

SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE

Lisboa Autocarros e bicicletas partilham faixa
Bus. Bairros baixam velocidade para 30 km/h

O lado saudável da crise

Poupança e moda levam a optar pela bicicleta

Textos **MICHAEL PEREIRA**
Fotos **PAULO VAZ HENRIQUES**

São um efeito colateral da crise: o ritmo acelerado das vagas sucessivas de medidas de austeridade está a criar novos hábitos nos portugueses. O que está a acontecer com as bicicletas não é muito diferente do ressurgimento em força do tabaco de enrolar. Um misto de tendên-

cia (ambos, bicicletas e tabaco de enrolar, estão na moda) e de necessidade (o dinheiro para as despesas é cada vez menos).

Não há muito por onde fugir. Em dez anos, de 2001 a 2011, a gasolina sem chumbo 95 aumentou 74%. Mas o bilhete de metro em Lisboa, já com o agravamento anunciado no verão, aumentou ainda mais: 105%. De repente, o que parecia ser uma rede de ciclovias na capital apenas para passeios em família e para fazer desporto está a tornar-se outra coisa: uma forma mais barata de ir para o trabalho ou para a escola.

Não há estatísticas sobre o fenómeno, mas para já a tendência nota-se mais nos estudantes. No Instituto Superior Técnico, por exemplo, o número de bicicletas estacionadas nos vários parques do complexo universitário da Alameda Dom Afonso Henriques mais do que duplicou ao longo do último ano letivo. Passaram a ser largas dezenas. O mesmo está a acontecer noutras universidades (há ciclovias junto da cidade universitária, na Faculdade de Economia da Universidade Nova e noutros polos).

Atualmente com 44 quilómetros de extensão, a rede de ciclovias da capital

foi pensada de início para ligar parques e jardins, mas a Câmara Municipal tem vindo a alargar a sua política para lá da lógica do lazer e do fim de semana. José Sá Fernandes, vereador do Ambiente, assume que a intenção é ir mais longe, contribuindo para que se torne viável e seguro andar de bicicleta em Lisboa nas rotinas normais de casa-trabalho durante a semana. "Há três anos decidimos que tínhamos de derrubar os obstáculos que existem um a um, de forma programada".

Nos últimos dias, antecipando a Semana Europeia da Mobilidade e o já tradi-

cional dia sem carros (na próxima quinta-feira, dia 22), foi anunciada a construção de um viaduto para bicicletas e peões sobre a segunda circular, que irá unir a rede de ciclovias de Telheiras com as Torres de Lisboa, perto da Estrada de Benfica. Com um custo de um milhão de euros, e financiada pela Galp, o viaduto vai estar pronto em abril de 2012. Outras pontes vão ser construídas até 2013, incluindo duas que irão ligar a frente ribeirinha ao resto da cidade, e novas pistas serão concluídas (as ligações entre o Arco do Cego e a Alameda Afonso Henriques ou entre o par-



A gasolina aumentou 74 por cento em dez anos. O bilhete do metro em Lisboa passou para o dobro. Andar de bicicleta é de graça

REGRAS NOS TRANSPORTES PÚBLICOS

COMBOIO
A CP é a empresa de transportes públicos com a política mais liberal. As bicicletas podem ser levadas gratuitamente nos comboios urbanos de Lisboa (linhas de Sintra, Cascais, Azambuja, em que há carruagens identificadas para o efeito) e nos comboios regionais e inter-regionais. Não há restrições de horários.

BARCO
Todos os barcos da Transtejo e da Soflusa levam bicicletas a qualquer hora e a qualquer dia da semana, de forma gratuita, exceto em hora de ponta, de manhã e ao fim do dia, entre Cacilhas e o Cais do Sodré (em alternativa, pode optar pela estação do Terreiro do Paço). Há lotação máxima para bicicletas na maioria dos cacilheiros, embora na classe ferry (que transporta carros) não haja quaisquer limites.

