursos cicláveis.



-
- ↳ Vamos promover a sensibilização da opinião pública e a redescoberta da bicicleta, nomeadamente através da realização de passeios regulares nas cidades portuguesas.



ALGUNS EXEMPLOS QUE NOS INSPIRAM

Barcelona, Espanha: estacionamento para bicicletas com mapa de circuitos cicláveis; corredor reservado a bicicletas.



LISBOA AMIGA DA BICICLETA

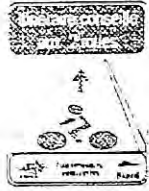


Nantes, França: sinais de trânsito específicos para bicicletas; estacionamento integrado no mobiliário urbano; corredores reservados a bicicletas.

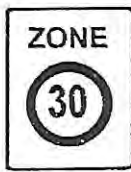
LES PANNEAUX



Couloir cyclable



Parc de stationnement pour les vélos



Zône de circulation limitée à 30 km/h.



Vélo pouvant rouler en sens inverse



Vélo pouvant déboucher de la gauche



Piste ou couloir cyclable obligatoire (pour les cycles sans remorques)



Sens giratoire obligatoire



Cédez le passage



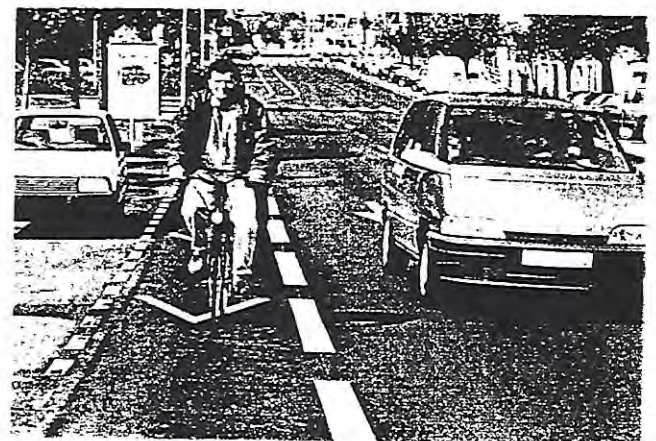
Arrêt obligatoire cédez le passage



Sens interdit sauf aux vélos

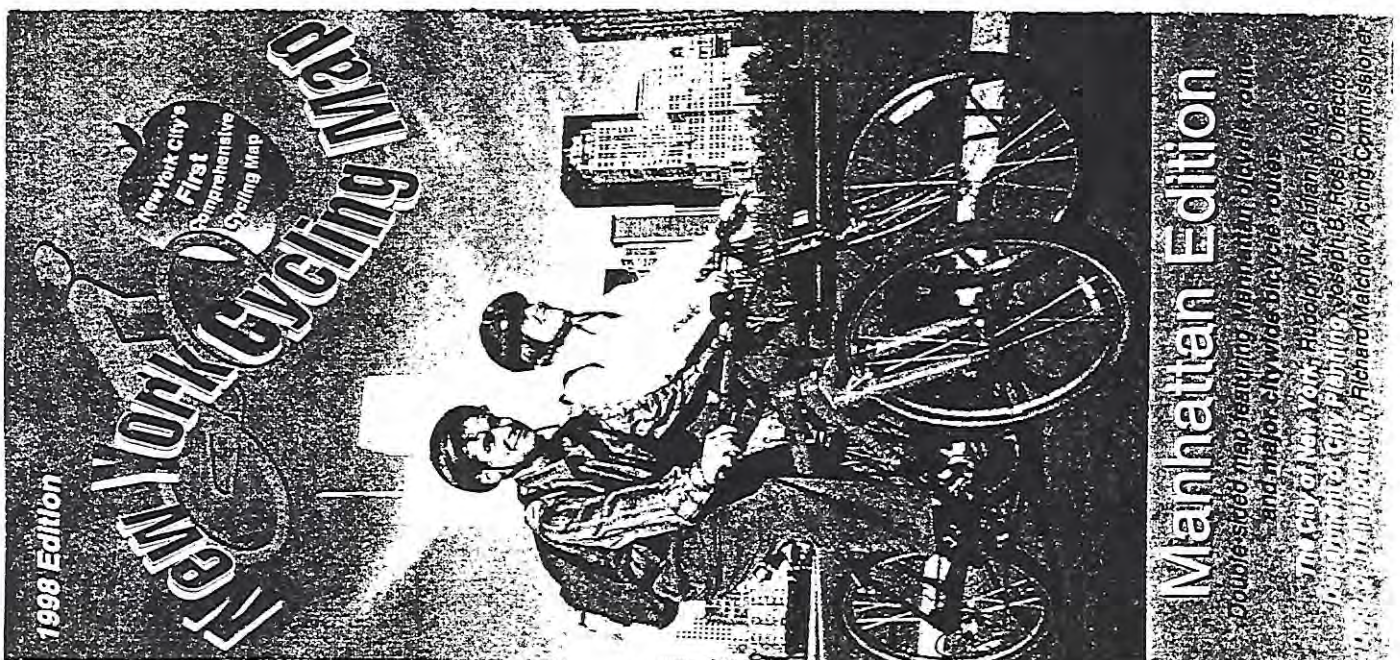
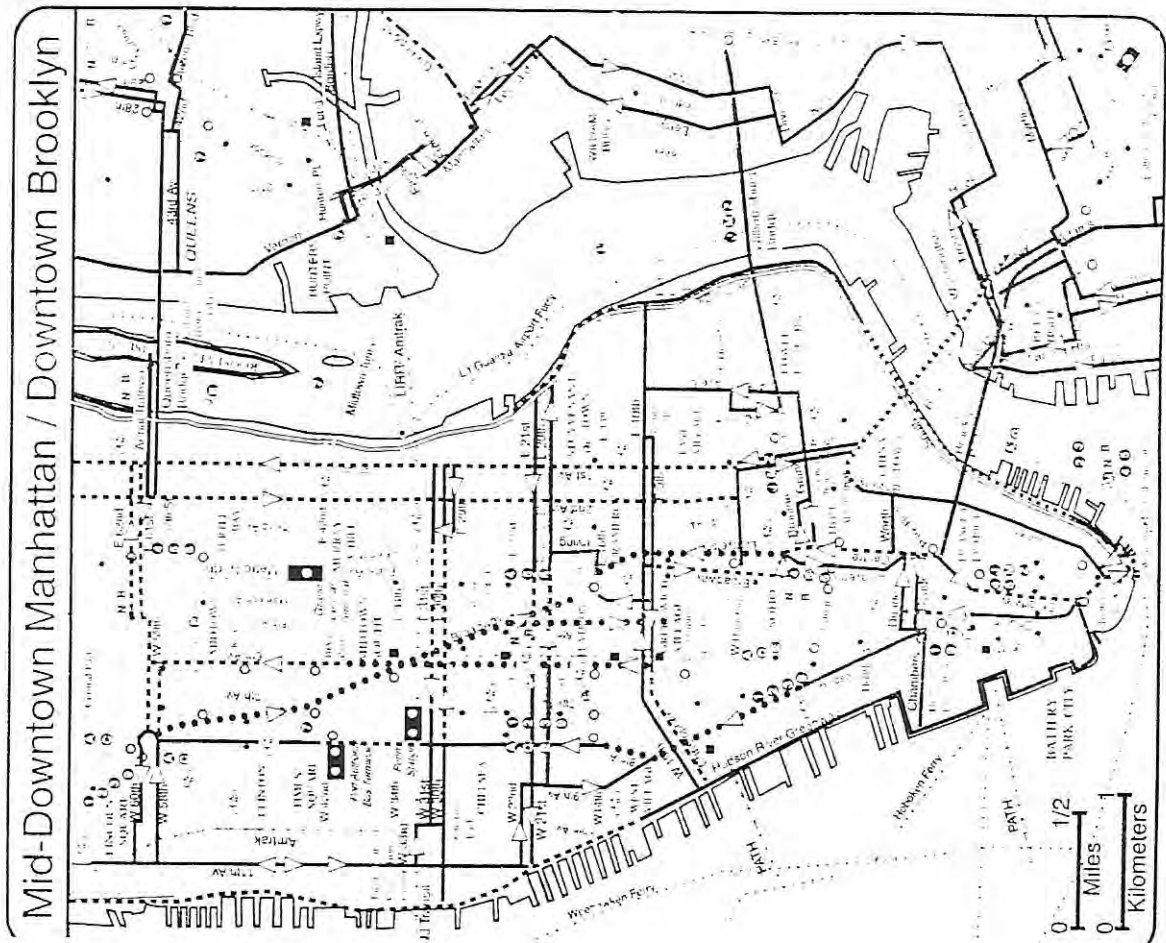


