



# MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E A BICICLETA EM LISBOA

15 Julho 2009

Picoas Plaza - Auditório CIUL (Centro de Informação Urbana de Lisboa)

## Conclusões

Deste Fórum-debate, onde participaram mais de 100 pessoas, verificou-se uma grande interactividade entre a audiência e os oradores. Daqui se concluiu:

- Que as cidades são um elemento vital para a economia, qualidade de vida e factores de integração social.
- Há que definir estratégias, dado que as cidades são das pessoas (sangue da cidade), factor decisivo para a competitividade, mobilidade, bens e transportes.
- Nas cidades, deve-se promover a anti-segregação, a formação/sensibilização junto dos condutores, a utilização da bicicleta pelos jovens e a alteração ao código da estrada, entre outros.
- Como exemplo, temos o caso de Valência, onde foram retiradas duas vias para automóveis em zonas comerciais que se tornaram exclusivas para as bicicletas. O Resultado foi que 70% dos comerciantes ficaram mais satisfeitos com o aumento das vendas.
- Os participantes manifestaram-se a favor de uma restrição à entrada de automóveis no centro de Lisboa e das cidades em geral.
- No nosso País são necessários benefícios fiscais para a aquisição das bicicletas.
- São necessárias urgentes alterações ao código da estrada, no entanto curiosamente, e apesar do trabalho desenvolvido nestas áreas, projectos como, uma rede fundamental de pistas cicláveis, um plano nacional de incentivo ao uso das bicicletas e uma proposta de alteração ao código da estrada foram recentemente chumbados em Assembleia da República
- A Fertagus manifestou neste Fórum a preocupação de integração com outros meios de transporte. Criou estacionamentos nas estações para bicicletas que se encontram cheios e em expansão.
- Por outro lado, a Carris manifestou a vontade de desenvolver facilidades para o transporte de bicicletas, para além das já existentes (e que se verificam insuficientes actualmente).
- A Transtejo reafirmou que irá continuar a facilitar o transporte de bicicletas entre as duas margens.
- Advogar a bicicleta é necessário, dado os poderes serem surdos e as normas absurdas.
- Existem boas propostas, mas devido aos desentendimentos entre partidos, estas não resultam em nada. INÉRCIA
- Código da estrada/Escolas de condução – “comportamentos inconscientes e perigosos” destes utilizadores que requerem cuidados especiais.

Rua Bernardo Lima 35, 2º B  
1150-075 Lisboa  
Apartado 4031 - 1501-001 Lisboa  
Tel. 213159648, Fax: 213561253  
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt

MEMBRO: E.C.F. - European Cyclists' Federation, A.I.T. - Alliance Internationale de Tourisme | Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente | UECT - Union Européenne de Cyclotourisme, ConBici - Coordenadora Ibérica en Defensa de La Bici  
COPPT - Confederação Portuguesa de Prevenção do Tabagismo | ONGA de âmbito nacional registada na APA - Agência Portuguesa de Ambiente

**FPCUB**

FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE CICLOTURISMO e UTILIZADORES DE BICICLETA

Nuno Xavier, ex-utilizador intensivo de automóvel em todo o tipo de deslocações e actualmente utilizador diário de bicicleta, falou desta sua experiência e o que em seguida se transcreve pode servir de avaliação para os mais indecisos no seu modo de vida ciclável:

Enquadramento:

- 2 automóveis em casa (parados à vários meses, sem seguro nem inspecção no último semestre);
- Lugares de garagem privados disponíveis em casa e no trabalho;
- Consumidor que recorria exclusivamente a grandes superfícies comerciais devido ao estacionamento garantido;
- 80 kg de peso para 1,70 de altura;
- Frequentador de ginásio (inclusive de bicicletas estáticas....)

Fez várias visitas em turismo a cidades com tradição de utilização de bicicleta e/ou com sistemas de bicicletas partilhadas (Amsterdão, Copenhaga, Estocolmo; Paris, Kyoto, ...). Constatou ainda, em cidades como Paris, Londres, Barcelona, o exponencial aumento de utilizadores de bicicleta; deslocando-se perfeitamente de bicicleta e de transportes públicos.

Começou então a questionar-se:

- Porquê continuar a usar o automóvel particular na minha própria cidade?
- Porque não promover na minha cidade uma qualidade de vida equivalente à das mais evoluídas cidades da Europa?
- Porquê gastar uma parte substancial do meu ordenado com o automóvel?
- Para quê fazer exercício num ginásio a olhar para uma parede ou um ecrã de televisão e pagar caro por isso?
- E para ir às compras não precisarei de automóvel?
- E as inclinações, os roubos de bicicletas, a insegurança de andar na rua?
- E isto será que está bem? O que posso fazer?