METRO
É possível levar a bicicleta nas carruagens do Metro aos fins de semana, a qualquer hora. Essa é a boa notícia. A má notícia é que nos dias úteis só pode levá-la a partir das oito da noite. Mas pelo menos não paga. Deve fazê-la passar pelo torniquete mais largo, como acontece com os carrinhos de bebé.

AUTOCARRO
A Carris tem a funcionar diariamente seis carreiras adaptadas para bicicletas, com braçadeiras de velcro, para as prender (tem de entrar pela porta de trás). Chamam-se Bike Bus. São as carreiras 21, 25, 31, 708, 723 e 724. As bicicletas não pagam. Nas outras carreiras, só entram bicicletas dobráveis.

Cicloviárias em Lisboa



que de campismo e a rotunda de Pina Manique). “Em 2012, a estrutura principal da rede ficará pronta e nessa altura vamos fazer uma grande campanha de comunicação para dar a conhecê-la aos lisboetas”, revela Sá Fernandes. Mas a maior revolução vai ser feita fora das cicloviárias. Na avenida Fontes Pereira de Melo, que une o Marquês de Pombal ao Saldanha, está a ser projetada a primeira faixa mista Bus/bicicleta em Portugal, que incluirá uma via de um metro de largura para as duas rodas. O objetivo é garantir um corredor seguro até à Baixa.

tos e prontos para serem iniciadas as obras (Arco do Cego, S. Miguel e Carne de Velho). E os desenhos em pormenor para outros quatro bairros deverão estar terminados ainda este mês. Além da autarquia, há cada mais associações a trabalhar para o aumento do uso de bicicletas na cidade, e a ajudar as pessoas a ultrapassarem o medo, mostrando como os automobilistas estão mais tolerantes e atentos e como nem é preciso capacete (a última vez que houve um acidente sério com bicicletas foi quando um indivíduo foi morto em plena Segunda Circular, em 1999).

A Mubi (www.mubi.pt) tem uma iniciativa chamada Bike Buddy, em que voluntários oferecem-se como guias para as primeiras voltas, enquanto a Massa Crítica (www.massacriticapt.net) faz um passeio sempre na última sexta-feira do mês). Mas é a Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores da Bicicleta (www.fpcub.pt) que tem mais atividades. Além de oferecer um seguro aos sócios e organizar cursos e passeios (este domingo há um passeio com concentração no Parque Eduardo VII às 9h30), a FBCUB está a avançar este ano letivo com o projeto Benfca Clável.

Numa primeira fase, os alunos da Escola Secundária José Gomes Ferreira, do Instituto Politécnico de Lisboa, da Escola Superior de Comunicação Social e do ISLA terão 50 bicicletas (num regime de partilha) à disposição para irem até à estação de metro ou de comboio, A ideia é, para José Manuel Caetano, presidente da federação, contaminar o resto da cidade. “Dizem que Lisboa é feita de colinas, mas 70% da cidade é plana” (o que foi demonstrado em 2009 numa tese de mestrado do Instituto Superior de Engenharia de Lisboa). mrpereira@expresso.impresa.pt

NOUTRAS CIDADES

PORTO
Há 16 quilómetros de ciclovia desde a Ribeira até Matosinhos, pela Foz. E outra, que ficou pronta em 2010, que vai da avenida da Boavista até ao rio Douro. As duas cicloviárias estão ligadas. O Metro do Porto permite levar a bicicleta a bordo.

VILA NOVA DE GAIA
Já tem, ao todo, 11 cicloviárias. A maior parte delas acompanha a linha de costa, para sul, em direção a Espinho.