Voie mixte bus-vélos





Nova York, EUA: capa do mapa de vias cicláveis da cidade e mapa parcial dos circuitos cicláveis em Manhattan.





Nova York, EUA: os benefícios da bicicleta explicados no mapa de vias cicláveis da cidade.

**The New York Cycling Map
and
The Benefits of Cycling**

The New York Cycling Map was developed to encourage more people to bicycle by identifying a route network of streets and park paths best suited for cycling; to educate cyclists about their rights and responsibilities as roadway and park users; to inform cyclists about access to mass transit, points of interest and support services; and to recognize cycling as a legitimate mode of transportation.

CYCLING can be used for recreation, commuting to work or for running errands;

CYCLING can provide the quickest access to a destination - faster than walking and free from vehicular gridlock;

CYCLING improves physical health and gives us an exhilarating feeling of freedom;

CYCLING enhances our ability to experience and interact with the vibrancy of New York City's streetlife and neighborhoods, something which is unavailable to us when inside a car, bus or subway;

CYCLING is economically efficient, costing the commuter cyclist, on an annual basis, approximately half as much as public transit and one-quarter as much as driving;

CYCLING is a renewable transport, and therefore, non-polluting. Cycling reduces the consumption of fossil fuels, alleviates traffic congestion and improves New York City's air quality.

The New York Cycling Map was designed by in-agency staff at the New York City Department of City Planning and Department of Transportation Bicycle Program. The Map was funded by the federal Intermodal Surface Transportation Efficiency Act (ISTEA), under the Congestion Mitigation Air Quality (CMAQ) Program

**O Mapa Ciclável de Nova York
e
Os Benefícios da Bicicleta**

O Mapa Ciclável de Nova York foi desenvolvido para encorajar mais pessoas a andar de bicicleta, através da identificação da rede de vias e locais de estacionamento mais adequados; para educar os ciclistas acerca dos seus direitos e responsabilidades como utilizadores da estrada e dos parques; para informar os ciclistas sobre o acesso às zonas de trânsito intenso, locais de interesse e serviços de apoio; e para reconhecer a bicicleta como um legítimo modo de transporte;

A bicicleta pode ser usada para recreação, como modo de transporte para o trabalho ou para andar por aí;

A bicicleta pode ser o modo de acesso mais rápido a um destino – mais rápida do que andar a pé e livre de engarrafamentos;

A bicicleta aumenta a forma física e dá-nos um excitante sentimento de liberdade;

A bicicleta aumenta a nossa capacidade para sentir e interagir com as vibrações das ruas de Nova York e dos seus bairros, algo que nos é impossível quando estamos no interior de um automóvel, de um autocarro ou do metro;

A bicicleta é económica, custando ao utilizador, numa base anual, cerca de metade do transporte público e cerca de um quarto do automóvel;

A bicicleta é um transporte renovável e, por isso, não poluente. A bicicleta reduz o consumo de combustíveis fósseis, atenua o congestionamento do tráfego e aumenta a qualidade do ar de Nova York.

