



FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE CICLOTURISMO E UTILIZADORES DE BICICLETA

BICICLETA E CIDADE

"CIRCULAÇÃO SEGURA PARA A ESCOLA"



PROMOTOR: Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta



AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE
Ministério do Ambiente do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional



ESCOLA SUPERIOR DE COMUNICAÇÃO SOCIAL



ESCOLA SECUNDÁRIA
JOSÉ GOMES FERREIRA



Liga para a protecção da natureza



Caminhos de Ferro
Portugueses, EP

Prefácio

O projecto Benfica Ciclável apoiado por **eea grants** e **APA - Agência portuguesa do Ambiente** permite criar uma infraestrutura de uso partilhado de bicicletas em meio urbano articulado com os transportes públicos pesados e abrangendo preferencialmente a população escolar, unindo o vasto parque escolar de Benfica com as estações do Metro e da CP/Refer.

1. Incentiva o uso da bicicleta e do transporte público em meio urbano;
2. Optimiza o espaço nos veículos de transporte público porque diminui a necessidade de transporte de bicicletas;
3. Optimiza o espaço público pois dá-se prioridade ao transporte público e aos utilizadores de bicicleta;
4. Tranquiliza o utilizador de bicicleta pois desonera-o da aquisição da bicicleta e da preocupação com a segurança no seu estacionamento.



A escolha de Benfica residuiu em dois pressupostos essenciais: por um lado a elevada concentração de escolas e consequentemente de população escolar e a orografia em planalto com máximas diferenças de níveis de apenas algumas dezenas de metros.

Os trajectos cicláveis serão integradas na malha urbana exemplificando o conceito de acalmia de tráfego permitindo tornar os bairros e as cidades locais mais seguros com primazia para o peão e em detrimento do automóvel. Para tal, serão concretizadas em futuras zonas de circulação à velocidade máxima de 30 km/h “zonas de trinta” dando segurança às pessoas na circulação na via pública.

O projecto promove a mobilidade sustentável e cria condições para a sua replicação pelos outros bairros de Lisboa e de todas as cidades do País, contribuindo decisivamente para desmistificar a ideia pré-concebida de que Lisboa “não é para andar de bicicleta” dando exemplos concretos de como se pode efectivamente utilizar a bicicleta em meio urbano nas deslocações diárias casa-trabalho-casa, casa-lazer-casa, casa-escola-casa e em puro lazer.

Vantagens e usos no uso da bicicleta – Pessoais / Comunidade

- > **Rapidez** – em distâncias até 5/10 Km
- > **Flexibilidade** – pode ser usada em articulação com os transportes colectivos
- > **Facilidade em estacionar** – estacionamento porta-a-porta
- > **Economia**
- > **Saúde** – exercício físico enquanto se pedala



Introdução

Use-a para tudo: compras, acesso a serviços, trabalho, escola, passeio e lazer

“O Papel da Bicicleta na Mobilidade Urbana no Ambiente e na Saúde”



A bicicleta pode contrariar o automóvel que 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.

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.

A OMS (Organização Mundial de Saúde) e estudos demonstram que as pessoas que escolhem utilizar a bicicleta, quer para o lazer quer como forma de mobilidade diária, estão a melhorar a condição física e mental, dado o elevado potencial da sua utilização regular.

Os 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, parte da procura, contribuindo para os descongestionamentos dentro das cidades.

Serão necessárias alterações legislativas, começando pelo Código da Estrada, sendo crucial aproximá-lo das restantes legislações europeias face à bicicleta.

A FPCUB promove a bicicleta como forma de mobilidade sustentável seguindo uma política de proximidade com os seus utilizadores. 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. O incentivo para o uso da bicicleta exige um empenhamento dos órgãos governativos e de toda a sociedade, visando também a mudança dos valores e da imagem associada. É preciso ter também em conta, que a bicicleta só por si não é a solução, é parte da solução.



Qualquer percurso de bicicleta deve ser preparado com algum cuidado para evitar avarias, incidentes ou acidentes para o utilizador de bicicleta ou para os outros. Assim é fundamental que, especialmente para quem utiliza a bicicleta esporadicamente, se tomem algumas precauções antes de sair para a rua.