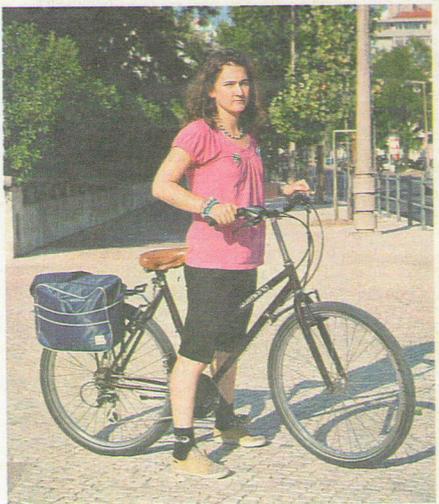
AVEIRO
É, historicamente, a cidade em Portugal com uma ligação mais forte às bicicletas. Há muitos anos que tem cicloviárias e há um novo projeto anunciado este ano que irá ligar, com uma extensão de 107 quilómetros, os concelhos à volta da ria de Aveiro.

MOITA
A câmara da Moita tem vindo a construir cicloviárias à medida que recupera a frente ribeirinha (no estuário do Tejo). Até agora tem cinco cicloviárias. A mais exemplar é a que faz a ligação à praia fluvial do Rosário.

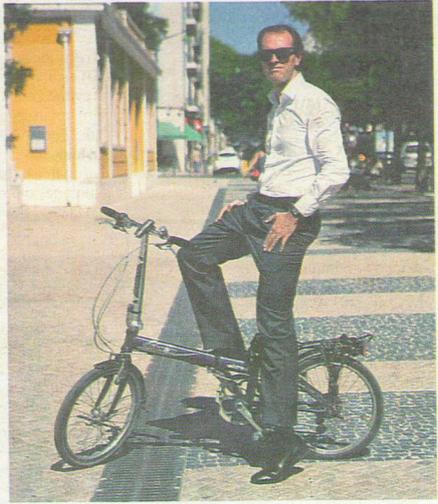
VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO
Além de ter 55 quilómetros de vias cicláveis, possui um programa de bicicletas partilhadas. As autarquias de Vila Real de Santo António e da Moita são os vencedores, este ano, do Prémio Nacional Mobilidade em Bicicleta.

Velocidade baixa em sete bairros

Para a avenida da Liberdade ainda não há um consenso sobre a solução ideal, que poderá passar pelo fecho das faixas laterais ao trânsito automóvel. “O assunto está a ser analisado”, diz o vereador da Mobilidade. Nunes da Silva ressalva que, desde que deixou de haver acesso ao rio Tejo por carro pela Praça do Comércio, o tráfego reduziu 30% e que o uso da bicicleta não pode estar separado do resto. “Pode-se andar nas ruas sem pistas de bicicleta. Elas só se justificam quando há muito tráfego”. Sete bairros da capital, entretanto, vão passar a ser zonas 30, isto é, áreas onde a velocidade máxima de circulação será de 30 quilómetros por hora. O conceito já existe noutras cidades europeias. Em Lisboa foi experimentado, até agora, apenas no Bairro Azul (perto do El Corte Inglés), mas de forma incompleta. “Não estamos a falar só de sinais de trânsito”, explica o vereador Nunes da Silva. “Isso seria lançar poeira para os olhos. Vamos estreitar as faixas de rodagem, apertar as curvas, sobre elevar as passadeiras, arrumar o estacionamento e deixar espaços para jardins”. Os projetos para os três primeiros bairros estão fei-



ANA POÇAS Tem 29 anos e é investigadora no Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC). Desde 2010 que, todos os dias, faz o caminho de ida e volta entre casa, no Príncipe Real, e o LNEC, na Avenida do Brasil. São 7 quilómetros para cada lado. “Já nem suou”



JOÃO FELIZARDO 34 anos e é gestor financeiro numa empresa no Saldanha, em Lisboa. Há três anos que usa a sua bicicleta dobrável para ir para o trabalho. Apanha o comboio em Cascais, sai no Cais do Sodré e faz o resto a pedalar. São 4,5 quilómetros para cada lado. “A subir custa mais”