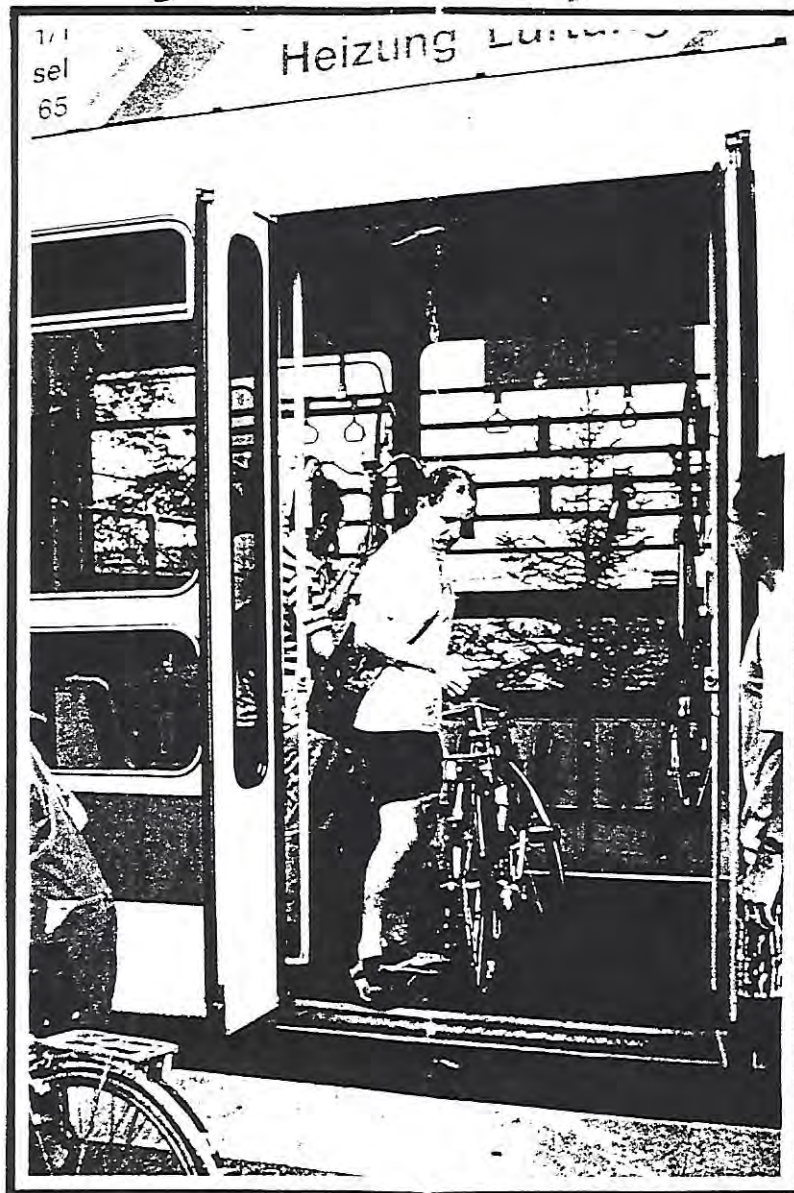
(tradução livre)



Odense, Dinamarca: via ciclável no centro da cidade.