1 – Prepare-se a si e à sua bicicleta

A bicicleta quer seja de competição, de montanha ou de turismo, é um veículo idêntico em vários aspectos. Ela é constituída por:

1. um quadro metálico, estrutura base da bicicleta
2. duas rodas, normalmente de idênticas dimensões
3. um selim
4. um guiador
5. um par de pedais
6. um sistema de transmissão do esforço dos pedais à roda traseira
7. um sistema de travões



Outros equipamentos podem ser aplicados numa bicicleta, variando com o fim a que se destina e do tipo de utilização. Na bicicleta urbana, poderemos encontrar ainda:

- um ou dois desmultiplicadores de mudanças (um na roda pedaleira e outro nos carretos)
- sistema de reflectorização e iluminação (autónomo ou por dinamo)
- guarda-lamas
- bagageiras, cestos ou sacolas para transporte de pequenas bagagens
- retrovisor
- conta-quilómetros e velocímetro
- estojo de ferramentas
- sistema de cadeado anti-roubo
- campainha, etc...

Muitos dos equipamentos citados vêm já instalados nas bicicletas quando as compramos. Outros, são adquiridos de acordo com as necessidades e os gostos de cada utilizador.



Segurança Activa

conselhos gerais para uma Condução Segura

Mantenha uma distância de segurança da berma e dos outros veículos – evite ser surpreendido pela abertura inesperada da porta de um veículo. Preste atenção aos peões que atravessam sem aviso e às irregularidades do pavimento, sarjetas e outros obstáculos.

Seja visível – além do uso de reflectores e de luzes, quando necessário, se circular pelo eixo da via (ou entre este e a berma) está mais visível para os automobilistas ao mesmo tempo que os obriga a ultrapassar em segurança, mantendo uma distância confortável. Poderá ser gentil e ceder espaço a um automobilista de modo a facilitar-lhe a ultrapassagem, se necessário, mas não ponha a sua própria segurança em causa.

Seja previsível – mantenha uma linha recta em vez de ziguezaguear. Assim será mais fácil para os automobilistas perceberem as suas intenções e estará a contribuir para o aumento dos níveis de segurança. Não se deixe intimidar por uma buzina e não se lance de imediato para a berma.

Assuma e mantenha o seu lugar na estrada.

Seja defensivo – antecipe o perigo redobrando a atenção. Existe a possibilidade de um veículo se atravessar à sua frente.

Seja comunicativo – assinale sempre por gestos a sua intenção se parar ou mudar de direcção. Use o contacto visual.

- **Risco de queda**, para o diminuir, o utilizador de bicicleta deverá considerar a escolha do tipo de pneus e do seu estado de conservação, dos travões, de equipamentos de protecção física, como capacete ou luvas, e até a escolha do piso onde circula.
- **Risco de avaria**, a manutenção preventiva contribui decisivamente para a diminuição deste risco. O utilizador de bicicleta poderá transportar ainda um estojo de ferramenta para pequenas desmanhas e de um sistema de insuflação das rodas em caso de perda de ar ou furo nos pneus.
- **Risco de colisão**, contra os outros utentes (veículos ou peões). Aqui jogam o seu papel os equipamentos que permitem ao utilizador de bicicleta ver melhor e, mais importante, que lhe dêem a capacidade de ser visto, como por exemplo pelo recurso a reflectores, luzes, vestuário claro, campainha ou buzina, retrovisor(es), etc. Não esquecer também que, em caso de acidente, se torna importante que a identificação do utilizador de bicicleta, do seu grupo sanguíneo (por exemplo escrito no capacete), devendo trazer a sua morada ou contactos de emergência.

A bagagem deve ser colocada em grelhas ou cestos de suporte (atrás ou à frente), numa mochila ou em sacas especiais penduradas junto às rodas da frente e de trás. Não pendure sacos no guiador nem no quadro.

- **Risco de roubo ou vandalismo**; para a sua diminuição, contribui a colocação de sinais personalizadores indelévels, corrente ou cadeado, colocação de equipamentos difíceis de remover, escolha dos locais para estacionar.



2 - Seleccione o percurso

A preparação e escolha do itinerário que levará o utilizador de bicicleta mais rapidamente, com mais segurança e maior conforto ao seu destino, é fundamental. Por vezes o caminho mais curto não é o mais fácil nem o mais seguro.