Após reflexão, Nuno Xavier adoptou a **Bicicleta como veículo utilitário** e meio de transporte principal desde **Outubro de 2007**, conjugando a bicicleta com os **transportes públicos**.

Presentemente constatou que:

- ✓ **Fez 3500 Kms** contabilizados em deslocações diárias;
- ✓ A última vez que coloquei combustível foi em **Outubro de 2008**;
- ✓ A última vez que fui a uma oficina (só para mudar o óleo do carro) foi à **dois anos**;
- ✓ Se me perguntarem a que **preço estão os combustíveis** – não sei.
- ✓ Kilometragem média anual efectuada nos últimos 3 anos de automóvel **inferior a 3000 kms** (no conjunto dos 2 automóveis em deslocações extra-urbanas);
- ✓ Anteriormente média de **16000 kms anuais** de automóvel;
- ✓ Peso actual 67 kgs – perdi 13 kgs de peso;
- ✓ Continuo a ir às compras, mas a um tipo de comércio a uma escala mais humana e saudável!!
- ✓ zero bicicletas roubadas, zero vezes assaltado, zero acidentes, zero vezes parado na estrada;
- ✓ Bicicleta dobrável, bicicleta normal de cidade+atrelado+alforques, cadeados de segurança;

Rua Bernardo Lima 35, 2º B  
1150-075 Lisboa  
Apartado 4031 - 1501-001 Lisboa  
Tel. 213159648, Fax: 213561253  
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt

- ✓ Poupança substancial em:
  - ✓ Ginásio: **500 euros** ano;
  - ✓ Combustível: **1000 euros** ano;
  - ✓ Manutenção mecânica: **200 euros** ano;
  - ✓ **Sem necessidade de trocar de automóvel** dada a baixa quilometragem – carros pagos e sem prestações mensais a pagar por financiamentos: largos milhares de euros....;

Hoje vê a Bicicleta como veículo utilitário:

- ✓ Realização do percurso casa-trabalho-casa;
- ✓ Deslocação a reuniões externas na cidade;
- ✓ Idas a aulas de Pós-Graduação;
- ✓ Deslocações nos tempos livres ao fim dos dias de semana, bem como aos fins de semana;
- ✓ Idas às compras;
- ✓ Passeios turísticos em férias e fins de semana, em Portugal e no estrangeiro;

Anteriormente, quando se deslocava em automóvel verificava:

- Trânsito congestionado;
- Sensação de clausura por estar dentro do automóvel;
- Stress a conduzir;
- Passagem por zonas ruidosas, poluídas e “cimentadas” em excesso;
- Isolamento e segregação face às outras pessoas;
- Custo elevado;
- Recurso a grandes superfícies comerciais;
- Tratamento pouco humanizado e pessoal;
- Filas para pagamento;
- Perda de tempo e dinheiro (compram-se coisas de que não se necessita verdadeiramente);
- Enclausuramento;
- Locais desagradáveis e demasiado artificiais;
- Falsa sensação de melhores preços que leva a gastar mais dinheiro;

Hoje em dia, identifica as vantagens da bicicleta como meio de transporte:

- Rapidez (2ª forma de transporte mais rápida);
- Facilidade de estacionamento;
- Custo (a mais económica);
- Anti-stress;
- Facilidade nas deslocações após o trabalho
- Previsibilidade de duração dos percursos
- Custo elevado;
- Evitar filas de trânsito;

Rua Bernardo Lima 35, 2º B  
1150-075 Lisboa  
Apartado 4031 - 1501-001 Lisboa  
Tel. 213159648, Fax: 213561253  
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt

- Evitar tensão e maior sensação de liberdade;
- Facilidade de estacionamento;
- Facilidade de contacto e diálogo com outras pessoas;
- Recurso a formas de comércio mais humanizadas e com tratamento personalizado;
- Recurso a formas de comércio a uma escala mais humana e em ambientes mais saudáveis e agradáveis;
- Ir às compras deixou de ser algo chato e aborrecido;
- Melhores preços e melhor qualidade e diversidade em geral dos produtos;
- Facilidade de contacto com os comerciantes e outros clientes, num ambiente de “bairro”;
- Contributo para a sustentação do comércio local perto de casa;
- Melhor percepção das zonas visitadas;
- Facilidade de deslocação e estacionamento (especialmente em cidades com sistemas de bicicletas partilhadas);
- Divertimento;
- Forma mais agradável de conhecer os sítios;

Pode-se concluir que é possível promover assim:

- Uma **cidade mais humana**;
- O **comércio local e tradicional**;
- **Conhecermos melhor** a cidade e as pessoas que nela habitam;
- O **contacto** entre as pessoas;
- A **segurança** na estrada e nas ruas;
- A **saúde e qualidade** de vida nossa e dos nossos concidadãos;
- Uma cidade **sustentável** e que não teremos vergonha de deixar às gerações futuras;
- O aproveitamento e fruição dos **espaços comuns** da cidade por um número maior de cidadãos;
- Cidades com **mais parques verdes, e zonas comuns de vivência**, (não parques de estacionamento e zonas de passagem fogaz / atravessamento...);
- O não desperdício de **recursos energéticos** escassos usando o único transporte verdadeiramente sustentável e mais eficiente de todos;
- O não desperdício de outro recurso cada vez mais escasso - o **espaço nas cidades**;

Nuno Xavier acrescenta ainda, conhecimento fruto da sua experiência que dada a racionalidade da escolha de deslocação em bicicleta e a sua eficiência **somos cada vez mais!!** O primeiro passo (ou volta ao pedal...) é **experimentar** um dia apenas – irá de certeza repetir!!

Rua Bernardo Lima 35, 2º B  
1150-075 Lisboa  
Apartado 4031 - 1501-001 Lisboa  
Tel. 213159648, Fax: 213561253  
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt

MEMBRO: E.C.F. - European Cyclists' Federation, A.I.T. - Alliance Internationale de Tourisme | Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente | UECT - Union Européenne de Cyclotourisme, ConBici - Coordenadora Ibérica en Defensa de La Bici COPPT - Confederação Portuguesa de Prevenção do Tabagismo | ONGA de âmbito nacional registada na APA - Agência Portuguesa de Ambiente

**FPCUB**

FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE CICLOTURISMO e UTILIZADORES DE BICICLETA

## **“As Políticas Públicas de Mobilidade sustentável para as cidades: - Modos Suaves e Transporte Público”.**

As políticas de mobilidade e de transportes para a maior parte das cidades portuguesas tardam em resolver os problemas de desperdício de tempos, energia e espaço público gastos na mobilidade diária de milhões de deslocações feitas pelas populações das cidades e das áreas metropolitanas. Se é certo que as distâncias percorridas aumentaram devido à dispersão urbana, não é menos certo que os tempos gastos mantiveram-se nuns casos e agravaram-se noutros, conquanto os elevados investimentos públicos em redes rodoviárias, para dar satisfação a uma mobilidade motorizada, não conseguiram reduzir os congestionamentos e muito menos os custos sociais (acidentes, poluição, GEE, ruído, etc.). Em muitas cidades europeias, estas políticas são combatidas e começam-se hoje a ter resultados que se exprimem pela redução de GEE e de energia dos combustíveis fósseis, menos acidentes e ruído, redimensionamento e requalificação do espaço público.

As populações pouco têm beneficiado em termos de qualidade vida urbana e o território cedo tem perdido as paisagens rurais e agrícolas que havia em torno das cidades, para dar lugar a uma ocupação urbana desequilibrada, sem qualquer planos de urbanismo e de transportes com critérios ecológicos. O território urbano é cada vez mais complexo, provocando na mobilidade diária roturas e desperdícios que devem ser urgentemente minimizados e corrigidos. Por isso, a orientação das políticas públicas de mobilidade sustentável colocam-se na ordem do dia, seja na questão de como planear redes seja ao nível de serviços que devem ser associados.

### ***Que Políticas Públicas de Mobilidade Sustentável: - quais e como discuti-las?***

Desde 1980 mas, na década de 90, nas cidades europeias, o Relatório Bruntland (1987), Protocolo de Quioto, a Declaração do Rio e Bali os apelos têm sido atendidos através de associações de cidades e que mudam radicalmente o seu planeamento e gestão urbana. Como exemplo, a Carta de Ålborg ou a de Sevilha sugerem as políticas públicas para as áreas de urbanismo e transporte, com o objectivo de se criar uma estratégia de desenvolvimento durável através de objectivos concretos de mobilidade sustentável.

Ora, esta mudança de paradigma concentra-se na mudança de orientação política dos investimentos públicos, com prioridade às redes de Transporte Público e modos suaves nas cidades e aglomerados urbanos, em vez das obras públicas em infraestruturas rodoviárias que acentuam a dispersão urbana em grandes áreas metropolitanas. Esta mudança passa necessariamente pela discussão pública de *Planos Locais de Urbanismo* (PLU), pelos *Planos de Deslocações Urbanas* (PDU) e respectivos projectos de cidade e de ambiente urbano que se quer modificar e qualificar. A actual revisão de PDMs deve ser suspensa enquanto não houver elaboração de PDUs e discussão pública de modo a concretizarem-se os objectivos de mobilidade sustentável.