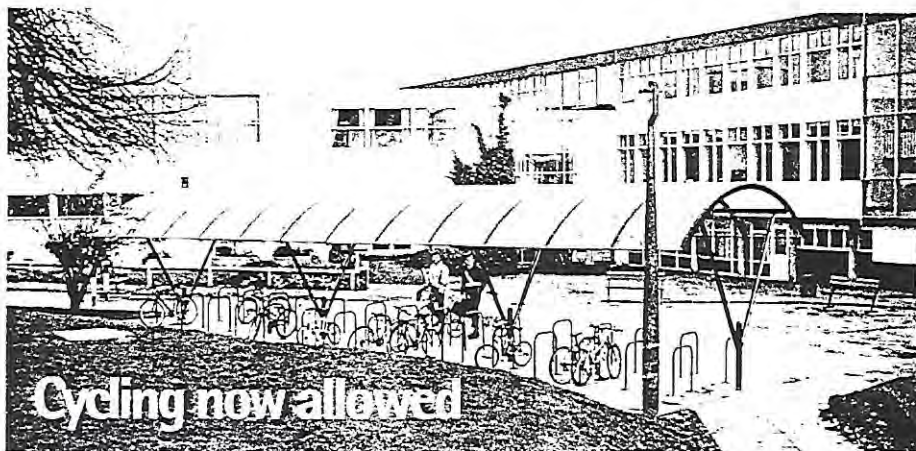
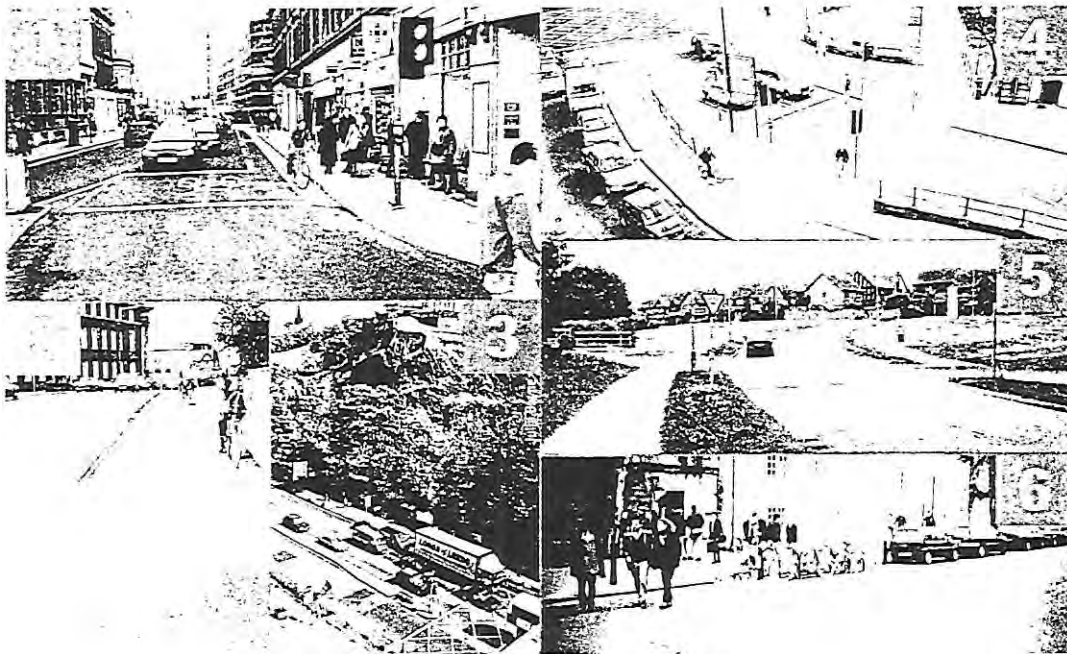
Bâle, Suíça:
transporte da bicicleta
num autocarro de
transporte público.



LISBOA AMIGA DA BICICLETA



Reino Unido: exemplos de soluções técnicas.