Antes de sair para a rua, recorde mentalmente os locais onde tem de ir e, antecipadamente, procure o itinerário que mais obedeça aos seguintes critérios:

- **Ser seguro**, onde exista um menor volume de tráfego automóvel, ou tráfego mais lento – evite transitar em vias rápidas ou ruas e avenidas com elevada intensidade de tráfego. De noite, evite ruas ou caminhos escuros especialmente se possuírem tráfego automóvel rápido ou intenso.
- **Não ser cansativo**, siga percursos com vias de menor inclinação – evite percursos com grandes subidas ou com descidas muito acentuadas (o excesso de velocidade ou o forte recurso aos travões poderá ser perigoso). Em percursos longos pode sempre utilizar os transportes públicos como complemento à sua deslocação.
- **Ser cómodo e agradável**, circular por locais onde haja espaço para os utilizadores de bicicleta, parques, jardins, vias com bermas ou passeios largos e de piso regular e aderente. Evite ruas ou avenidas de paralelepípedo com carris ou de pisos vidrados, especialmente em dias húmidos. Escolha itinerários onde haja menor exigência de paragens (semáforos, cruzamentos, etc.).

3 - Previsão e Antecipação torne-se visível

A “**Condução Defensiva**” também se aplica ao utilizador de bicicleta. É necessário que a cada momento possa prever as manobras e os movimentos que os outros (peões e condutores) irão fazer, protegendo-se contra acções erradas, distrações e manobras agressivas.

Deve aprender a antecipar as suas reacções de modo a obter mais espaço e mais tempo para pensar e agir.

Ao aproximar-se de um local onde vai ter de parar, o utilizador de bicicleta deve, antes de parar, colocar a mudança de que irá necessitar para re-iniciar a marcha. Também, por exemplo, ao aproximar-se de um cruzamento, deve calcular a velocidade e a trajectória dos outros veículos e peões, para evitar uma colisão.

Não esqueça que VER não significa SER VISTO.

Por vezes alguns condutores não vêem os utilizadores de bicicleta. Por isso previna-se. Antecipe-se e prepare-se sempre para o pior.



Use a campainha da bicicleta e se necessário grite para que o “vejam”. O pior inimigo do utilizador de bicicleta é a sua “invisibilidade”.

De noite circule com luzes e utilize reflectores: brancos à frente, vermelhos atrás e laranja nas rodas e pedais.

Mantenha-se fora dos ângulos mortos dos condutores dos veículos automóveis.

Seja visível – além do uso de reflectores e de luzes, quando necessário, se circular pelo eixo da via (ou entre este e a berma) está mais visível para os automobilistas ao mesmo tempo que os obriga a ultrapassar em segurança, mantendo uma distância confortável. Poderá ser gentil e ceder espaço a um automobilista de modo a facilitar-lhe a ultrapassagem, se necessário, mas não ponha a sua própria segurança em causa.

Seja previsível – mantenha uma linha recta em vez de zigzaguar. Assim será mais fácil para os automobilistas perceberem as suas intenções e estará a contribuir para o aumento dos níveis de segurança. Não se deixe intimidar por uma buzina e não se lance de imediato para a berma.

Assuma e mantenha o seu lugar na estrada.

4 – Mantenha-se sempre atento

A condução de qualquer veículo não é compatível com algumas actividades ou tarefas do dia a dia.

Um utilizador de bicicleta desatento está mais vulnerável e propicia o acidente.

Não esqueça que de uma colisão entre um automóvel e uma bicicleta, quem sofre sempre é o utilizador de bicicleta.



5 - Os outros utentes



O utilizador de bicicleta tem a capacidade de facilmente passar de condutor a peão – basta desmontar da bicicleta. Por um lado, sendo a bicicleta um veículo, está autorizado a circular nos locais destinados aos automóveis (excepto em auto-estradas e vias rápidas ou percursos onde exista proibição nesse sentido). Por outro lado, dada a baixa velocidade de circulação e por ser uma espécie de “peão com rodas”, tem muitas vezes facilitado o acesso a zonas de peões (passeios, ruas peatonais, jardins, passagens peatonais inferiores e superiores).

Esta capacidade, que é uma das grandes vantagens da bicicleta como meio de transporte, poderá tornar-se uma desvantagem pelos aspetos negativos que se encontram nesta dicotomia.

Vejamos pois que, se por um lado a baixa velocidade é um factor positivo junto dos peões, poderá tornar-se um factor negativo junto dos automóveis.

