



LISBOA COMEÇA A TER PEDALADA

Seja a bem da saúde ou por razões económicas, a verdade é que as bicicletas começam a conquistar o seu espaço nas ruas da capital. A geografia pode não ser o melhor trunfo para os novos ciclistas, mas a subida do preço dos combustíveis é-o certamente...

Texto de FILIPA MOROSO Fotografias de SARA MATOS

CABO RUIVO, LISBOA, PARAGEM DE AUTOCARRO

A carreira 750, vinda de Algés, cumpria o horário à risca, 16h03. Era o render do turno para Leonel Mendonça, o condutor de serviço. Às costas trazia um pesado saco preto, com algum volume. E de lá tirou uma bicicleta desdobrável, que rapidamente montou já na rua.

No asfalto os carros corriam apressados pela larga Avenida Marechal Gomes da Costa. Mas Leonel já não se intimidava com tais adversários de peso. O seu destino é Massamá, onde vive. E a bicicleta é o seu meio de transporte quase diário, na deslocação casa-trabalho-casa. «De Massamá a Miraflores, onde pego ao serviço, faço 9,5 quilómetros. Depois de Cabo Ruivo para casa faço outros 16 quilómetros. Só quando chove muito é que



«...a bicicleta pelo carro», diz o motorista da Carris.

Conhecedor do trânsito no meio urbano, para Leonel já bastam os engarrafamentos e regularmente enfrenta ao volante do transporte público. «Além da saúde que se ganha e do dinheiro que se poupa, para mim o mais importante é transformar um tempo morto num tempo útil. De bicicleta demoro cerca de uma hora a chegar a casa, no carro demoro mais quinze minutos, quase sempre a pára arranca. Dá que pensar não dá?».

A Leonel juntam-se pelo menos mais «cinco ou seis horas da Carris, que também já se renderam às evi-

dências». Nem quando está no turno da manhã, que o obriga a acordar às 4h30, abdica de trazer a bicicleta. E já o faz desde Janeiro. Na mochila, traz o equipamento apropriado para fazer as viagens, vestindo ou despindo a farda azul da Carris. «Aliás, esse é o truque para reconhecer os ciclistas que vão ou vêm do trabalho: as mochilas».

Foi graças a este truque que 'apanhámos' Vera Oliveira, uma auxiliar de acção educativa, na ciclovia da Av. do Brasil. «Desde que me ofereceram a bicicleta, há três anos, que faço diariamente o percurso de Chelas ao colégio São João de Brito,

Lumiar, onde trabalho, e vice-versa. Demoro 45 minutos e na ida vou às seis e tal da manhã», diz.

Pedalar contra a crise e a bem da saúde

Por questões de saúde, de carteira, para fugir ao trânsito caótico de Lisboa ou simplesmente por gosto, a verdade é o que o número dos utilizadores de bicicleta na capital está a crescer de dia para dia. Além da prova empírica, que se testemunha diariamente nas ruas, também o número de associados da Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB) cresceu 30% nos últimos dois anos, com um volume de 30 mil filiados. «Mas o mais interessante é que esse crescimento se tem notado entre a classe média/alta da sociedade portuguesa», diz o presidente federativo José Manuel →

**«ALÉM DA SAÚDE
QUE GANHO E DO
DINHEIRO QUE
POUPO,
TRANSFORMO O
TEMPO MORTO EM
TEMPO ÚTIL»**



Caetano, em funções desde 1987, e também ele um fervoroso adepto das duas rodas. Das suas mãos saíram importantes projectos para pôr Lisboa a pedalar, como a elaboração da carta ciclável, que propõe uma nova política de mobilidade sustentável para a cidade, e o planeamento da primeira ciclovia da capital, entre Telheiras e Entrecampos, que nasceu em 2001.

Cicloviias, um mal necessário

A rede de cicloviias cresceu muito desde aí e também tem ajudado a angariar novos adeptos. São quase 40 quilómetros de tapetes cicláveis, que ligam espaços verdes a zonas residenciais. «Ao contrário do que muitas vezes críticas alardeiam, não são cicloviias fantasmas», diz um dos utilizadores da ciclovia de Monsanto, Pedro Mendes. Pode ainda não haver tráfego que justifique o investimento inicial estimado em cinco milhões de euros, mas nota-se o crescimento do volume de utentes.