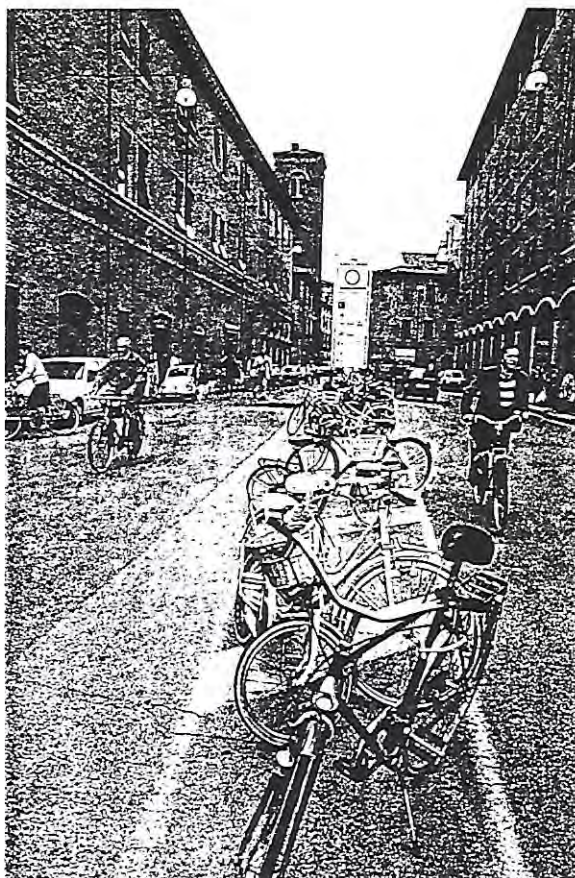


Reino Unido: estacionamento para bicicletas num liceu em Leeds; corredor ciclável em Richmond, junto ao rio Tamisa.





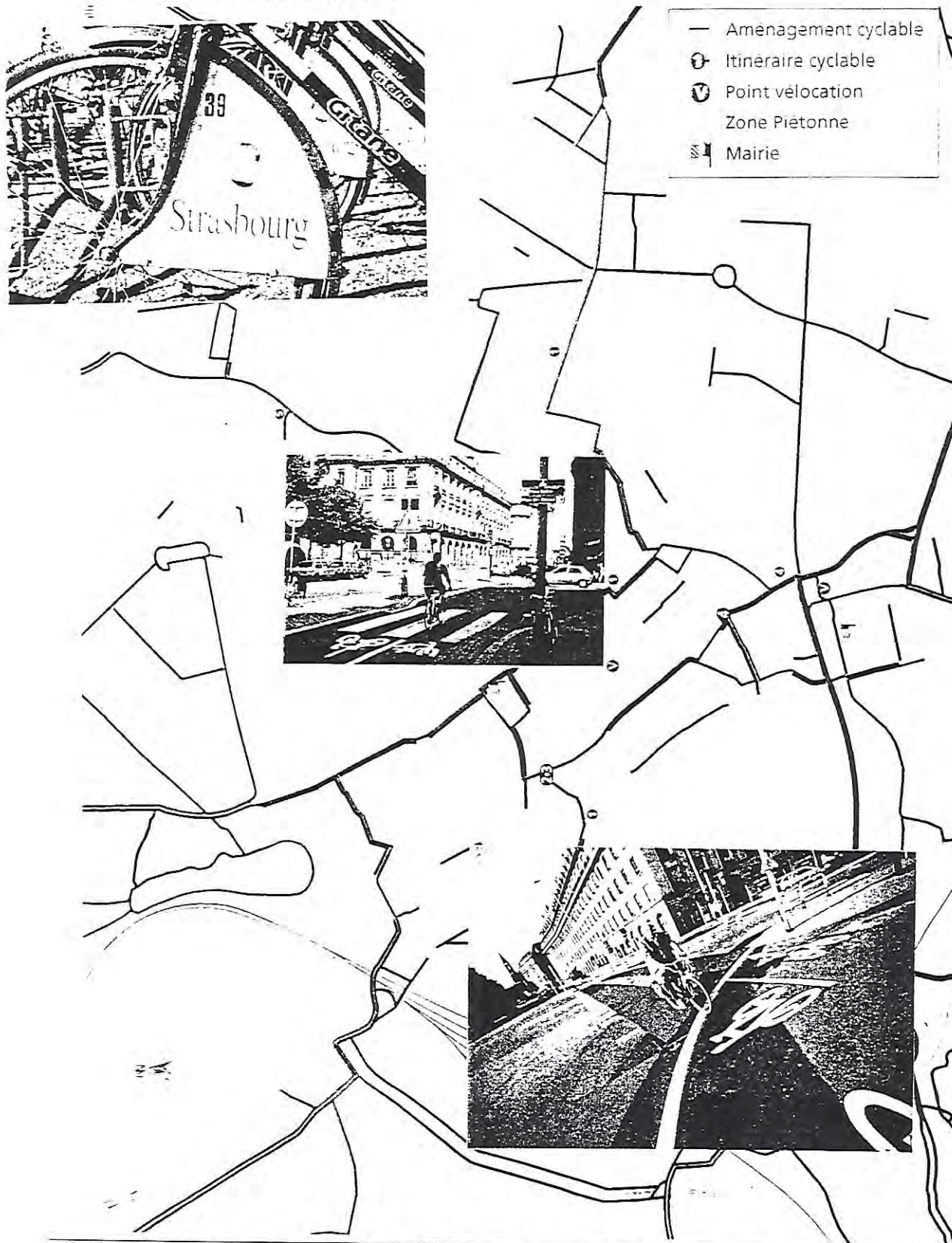
Ferrara, Itália: a bicicleta para todas as idades; circulando e estacionando no centro histórico da cidade.