A sua baixa velocidade e com a sua rota muitas vezes irregular, tornam-no num alvo fácil para os veículos que circulam mais rapidamente. Também da mesma forma e inversamente, os peões nos seus movimentos lentos e irregulares se podem tornar num obstáculo ao utilizador de bicicleta e à bicicleta. Se a bicicleta é silenciosa e a torna mais saudável e amiga do ambiente, face ao automóvel, essa característica pode constituir-se em risco de acidente quando o utilizador de bicicleta se aproxima de um peão – ele não sente a sua aproximação. Assim, o utilizador de bicicleta deverá reconhecer os outros utentes e as suas características, e a forma com eles podem tornar-se perigosos para o utilizador de bicicleta, ou vice-versa.



6 – Estacione em local seguro e permitido

Procure estacionar em locais próprios para o efeito evitando ser um obstáculo para os peões ou para os outros veículos.

Um dos problemas com que o utilizador de bicicleta se depara é o estacionamento.

Raramente existem locais próprios para estacionar e prender uma bicicleta, e por vezes os locais existentes não se adaptam às nossas bicicletas. Assim o utilizador de bicicleta deve procurar um local que lhe ofereça segurança para estacionar a sua bicicleta de modo a protegê-la contra roubos e contra as intempéries (chuva, vento, sol,...).

É frequente verem-se bicicletas presas a sinais de trânsito, candeeiros de iluminação pública, árvores, parâmetros, grades de portas ou outros locais. O utilizador de bicicleta procura sempre prender a sua bicicleta a um local sólido e fixo.

Ao estacionar, o utilizador de bicicleta deve procurar um local seguro mas que não incomode os outros utentes (peões ou veículos).

Deve evitar estacionar a bicicleta no espaço entre dois carros estacionados longitudinalmente. A bicicleta fica vulnerável a qualquer manobra dos veículos estacionados, podendo ser atirada ao chão e mesmo destruída.

Um dos principais problemas que afecta os utilizadores de bicicleta é o vandalismo e o risco de roubo. Este problema poderá ser atenuado utilizando um sistema de cadeado forte, ligando a bicicleta (pelo quadro e pela roda traseira) a um elemento exterior sólido.

Se tiver de estacionar por períodos longos, prefira colocá-la numa garagem, dentro do edifício onde tenha de se deslocar ou mesmo num parque de automóveis vigiado.

Ao utilizar estacionamento próprio para bicicletas, prenda a bicicleta de forma a ficar estável e de modo a que a corrente ou cadeado passe por dentro do quadro e dentro de uma roda (preferencialmente a roda da frente).

Não deixe na bicicleta equipamentos caros, que chamem a atenção ou que sejam facilmente removíveis. Procure estacionar em zonas com bastante movimento; aí os roubos são menos frequentes. Sempre que parar, mesmo que por breves momentos, prenda sempre a bicicleta.



7 - O automóvel: o inimigo nº1?

Normalmente o veículo automóvel (ligeiro, pesado, etc...) é visto como o grande inimigo da bicicleta. Porque ocupou e ocupa o seu espaço, quer nas ruas quer na atenção das pessoas, porque todo o sistema rodoviário é criado em torno de si e das suas necessidades, esquecendo os outros tipos de locomoção como a bicicleta, o cavalo e até a deslocação a pé.



É o automóvel que enche as estatísticas dos acidentes rodoviários em geral, e dos que envolvem os utilizadores de bicicleta, em particular.

Alguma insegurança que o utilizador de bicicleta pode sentir ao deslocar-se no espaço urbano, parte especialmente da presença do automóvel, do comportamento dos automobilistas e também resultado de vias mal dimensionadas, da sinalização e mesmo de legislação, inexistente para regulamentação do tráfego e protecção da bicicleta ou do seu utilizador.

Por vezes, a construção de ciclovias e zonas cicláveis não conferem sempre maior segurança ao ciclista.

Assim, há que aprender a circular dentro do espaço urbano, vivendo, convivendo e sobrevivendo ao automóvel.

Neste contexto o utilizador de bicicleta deve reconhecer alguns comportamentos ou manobras que provocam (ou podem provocar) ati-

tudes agressivas nos automobilistas e que contribuem para que o automobilista considere o utilizador de bicicleta “como um perigo para a circulação”, argumento muitas vezes usado contra a bicicleta.

