

A Mobilidade Sustentável: a Promoção da Mobilidade em Bicicleta

Hoje em dia, mormente por causa das alterações climáticas, que podem influenciar e, até, degradar as condições de vida de todos, levantam-se novas questões quanto aos modos da espécie humana realizar a sua mobilidade, tendo em conta que esta deve ser energeticamente eficiente e de pouco impacto sobre as outras espécies viventes e sobre os outros elementos da espécie humana (presentes e futuros), pelo que se pode falar, de uma Mobilidade Sustentável.

É neste âmbito que a mobilidade em bicicleta, e a sua consideração jurídica e política, têm um papel relevante a desempenhar.

Atualmente, o Programa das Nações Unidas para o Ambiente afirma a necessidade de partilha das ruas e de incentivar meios de deslocação não-motorizados, como a circulação pedonal e a utilização da bicicleta. A Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento «Rio+20» constatou a necessidade do Transporte Sustentável.

Pelo seu lado, com 40 iniciativas concretas para reduzir em 60% as emissões de carbono associadas ao sector dos transportes em 2050, o Livro Branco da Comissão Europeia intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», de 28 de março de 2011, remete para a necessária mudança no sentido de se alcançarem transportes urbanos e suburbanos ecológicos, vincando que há que facilitar as deslocações a pé e de bicicleta.

Já a Estratégia 20-20-20 da União Europeia estabeleceu como objetivo comunitário uma redução até 2020 de pelo menos 20% das emissões de gases com efeito de estufa, nomeadamente relacionadas com a queima de combustíveis, em relação a 1990 - a partilha de esforços entre os Estados Membros foi definida através da Decisão do Parlamento

Europeu e do Conselho nº 406/2009 de 23 de abril. Neste contexto, Portugal deverá também limitar, entre 2013 e 2020, o aumento das emissões de gases com efeito de estufa, o que, a bom ver, implica a promoção da utilização da bicicleta.

Incumbe assim ao Estado um dever de consideração da Mobilidade Sustentável em Bicicleta nas suas políticas, na reformulação de normas existentes e na criação de novas, adequadas aos tempos atuais e aos que se avizinham, promovendo também um planeamento urbanístico e da mobilidade que integre os velocípedes e, em especial, a bicicleta no tráfego e vida das ruas, na sociedade e na normatividade vigente nos termos em que os utilizadores da bicicleta precisam e têm direito.



Fig.1: Pista ciclável, SJC/SP, Brasil¹

Na perspetiva do Ordenamento de Território e Urbanismo, é preciso integrar as questões atinentes à mobilidade em bicicleta nos Planos de Ordenamento do Território (Regionais, Municipais, Sectoriais e Especiais), bem como em Planos de Mobilidade, regulando-as consoante os objetivos e critérios de cada tipo de plano. Note-se, aliás, que a Lei nº 58/2007 de 4 de setembro, que aprovou o Programa Nacio-

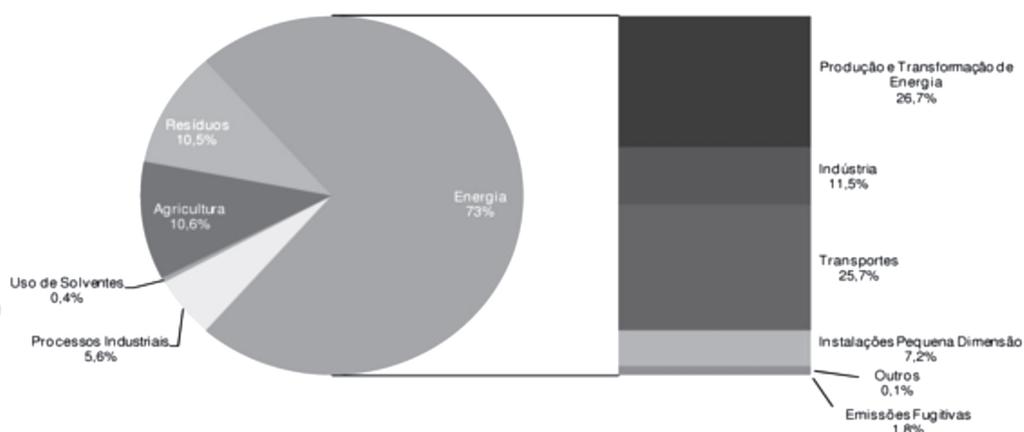
¹ Pista segregada - algo perigosa por ser bidirecional e demasiado próxima da via adjacente para veículos motorizados.

nal da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) - que procede à «identificação de vinte e quatro grandes problemas que Portugal enfrenta no domínio do ordenamento do território e a que deverá dar resposta nos próximos 20 anos» - identifica a «excessiva dependência da rodovia e do uso dos veículos automóveis privados e insuficiente desenvolvimento de outros modos de transporte» como um dos problemas a que urge dar resposta.

Por sua vez, o Plano de Ação do PNPOT, dentro do objetivo específico da poupança de energia e da prossecução de uma política sustentada relativamente às alterações climáticas, destaca a medida prioritária de «desenvolver planos de transportes urbanos sustentáveis, visando reforçar a utilização do transporte público e a mobilidade não motorizada e melhorar a qualidade do ar, nomeadamente em áreas de grande densidade populacional».

O Relatório do Estado do Ambiente (REA) – 2011 esclarece que em Portugal «No período 1990-2009 o setor dos transportes, sendo fortemente dominado pelo tráfego rodoviário, foi um dos setores que apresentou maior crescimento de emissões (87%)»².

