



Lisboa, 6 de Outubro de 2008

Exmo. Sr. Presidente da  
Câmara Municipal de Cascais

Dr. António Capucho

A Câmara Municipal de Cascais tem, nos últimos anos, investido no seu centro Histórico, afastando os automóveis e criando melhores condições para os cidadãos desfrutarem o espaço urbano. Cascais é, cada vez mais, um destino turístico de que todos nos orgulhamos. Prova disso são alguns dos investimentos hoteleiros a que temos assistido ultimamente.

Cascais recebe uma grande quantidade de turistas oriundos de países desenvolvidos e com economias fortes. O objectivo de oferecer turismo de qualidade é importante para quem visita o nosso país e irá certamente aliciar toda a linha do Estoril a investimentos semelhantes, assegurando boas condições no eixo Cascais / Lisboa. Cascais torna-se assim num *pivot* importante na evolução de toda a zona costeira entre Sintra e Lisboa.

A presente carta surge a pedido de alguns dos nossos associados. Nela sugerimos uma alteração na postura que a Câmara de Cascais tem para com os indivíduos que usam a bicicleta como transporte, sejam residentes ou turistas. Ao elaborarmos esta proposta consultámos, de igual modo, a **Associação Amigos do Paredão** para encontrarmos um ponto de compromisso que servisse a todos os utilizadores desta zona com grande potencial turístico e comercial.

Com a presente crise no sector das energias fósseis e com a evolução da consciência ambiental da sociedade portuguesa é natural que se verifique um crescente número de pessoas a circular em bicicleta. **Este crescimento é, geralmente, acompanhado da criação de condições que garantam a integridade física de ciclistas e peões, incentivando os estilos de vida compatíveis com a preservação ambiental.** Estas mesmas condições existem já em grande parte dos países de onde são oriundos os turistas que visitam Cascais. Tal como nesses países, é possível encontrar entre os nossos numerosos associados, indivíduos de todas as idades, géneros e actividades profissionais, muitos deles residentes na área geográfica do concelho de Cascais.

É já prática de alguns, em Portugal, levarem os filhos à escola de bicicleta e deslocarem-se para o trabalho em duas rodas. Recentemente, na região de Lisboa, a **CP** e o **Metro de Lisboa** deram um passo importante, reconhecendo a sua importância ao possibilitarem o transporte do velocípede nas suas carruagens. Com o mesmo propósito, a **Carris** criou condições para o seu transporte em duas das suas carreiras. Estas

empresas são um excelente exemplo de evolução da mentalidade dos seus responsáveis para se aproximar dos seus utilizadores. Pensamos que Cascais também pode assumir um papel importante no incentivo de comportamentos sustentáveis, servindo de exemplo às autarquias contíguas.



Paredão de Cascais, dia 30 de Setembro de 2008, 21:30

Recentemente um nosso associado deslocou-se de Oeiras a Cascais durante um dia de semana. O percurso tomado foi pela Estrada Marginal, onde o perigo é evidente. De regresso, às 21:30, já de noite, considerou ser melhor evitar o perigo da estrada e seguiu pelo Paredão de Cascais. **Cruzou-se neste circuito com uma viatura da Polícia Municipal** que o informou que não podia ali circular. Após fazer a fotografia que aqui juntamos, os agentes entenderam que o deveriam identificar. Também nós aqui aproveitamos para o identificar, trata-se de Tiago Andrade Santos e é o autor do artigo **UM MARGINAL NA MARGINAL** ([http://www.fpcub.pt/portal/documentos/CascaisOeiras/UM\\_MARGINAL\\_NA\\_MARGINAL.pdf](http://www.fpcub.pt/portal/documentos/CascaisOeiras/UM_MARGINAL_NA_MARGINAL.pdf)) que vos foi entregue em Junho de 2007 e ao qual responderam que a CMC estava a ponderar a abertura da circulação de velocípedes em determinados horários. Esta solução é seguramente mais benéfica que ter um veículo automóvel a circular no Paredão, acrescentando até nesta zona a poluição sonora e gasosa associada aos automóveis. Os responsáveis deveriam perceber o perigo que seria um automóvel nesta zona em perseguição de algum suspeito. Um automóvel pode circular mas uma bicicleta não.

O cidadão e nosso associado em causa teve que se deslocar para a Estrada Marginal onde seguiu o seu percurso. Não deveria ser necessário relembrar que, **com o cair da noite, a probabilidade de acidentes entre ciclistas e peões se reduz, enquanto a probabilidade de um choque entre automóveis e velocípedes aumenta**. Lamentamos que, relativamente à circulação de velocípedes no Paredão a autarquia de Cascais demore tanto tempo a considerar a abertura em determinados horários, ou a criação de uma ciclovia como proposto no artigo acima mencionado. O facto de haver algumas zonas estreitas, não deveria ser justificação para a não-criação de uma ciclovia, pois nessas zonas o ciclista pode desmontar e circular a pé.

Pensamos que, as Câmaras de Oeiras e Cascais, têm condições para tornar possível que um ciclista circule com qualidade e sem risco entre os dois concelhos, sem utilizar o automóvel.