8 - Principais manobras

A segurança urbano do utilizador de bicicleta

Se está habituado a circular encostado à direita, dê alguma margem da berma, colocando-se o necessário para a esquerda, em direcção ao centro da via. É mais provável embater contra a porta de um carro estacionado (que se abra repentinamente) que ser atropelado por detrás por um veículo que o veja claramente. Os automobilistas podem e fazem por evitar choques com objectos grandes (como as bicicletas) que se movem de modo visível e previsível pelo asfalto: não desejam magoá-lo nem desejam danificar o seu próprio carro. Não se sinta mal por ocupar uma via inteira. Se os condutores não ameaçassem a sua vida, por exemplo, ultrapassando-o e virando à direita à sua frente, fechando-lhe o caminho ou atropelando-o, não teria que fazê-lo.

A lei diz que se deve circular o mais próximo “possível” das bermas ou passeios. No entanto, não especifica o que é “o mais próximo possível”, permitindo que o utilizador de bicicleta faça uma avaliação da sua segurança a cada momento, tendo em conta o estado do pavimento junto à berma, a existência de sarjetas e carros parados em segunda fila.

Assim, a lei permite que se “ocupe” a totalidade da via quando for necessário e mais seguro para o utilizador de bicicleta, mesmo quando isso abrandar o trânsito atrás de si. Se “ocupar” a via, faça-o de maneira clara e evidente. Se circular encostado à berma da via, estará a encorajar os automobilistas para que tentem ultrapassá-lo muito próximo de forma a “aproveitar o espaço” que deixou livre na via. Se considera que a via por onde circula é demasiado estreita, não deixe que o trânsito se possa adiantar por essa mesma via. Se houver outra via no mesmo sentido, os condutores irão aguardar que esteja livre para poderem ultrapassar sem perigo; se não houver outra via, reduzirão a marcha e esperarão atrás de si. Faça-o pela sua própria



segurança, os poucos condutores que encontrará que não respeitem a sua marcha, a única coisa que podem fazer é desesperar e buzinar até darem conta de que a 5 metros o semáforo está vermelho ou há uma fila. No entanto, se houver espaço suficiente para que seja ultrapassado com segurança e circula pela direita, pode deixar-se ultrapassar. Se não se sente cómodo com um carro a fazer ruído atrás de si, é melhor parar encostando-se a um lado (sinalizando previamente a manobra) para que o carro passe, em vez de continuar a circular.

Situações que tornam “impossível” circular o mais próximo possível das bermas ou passeios, por exemplo:

- Está numa zona com paragens de autocarros, com ruas laterais, parques de estacionamento ou acessos à sua frente e à direita. Os veículos que virem à direita podem não o ver porque estão a prestar atenção à parte dianteira da via, e não ao extremo direito desta. Se não ocupar a via toda, os carros poderão ultrapassá-lo e virar à direita à sua frente fechando-lhe dessa forma o caminho ou atropelando-o.
- Nas vias estreitas, impedirá as ultrapassagens perigosas de motos pela direita e de carros pela esquerda.

Conselhos Gerais:

1. Assuma uma posição central na via onde circula se considerar necessário. Afaste-se da direita da via e coloque-se o suficiente para a esquerda da via onde circula.
2. Ainda que esteja em desacordo com a actual forma de organização do espaço público, cumpra as regras de trânsito pela sua própria segurança. Em qualquer caso, não coloque ninguém em perigo.



3. À noite, utilize luzes e reflectores na bicicleta e no seu corpo. Faça-se visível.
4. Antes de realizar qualquer manobra, olhe para a sua traseira e para os lados (ou use retrovisores) e sinalize as suas intenções garantindo, ao mesmo tempo, que os demais viram os seus sinais. Preste sempre atenção antecipando-se ao que possa suceder.
5. Grite, use a campainha da bicicleta, etc., sempre que seja necessário.
6. Use, da mesma forma que qualquer outro veículo, a via necessária para realizar as suas mudanças de direcção. Por exemplo, se tiver que virar à esquerda, use a via da esquerda (se houver duas vias no mesmo sentido de trânsito) ou coloque-se à esquerda da via (se apenas houver uma no seu sentido de trânsito). Lembre-se de sinalizar sempre as suas manobras.
7. Circule pelas rotundas como qualquer outro veículo, ocupe a via central ou interior se não vai sair da rotunda na próxima saída, sinalize que vai sair desta e ocupe a via exterior para tal. Mantenha-se constantemente atento a ambos os lados e garanta que a sinalização das suas manobras foi vista pelos demais.
8. Quando não se sentir seguro ou confortável, desmonte e siga pelas passagens de peões.