LISBOA AMIGA DA BICICLETA



Estrasburgo, França: cidade candidata ao congresso *Vélocity 2001*; o slogan que resume a política de deslocações urbanas é “Estrasburgo, uma bicicleta de avanço” e o objectivo é que cerca de 25% das deslocações se façam em bicicleta em 2005.

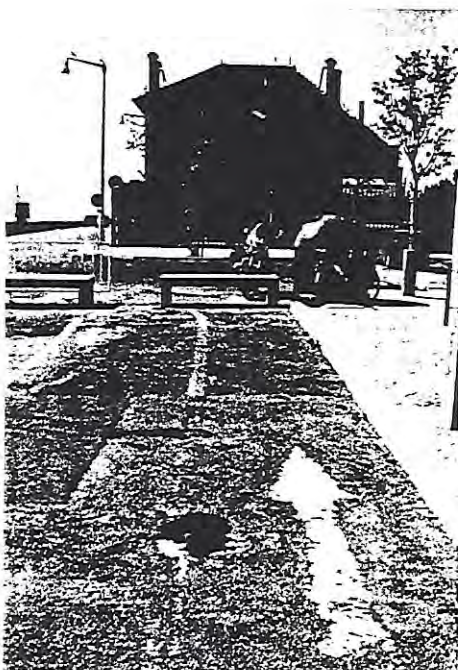
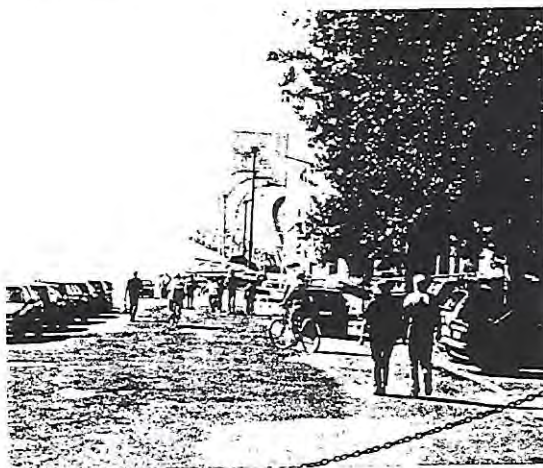


LISBOA AMIGA DA BICICLETA



e Lisboa ?

quando se tornará numa cidade amiga de bicicleta ?



LISBOA AMIGA DA BICICLETA



ORGANIZAÇÃO - CONTACTOS - INFORMAÇÕES

Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta
Projecto Portugal Ciclável

Apartado 4031
1501 Lisboa Codex



Av. Miguel Bombarda, 147 – 2º Dto
1050 Lisboa

Tel: (01) 315 60 86
Fax: (01) 356 12 53
E-mail: fpcub@ip.pt
TM: 0931 51 83 42