Zona sem percurso de bicicletas



Viaturas a circular no Paredão

**Estas proibições não permitem, por exemplo, que se leve um filho de 10 anos a passear de bicicleta.** Caso se queira, é necessário deslocar-se de automóvel até à ciclovía Marina Guincho e circular aí. Utilizemos um exemplo:

Imagine-se um casal que queira levar um filho ao Guincho para ir à praia. Estes têm de circular pela estrada, arriscando a vida do filho, ou pelo passeio, arriscando serem autuados. Chegando à Marina têm de partilhar a ciclovía com os peões que por ali caminham, continuando em perigo de colisão que a CMC usa como argumento para fechar o Paredão às bicicletas. Mas aqui a Polícia não intervém, pactua com o incumprimento do nº 4 do artº. 78º do Código da Estrada, enquanto no Paredão o impõe. Não é o perigo exactamente o mesmo? Não nos parece uma gestão viária coerente a que encontramos em Cascais, nesta matéria. Nem se pode de facto chamar ciclovía ao pavimento vermelho que existe em Cascais, pois não é via reservada a bicicletas, basta ver a quantidade de peões que a utilizam.



Existem condições para a criação de faixa para bicicletas



Ciclovia usada por peões

Quem quer circular de bicicleta com seus filhos tem de ponderar entre se deslocar de automóvel, ou circular com crianças pela estrada. A opção que um pai toma, perante tais circunstâncias, parece evidente.

O Paredão tem características turísticas e comerciais de excepção. A criação de uma ciclovia, junto ao mar iria incrementar o uso da bicicleta, reduzindo a quantidade de automóveis no concelho e melhorando as condições ambientais do mesmo. Também irá possibilitar a turistas e residentes passeios por todo o concelho, aproximando-se de uma ideia cada vez menos utópica de ligação entre Cascais e Lisboa por ciclovia, que apesar de ser uma ainda miragem, deverá ser um objectivo permanente das autarquias da linha do Estoril. Uma Ciclovia irá aumentar a venda de refeições e bebidas em esplanadas com parque para bicicletas. A redução de automóveis nas zonas junto à praia seria significativa, sobretudo nos meses de Verão, se se aplicasse esta política de **MENOS UM CARRO**. Talvez assim o rebaixo no passeio não seja mais usado para estacionar viaturas, como se passa todos os fins-de-semana em São Pedro, ou junto ao antigo Estoril Sol, por exemplo.



Obsessão dos Portugueses pelo automóvel

O que aqui propomos não é caso único em Portugal. A Câmara de Vila Nova de Gaia inaugurou recentemente 15 quilómetros de ciclovia junto à praia, onde se colocam lado a lado peões e ciclistas. Aqui até os polícias andam de bicicleta e não de automóvel, assumindo assim uma atitude sustentável que serve de referência e incentivo. O resultado é um ambiente alegre onde pais passeiam crianças, onde todos estão em harmonia.

Ainda no Norte, a Foz, Porto é outra prova de que é possível em Portugal obter harmonia entre ciclistas e peões, melhorando as condições físicas e ambientais para residentes e visitantes do concelho.



Ciclovía em Vila Nova de Gaia



Faixa partilhada - Fóz

A estas duas autarquias podemos juntar Almeirim, Aveiro, Braga, Guimarães, Famalicão, Évora, Beja e Lisboa (que começa agora a ter consciência da importância da criação de ciclovias), entre outras.

As ciclovias existentes no país são aproximadamente as seguintes.

#### NORTE

Designação	Percurso	Extensão	Notas
Ecopista do Rio Minho	<a href="#">Valença - Monção</a>	13 km	
Ecopista da linha do Sabor	<a href="#">Torre de Moncorvo - Carvalho</a>	10,0 km	Encontra-se em fase de expansão por mais 15 km
Ecovia do Rio Lima	<a href="#">Ponte da Barca Bravães</a> - <a href="#">Ponte de Lima</a> - Lagoa de Bertandos	25 km	
Ciclovía de Braga	"Variante da Encosta", <a href="#">Braga</a> (urbano)	4,4 km	
Pista de Cicloturismo Guimarães-Fafe	<a href="#">Guimarães - Fafe</a>	14 km	
Ciclovía de Vila Nova de Famalicão	<a href="#">Famalicão - Gondifelos</a>	10,2 km	
Ecopista da linha do Corgo	<a href="#">Vila Pouca de Aguiar - Pedras Salgadas</a>	6 km	futuramente ligará Chaves a Vila Real
Ecopista da linha do Corgo	Vila Nova de Gaia	15km	