Pela rua fora

Andar de bicicleta é uma actividade agradável e saudável, mas que pode acabar mal se ocorrer um acidente ou avaria. Para que tal não suceda, o utilizador de bicicleta deve “saber circular”, isto é, conhecer a forma como deve realizar cada manobra, como se posicionar na via, como dar a conhecer as suas intenções aos outros utentes, e conhecer as regras e sinais ao movimentar-se nas ruas, estradas e avenidas.

O utilizador de bicicleta ao circular em linha recta segue um percurso mais ou menos irregular em ziguezague, mais ou menos denunciado, de acordo com a velocidade de deslocação ou o esforço realizado para se movimentar. Esta trajectória obriga a que o utilizador de bicicleta possua um espaço de circulação de cerca de 1 metro de largura. Numa subida, em esforço, este espaço pode ser ligeiramente mais largo cerca de 15 a 20 cm.

As subidas de passeios, degraus ou rampas de acesso a propriedades ou garagens (mesmo baixos) revestem-se de cuidados especiais, devendo o utilizador de bicicleta evitar subi-los de lado ou em ângulos fechados.

O preferível é subir sempre de frente para o obstáculo. Esta manobra é sempre mais perigosa com o pavimento molhado ou escorregadio.

Se existirem paredes de edifícios, muros, muretes ou rails de protecção, o utilizador de bicicleta tem tendência para se afastar deles. Do mesmo modo, a existência de automóveis estacionados do lado direito da via, constitui uma ameaça à segurança do utilizador de bicicleta pelo perigo da abertura das portas.

O utilizador de bicicleta deve afirmar o seu espaço de circulação, mas deve escolhê-lo de acordo com o tipo de via e o tipo de tráfego, contribuindo para isso para além das regras do Código da Estrada, as regras do “Bom Senso”. Assim, por exemplo:

- Em ruas com passeios altos ou ruas sem passeios e circundadas por edifícios, deverá o utilizador de bicicleta circular afastado do passeio ou da parede, evitando bater quer com os pedais no passeio, quer com o guiador nas paredes.

Ao verificar a necessidade de parar (num semáforo, sinal stop ou para mudar de direcção) o utilizador de bicicleta deve preparar-se para um arranque rápido e sem hesitações. Isto torna-se especialmente importante quando, parado no meio de um cruzamento, se pretende voltar à esquerda. A bicicleta não possui a mesma velocidade de arranque que uma moto ou um automóvel.

Recorde-se que a bicicleta não possui stops nem piscas, pelo que o utilizador de bicicleta deve tomar as devidas precauções ao travar e evitar as travagens bruscas ou mudanças de direcção sem sinal.

Especiais cuidados são requeridos no atravessamento de ruas ou avenidas: a travessia destas pode ser efectuada nas passagens existentes para os peões e levando a bicicleta pela mão.

Ao atravessar uma faixa de rodagem com dois sentidos de trânsito, o utilizador de bicicleta deve verificar se no meio, entre as duas faixas, existe espaço para esperar, com a bicicleta, se fôr caso disso. Deve também, antecipadamente, verificar a altura dos passeios existentes. Por vezes pistas ou caminhos cicláveis, são atravessadas ou atravessam vias rápidas de automóveis. Esses são locais de enorme perigo para peões e utilizadores de bicicleta.

Mudanças de direcção – “Olhe à sua volta”

Antes de mudar de direcção, olhe para trás por cima do ombro e certifique se que os condutores o vêem. Quando parar nos semáforos,

mantenha-se visível à frentes dos outros veículos. Grande parte dos acidentes com bicicletas dão-se nas intersecções, ao mudar de direcção para a esquerda ou para a direita. Num meio rodoviário mal sinalizado e onde praticamente são inexistentes ajudas ao utilizador (nem mesmo nos percursos rectos), deve o utilizador de bicicleta redobrar os cuidados nas intersecções e utilizar algumas técnicas que lhe facilitarão a vida nestes locais.

A aproximação às intersecções (cruzamentos e entroncamentos) mesmo quando o utilizador de bicicleta pretende seguir me frente, requer alguma atenção com os veículos que, nesses locais, pretendem mudar de direcção.