Para Carlos Gaivoto, engenheiro mecânico com mestrado em Transportes, «as cicloviias são quase um mal necessário». Porquê? «Lisboa é uma cidade muito motorizada, há excesso de velocidade de circulação e um comportamento agressivo por parte do automobilista. O transporte público, para conquistar o

seu espaço, também teve de ter corredores próprios».

Gaivoto defende mesmo medidas mais radicais, como redefinir o planeamento e gestão do espaço público. «Tinha que se mexer na forma de organizar o espaço viário, de forma a que todos os meios de transporte pudessem partilhá-lo em segurança».

Por estar ciente de que as duas entidades – carros e bicicletas – estão separadas, António Macedo criou o Biciauto, um clube destinado aos automobilistas que também são ciclistas. É uma forma de ambos fazerem as pazes: «Como os combustíveis qualquer dia são vendidos em lojas de luxo, os automobilistas são muitos dos potenciais futuros pedalantes urbanos. E um ciclista que é também condutor será certamente

CICLOVIAS/EXTENSÃO

1. Parque da Cidade, Porto (9,778 km)
2. Estrada Atlântica, Alcobça (21,3 km)
3. Guincho, Cascais (8,79 km)
4. Parque Verde, Coimbra (4 km)
5. Vila Nova de Famalicão (10,2 km)
6. Faro (6,7 km)
7. Lisboa (35,99 km)
8. Marinha Grande (20 km)
9. Montijo (8,043 km)
10. Beja (5,5 km)





Encontro entre ciclistas na Av. do Brasil, com Leonel Mendonça e José Manuel Caetano (também na foto mais acima). Miguel Barroso, em Belém


«COMO OS COMBUSTÍVEIS, QUALQUER DIA SÃO VENDIDOS EM LOJAS DE LUXO, OS AUTOMOBILISTAS SÃO POTENCIAIS PEDALANTES»

mais sensível às bicicletas na estrada, impondo uma maior segurança».

É dessa segurança que precisa o arquitecto Miguel Barroso para levar os dois filhos, de 3 e 5 anos, à escola numa bicicleta adaptada para transporte de 'carga'. De Miraflores deixa um dos filhos num colégio quase à porta de casa, mas segue com o outro para a Outurela. Promotor do Lisbon

Cycle Chic, um evento que se vai estreiar a 28 de Maio e que apela a «que as pessoas se vistam normalmente, de calça e camisa, quando andam de bicicleta. Não é um evento desportivo, mas um passeio, inspirado num modelo dinamarquês».

Os movimentos ciclísticos crescem de dia para dia numa cidade que começa aos poucos a ganhar pedalada. Há maior articulação entre os transportes públicos e a bicicleta.

E até já se pensou num sistema de bicicletas públicas de uso partilhado, mas foi chumbado na Assembleia Municipal. Apesar de alguns abusos de peões e até de carros, as cicloviárias «estão vivas e recomendam-se», diz Pedro Guedes. «E, no fundo, é a bicicleta que permite um maior contacto com a cidade», conclui Gaiivoto. 

filipa.moroso@sol.pt

ENFRENTAR OS MEDOS

Diz-se que quem aprende a andar de bicicleta nunca mais esquece. Mas o adágio pode estar longe da verdade quando se mergulha um ciclista inexperiente no caótico reino automóvel que existe numa cidade como Lisboa.

Para preparar o futuro ciclista no meio urbano, a Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta promove cursos de formação, desde o nível mais básico – para quem não sabe andar de bicicleta –, até outros mais avançados. Lazer, convívio, desporto ou até transformar a bicicleta num meio de transporte diário são as principais razões apontadas por quem frequenta este curso. «Com a cidade apetrechada de cicloviárias, gostaria um dia de conseguir levar a bicicleta para o local de trabalho, no percurso entre Telheiras e Entrecampos», diz Cláudia Baptista, 35 anos. O curso começa com uma aula teórica, onde são dadas as noções básicas de segurança, assim como as regras de trânsito a cumprir pelos ciclistas. Seguem-se as lições práticas no recinto do parque desportivo municipal de São João de Brito. E depois é tempo de enfrentar os medos, com uma voltinha a sério pela ciclovia da Av. do Brasil, que passa à porta do recinto. «Estou cá precisamente para isso, para perder os medos. Há mais de 30 anos que não me punha em cima de uma bicicleta, depois de uma grande queda que dei em miúda. Mas agora penso que o meu maior receio será a velocidade dos carros», conta

Susana Bicho, uma das alunas.