#### CENTRO

Designação	Percurso	Extensão	notas
Ecopista ramal do Dão	<a href="#">Viseu</a> - Figueiró	7 km	futuramente ligará Viseu a Tondela e Santa Comba Dão
Pista Ciclopédonal de Mira	Areão - <a href="#">Praia de Mira</a> - Ermida, <a href="#">Mira</a>	25 km	
Ciclovía da Tocha	<a href="#">Tocha</a>	3,5 km	
Ciclovía da Marinha Grande	<a href="#">Marinha Grande - Vieira de Leiria</a>	18 km	
Ciclovía da Marinha Grande	<a href="#">Marinha Grande - S. Pedro de Moel</a>	9 km	
Ciclovía da Marinha Grande	<a href="#">S. Pedro de Moel</a> - Sítio da Nazaré	20 km	

#### LISBOA E VALE DO TEJO

Designação	Percurso	Extensão	notas
Ciclovía de Caldas da Rainha	<a href="#">Caldas da Rainha - Praia da Foz do Arelho</a>	8 km	
Ciclovía de Torres Vedra	Porto Novo - <a href="#">Praia de Santa</a>	5 km	

	<a href="#">Cruz</a>		
Ciclovía de Cascais	<a href="#">Cascais - Guincho</a>	7 km	Utilizada por peões apesar do passeio ao lado.
Ciclovía de Almada	Parque da Paz - Almada Fórum	2 km	
Ciclovía do Montijo	<a href="#">Montijo</a> (urbano)	6 km	gradualmente será aumentada a sua extensão
Ciclovía da Quinta do Marquês, Oeiras	<a href="#">Oeiras</a> (urbano)	1,4 km	É uma <a href="#">faixa ciclável</a> de sentido único e não integra nenhuma rede ciclável. Geralmente ocupado como estacionamento por automóveis.
Ciclovía da Radial de Benfica, Lisboa	<a href="#">Lisboa</a>	3 km	É uma <a href="#">faixa ciclável</a> de duplo sentido (com largura variável) e não integra nenhuma rede ciclável.
Ciclovía de Monsanto, Lisboa	<a href="#">Lisboa</a>	6 km	
Ciclovía do Campo Grande, Lisboa	<a href="#">Lisboa</a>	x km	
Ciclovía de Telheiras, Lisboa	<a href="#">Lisboa</a>	x km	
Ciclovía de Odivelas, Lisboa	<a href="#">Lisboa</a>	x km	
Ciclovía de Belém, Lisboa	<a href="#">Lisboa</a>	x km	
Ciclovía da Moita	<a href="#">Alhos Vedros - Moita - Rosário</a>	3,8 km	É uma <a href="#">faixa ciclável</a> de duplo sentido, larga. Está interrompida em três zonas (por construir). Existe um plano de expansão para um total de 10,2 km.

#### ALENTEJO

Designação	Percurso	Extensão	notas
Ecopista ramal de Mora	<a href="#">Évora</a> - Sempre Noiva	20 km	futuramente ligará Évora a Mora num total de 60km
Ciclovía de Beja	<a href="#">Beja</a>	5,5 km	

#### ALGARVE

Designação	Percurso	Extensão	notas
Ecovia do Algarve	<a href="#">Cabo de São Vicente, Sagres - Vila Real de Santo António</a>	214 km	(em construção) fará parte da EuroVelo 1
Ciclovía da Marina de Albufeira	<a href="#">Albufeira</a> (urbano)	indeterminada	É uma <a href="#">faixa ciclável</a> e não integra nenhuma rede ciclável. Geralmente inusável devido ao estacionamento ilegal e abusivo de automóveis.

Actualmente, de forma crescente, parte da população encontra já na bicicleta um meio de transporte diário. Não faz assim sentido ter uma ciclovía em Oeiras de 1.4 km. e uma em Cascais de 7 km. de extensão, quando as condições para a implementação deste tipo de infraestruturas nestes concelhos são invejáveis. Estas curtas distâncias são utilizadas apenas por quem quer dar um pequeno passeio ao fim-de-semana. Quem quer circular diariamente de bicicleta tem de circular pela estrada, arriscando-se a ser atropelado.

Este risco é cada vez maior. Os ciclistas empurrados para circularem na marginal vêm-se lado a lado com viaturas que circulam a várias vezes a sua velocidade e que excedem várias vezes a sua massa. Com o aumento da percentagem de pessoas a usarem a bicicleta como transporte, também a percentagem de acidentes será agravada. Mortes de ciclistas na Marginal, facto que já pôde ser constatado, não é um bom cartão de visita para o turismo de qualidade que se pretende, cada vez mais.



Família a deslocar-se sem carro

Está na altura de mudar e de agir com preocupações que poderão criar uma vida melhor a todos. É altura de possibilitarmos que as famílias levem os seus filhos a passear, como na foto. Se aplicarmos uma política sustentável como a que aqui propomos, talvez os próprios funcionários camarários encontrem na bicicleta o seu novo meio de transporte.

**Posto isto, colocamo-nos à disposição de V. Exa. para os esclarecimentos que julgue oportunos e para colaborar com o município de Cascais no sentido de se poder implementar uma solução para o problema da circulação de velocípedes no concelho, em geral, e no Paredão, em particular.**

Sem outro assunto de momento, despedimo-nos com os nossos melhores cumprimentos.

***José Manuel Caetano***

Presidente da FPCUB

91.724.17.93