Assim há que estar alerta para duas situações:

- Os veículos que, seguindo atrás de um utilizador de bicicleta, que pretendem voltar à direita, e que o podem fazer passando-lhe pela frente e de seguida cortando-lhe o caminho. Esta manobra deverá ser evitada circulando um pouco afastado do passeio ou da berma se pretende seguir em frente, e caso exista mesmo uma fila para voltar à direita, deverá com antecipação mudar para a fila da esquerda (a indicada para seguir em frente).
- Os veículos que, vindo de frente, pretendem voltar à esquerda, pelo que terão de se atravessar à frente do utilizador de bicicleta. Frequentemente os veículos automóveis, dão-lhes pouca importância, pelo que estes deverão circular afastados do passeio ou berma para que os automobilistas entendem claramente qual a direcção que seguem ou que pretendem seguir.



Ao mudar de direcção (especialmente ao virar à esquerda ou ao circular numa rotunda) deve efectuar **sempre** os seguintes passos:

- **Olhar para trás, sobre o ombro, e para os lados** antes de iniciar a manobra para verificar o tráfego à sua volta
- **Colocar-se na posição correcta** dentro da via de acordo com a manobra que pretende realizar
- **Sinalizar** a manobra, demonstrando claramente para que lado pretende voltar. Para isso deverá utilizar o sinal de braço.
- **Verificar de novo para os lados e para trás, sobre o ombro**, para verificar se alguma coisa se alterou. Verifique novamente toda a situação envolvente
- **Se fôr seguro, avançar** e efectuar a manobra
- **Escolher a posição correcta na via onde entrar.**

Para a direita

Voltar para a direita é aparentemente uma manobra simples. No entanto existem algumas condicionantes e mesmo alguns riscos que convem conhecer.

- Evitar ser colhido por um veículo que, ao curvar para a direita, fecha a curva apertando o utilizador de bicicleta – para que isso não aconteça, o utilizador de bicicleta deve efectuar a curva ligeiramente aberta no início para evitar que os veículos o ultrapassem ao virar à direita. Esta manobra é especialmente perigosa quando se trata de veículos pesados ou articulados, que têm tendência para passar com os rodados traseiros sobre o passeio. O utilizador de bicicleta deve sempre evitar realizar uma curva à direita quando à sua esquerda tiver um veículo pesado. Deixe o pesado fazer a curva e depois siga calmamente o seu caminho.
- Ao entrar em qualquer via, mesmo vindo da direita, o utilizador de bicicleta nunca tem prioridade sobre os outros veículos, pelo que os deverá deixar passar, quer se apresentem pela esquerda quer pela direita, excepto nos casos em que os outros veículos tenham sinalização de cedência de passagem (triângulo invertido ou Stop).
- Uma das situações mais aborrecidas para o utilizador de bicicleta, é ter de parar (nos semáforos ou cruzamentos), pois isso implica um esforço suplementar. O utilizador de bicicleta não gosta de pôr o pé no chão. Especialmente se ao chegar ao semáforo, pretende voltar à direita. Com alguma frequência se vêem utilizadores de bicicleta passar rente ao passeio mesmo com o sinal vermelho. Nestas circunstâncias é preferível que o utilizador de bicicleta se torne peão; desça da bicicleta, suba o passeio e desça do outro lado, seguindo o seu caminho.

Vista por trás da bicicleta



PARA A ESQUERDA



AVISO DE PARAGEM
OU VIRAGEM À DIREITA



PARA A DIREITA

Para a esquerda

Esta manobra já requer do utilizador de bicicleta maior cuidado pois implica normalmente com dois fluxos de tráfego; os veículos que vêm de frente e os que, atrás de nós pretendem também voltar à esquerda ou seguir em frente.

O utilizador de bicicleta também nesta manobra deverá adequar a sua posição às circunstâncias e ao tipo de via.