Esses objectivos, têm-se expressado pela redução de tempos de viagem, pela redução de energias consumidas provenientes de combustíveis fósseis e aumento de energias renováveis, pela diminuição dos custos sociais, nomeadamente dos efeitos provocados pelos GEE, ruído, poluição, acidentes mas, sobretudo pelas acções que se propõem a executar nos domínios do urbanismo e dos transportes.

Cidades como Malmøe (bairros residenciais de Carbono 0); Londres (portagem urbana para redução do congestionamento e CO2); Barcelona (painéis solares) ou todo um conjunto de cidades dos países nórdicos e Europa Central com fortes investimentos públicos em rede de Transporte Colectivo em Sítio Próprio (TCSP) e de proximidade, como as redes de “Tram-Train” eléctricos e de autocarros híbridos e a gás natural, e a introdução de redes de bicicletas públicas, para além das redes pedonais mais fortes nos centros das cidades, são as medidas que concretizam a mudança de paradigma.

Rua Bernardo Lima 35, 2º B  
1150-075 Lisboa  
Apartado 4031 - 1501-001 Lisboa  
Tel. 213159648, Fax: 213561253  
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt

Na política de investimentos seguida por estas cidades, cujas obras públicas de proximidade têm efeitos directos na qualidade de vida urbana, existem outros projectos que melhoram substancialmente os serviços a eles associados, desde a informação em tempo real, a diminuição de roturas de carga pelo aumento de ligações directas através da interoperabilidade de redes ferroviárias ligeiras, a integração tarifária, etc. Os impactes positivos de aumento de utilização do Transporte Colectivo são balanceados em relatórios de Observatórios de Transporte e a discussão serve a revisão dos próprios PDUs e PLUs.

Estas políticas, dinamizadas através de metodologias diversas, como a Agenda Local XXI, acabam por envolver a participação activa das populações. Estas, por sua vez, são chamadas a participar nas grandes decisões de execução de Planos Públicos sobre mobilidade e transportes, sobre a organização da cidade e a forma como funcionam. As propostas aparecem sob a forma de Contratos - Programa, Cartas Ecológicas Urbanas, Cartas de Desenvolvimento Durável, Agendas Locais XXI, discutidas em fóruns nacionais, regionais e locais, em que é sublinhado a mudança de paradigma numa mobilidade sustentada em transporte individual para uma mobilidade sustentada em transporte colectivo e modos suaves ( a pé e bicicletas).

### ***Políticas Públicas de Mobilidade Sustentável: - Como pô-las em prática?***

Para além das recomendações do Livro Verde ou de Relatórios aprovados pelo Parlamento Europeu (ex: Estratégia de Ambiente Urbano) e Conselho e Comissão Europeia, as cidades e as regiões europeias associam-se e convergem para a execução daquelas políticas. É claro que em muitas destas cidades e regiões, a descentralização política é um facto, seja pela maior competência das comunidades urbanas ou das Cidades-Estado, seja pela existência de estruturas intermédias entre a administração central e a administração local, como as Autoridades Organizadoras do Transporte Urbano (ex:AMTs) em concertação com estruturas intermédias responsáveis pelo urbanismo (ex: Institutos ou Agências de Urbanismo). Estas estruturas têm como prática a democracia participativa mas, é através da discussão pública dos PDU ou SUTPs (Sustainable Urban Transport Plans) que se concretizam estas políticas estratégicas e operacionais. No imediato, existem medidas que podem demonstrar essa vontade de mudar como por exemplo, as redes pedonais, de bicicleta e de Transporte Público urbano. No caso das redes de bicicleta, a rede ciclável para Lisboa apresentada à CML são um passo importante para a cidade demonstrar essa vontade de mudança de paradigma. Pelo lado, da FPCUB há toda a disponibilidade de avançar, resta porém esta discussão pública de que este “workshop” é um exemplo. Aguardemos.

A FPCUB agradece a todos os participantes e a todos os que continuam a promover as melhores condições para a utilização de formas de mobilidade suaves em conjunto com os transportes públicos, como é o caso da utilização da bicicleta e do andar a pé.

Rua Bernardo Lima 35, 2º B  
1150-075 Lisboa  
Apartado 4031 - 1501-001 Lisboa  
Tel. 213159648, Fax: 213561253  
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt

MEMBRO: E.C.F. - European Cyclists' Federation, A.I.T. - Alliance Internationale de Tourisme | Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente | UECT - Union Européenne de Cyclotourisme, ConBici - Coordinadora Ibérica en Defensa de La Bici COPPT - Confederação Portuguesa de Prevenção do Tabagismo | ONGA de âmbito nacional registada na APA - Agência Portuguesa de Ambiente

**FPCUB**

FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE CICLOTURISMO e UTILIZADORES DE BICICLETA