- Em vias com apenas uma faixa para cada lado, o utilizador de bicicleta deverá manter-se centrado na faixa, sinalizando atempadamente a intenção de voltar à esquerda. Deve evitar ser ultrapassado, posicionando-se na via de forma a que não possam passar-lhe à frente. Esta manobra deverá ser efectuada com o maior cuidado, tentando introduzir-se na fluência do tráfego de modo a evitar que os veículos que o precedem tenham de realizar travagens bruscas. Depois de posicionado do lado esquerdo da via, ligeiramente afastado do ponto de viragem (para a direita deste ponto), deve aguardar oportunidade para entrar na via à direita. Deve fazê-lo de forma decidida mas calma. Lembre-se de que nem sempre a bicicleta avança tão depressa quanto nós gostaríamos.
- Em vias mais largas, dependendo do volume e da intensidade do tráfego, caso não existam semáforos, preveja a possibilidade de efectuar a manobra de voltar à esquerda de forma indirecta, isto é, quer atravessando pela passadeira de peões da direita e incluindo-se no tráfego transversal, aguardando a mudança de sinal, quer utilizando a passadeira de peões transversal do outro lado do cruzamento, seguindo o fluxo dos peões.
- Quando chegar ao cruzamento (onde pretenda voltar à esquerda) estando o sinal vermelho, tente colocar-se à frente do 1º veículo parado (nunca ao seu lado), de modo a ser visto por ele, e indique-lhe a sua intenção de voltar à esquerda.

Ciclovias, Vias cicláveis e Ciclocaminhos

Em Portugal ainda são quase inexistentes ciclovias, vias cicláveis ou ciclocaminhos, não sendo por lei permitida a utilização de vias “BUS” ou mesmo a permissão de circulação em sentido inverso em ruas de sentido único como é frequente noutros países.

Nalguns dos espaços criados especialmente para a circulação de bicicletas não só não são projectados racionalmente, como não é efectuada a sua manutenção, e começam ou terminam em locais inesperados e sem continuidade.

O utilizador de bicicleta ao entrar ou ao sair de uma ciclovia ou via ciclável ou ciclocaminho, deve tomar as mesmas precauções que toma ao circular numa qualquer rua ou estrada.

Zonas Pedonais

Por vezes o utilizador de bicicleta é “autorizado” a circular em ruas, passeios ou jardins, locais criados e destinados à circulação de peões. Aí alguns cuidados devem ser tomados, especialmente através da redução da velocidade afim de evitar colisões com os peões.

Os peões movem-se sem rumo bem definido, não circulam de forma ordenada como os automóveis, e possuem ritmos bem diferentes, de modo que a qualquer momento o utilizador de bicicleta está sujeito a colidir com um deles.

Deve circular devagar e utilizar a campainha (ou outro sinal sonoro) sempre que se aproximar de um peão (por trás) e o pretender ultrapassar. Por vezes os peões não gostam de ver os utilizadores de bicicleta nos passeios, especialmente quando estes circulam com alguma agressividade ou com muita velocidade.



Regras e sinais para velocípedes e utilizadores de bicicleta

Resumo dos principais artigos do **Código da Estrada** - (Decs.Lei 114/94 - 2/98 - 265/A/01 - 44/05), respeitantes à circulação de velocípedes (bicicletas) ou com interesse para os utilizadores de bicicleta:

Principais regras aplicáveis ao trânsito de bicicletas

- Velocípede é o veículo com 2 ou mais rodas accionado pelo esforço do condutor por meio de pedais ou dispositivos análogos. (artº 112º)
- Os velocípedes só têm prioridade sobre os veículos que saem de caminhos privados, parques de estacionamento ou zonas de abastecimento de combustível, que entram nas rotundas e na saída das passagens de nível (Artº 31 e 32º)
- É proibido o trânsito de velocípedes em auto-estradas e vias reservadas a veículos automóveis e nos respectivos acessos (artº 72º)
- O condutor de um velocípede deve ser portador de documento de identificação (Artº 85º)
- Os condutores de velocípedes não podem conduzir com os pés fora dos pedais e as mãos fora do guiador, excepto para assinalar qualquer manobra. Não podem levantar a roda da frente, fazer-se rebocar ou seguir a par de outros ciclistas, excepto em vias destinadas a velocípedes (artº 90º)
- Os velocípedes só podem transportar o seu condutor e crianças em dispositivo próprio para o efeito (artº 91º)
- Só pode transportar-se carga em cesto, mala, caixa própria para o efeito ou reboque (artº 92º)
- É obrigatório o uso de luzes em todas as circunstâncias previstas no Código da Estrada e, em caso de avaria das mesmas à noite, o velocípede deve ser conduzido à mão (artº 93º e 94º)
- Quando o velocípede é conduzido à mão é equiparado a um peão (artº 104º)

Sinalização importante para o utilizador de bicicleta:



(Os sinais aqui apresentados não impedem nem evitam que o utilizador de bicicleta consulte e conheça todos os sinais de trânsito existentes e previstos no Código da Estrada e no seu Regulamento).