Figura 6.3 - EMISSÕES DE GEE EM 2009, POR SETOR DE ATIVIDADE



Fonte: APA, 2011

Fig.2: extraída do REA 2011

Já em 1898, Svante Arrhenius, um cientista Sueco que ganhou o Prémio Nobel da Química em 1903, alertou que o consumo de combustíveis fósseis teria consequências graves no aquecimento global do planeta.

As emissões atmosféricas provenientes dos transportes motorizados constituem, pois, uma ameaça aos objetivos de redução de emissões de gases de efeito de estufa (GEE) estabelecidos pela União Europeia, nomeadamente no âmbito do Protocolo de Quioto. Se é notório, na época atual, que a era do petróleo barato acabou parece evidente que em termos de previsões mundiais, mesmo num cenário de petróleo a preço elevado, há tendência para o aumento das emissões de CO₂, como se pode concluir pela seguinte figura, o que remete para a ideia e necessidade de se promover a bicicleta como transporte não emitindo GEE.

² In Vilão, Regina et al., *Relatório do Estado do Ambiente 2011*, Amadora: Agência Portuguesa do Ambiente, 2011, p.37.

Table B9. World carbon dioxide emissions by region, High Oil Price case, 2006-2035
(Million metric tons carbon dioxide)

Region	History			Projections					Average annual percent change, 2008-2035
	2006	2007	2008	2015	2020	2025	2030	2035	
(...)									
Total World	28,758	29,529	30,190	32,860	35,646	39,757	44,361	49,091	1.8



Fig.3: História (2006 a 2008) e projeções (2015 a 2035) das emissões de CO₂ quanto ao total mundial (U.S. Energy Information Administration 2011:184) [Adaptado]

Há que poupar energia, beneficiar aqueles que menos poluem e taxar aqueles que poluem. Na última década, verificou-se uma diminuição das emissões de CO₂ em todos os sectores, com exceção do dos transportes. Assim, é importante pensar numa estratégia ao nível do sector do transporte de pessoas e mercadorias, devendo ser feita uma aposta nos transportes públicos, dando-se prioridade também à criação de condições para a utilização de formas de transporte alternativas ao automóvel privado, como a bicicleta. Urge termos um ambiente urbano de qualidade. Ao mesmo tempo, também é necessário que haja boas condições para as pessoas se poderem deslocar, garantir o acesso às habitações, ao comércio, às escolas, aos serviços públicos e ao emprego; por outras palavras, proporcionar uma mobilidade urbana de qualidade. Muito para além da simples utilização desportiva ou de lazer, a mobilidade em bicicleta pode ser uma chave importante na perspectiva de idas para o trabalho ou para o estabelecimento de ensino e para acesso a comércio ou serviços, ou seja, com feição de caráter utilitário nas deslocações em bicicleta.

Refira-se, com relevo para a problemática aqui em causa, uma publicação de referência³ da Direção Geral do Ambiente da Comissão

³ Dekoster, J.; Schollaert, U., *Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro*, COMISSÃO EUROPEIA, Direção Geral do Ambiente, Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2000 (disponível *on line*).

Europeia «Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro» que refere um estudo elaborado em 1997, pela Universidade de Lunds, na Suécia, em relação às curtas deslocações (projeto «WalCynq⁴») que coloca em evidência a quantidade de deslocações que atualmente são efetuadas em automóvel e que poderiam ser efetuadas utilizando outros meios de transporte sem variação significativa do tempo de deslocação porta a porta. Como resultado das evoluções técnicas que as bicicletas modernas sofreram, elas são hoje mais eficientes e cómodas. São um meio de transporte económico, silencioso e não poluente. A bicicleta é acessível a qualquer nível social ou etário e revela-se mais rápida do que o automóvel, sobretudo nas deslocações de curta distância, ou ainda nas situações de tráfego congestionado.

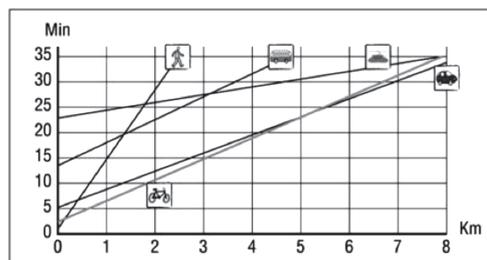


Fig.4: Comparação dos tempos de deslocação em distâncias até 8 km em meio urbano
Fonte: (Dekoster 2000)

⁴ Vide http://www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?id=803&page=results.



Para além das vantagens económicas, e até em termos de saúde, a mobilidade em bicicleta tem ainda óbvias vantagens ambientais. Efetivamente, a circulação de maior percentagem de bicicletas e de menor quantidade de automóveis e veículos com motor de combustão implica menos poluição sonora e menos poluição atmosférica, bem como menor utilização de bens naturais (metais e combustíveis fósseis). É de ter em conta, também, que uma maior utilização da bicicleta e um menor uso do automóvel pode implicar uma menor impermeabilização dos solos e implica uma menor contaminação destes e das águas.

Acresce que sendo o petróleo um bem escasso, se têm aventado várias sugestões, nomeadamente a necessidade de «favorecer deslocações em bicicleta ou a pé, sempre que possível» [pontos 1.9 e 4.2 do Parecer do Comité Económico e Social Europeu de 14 de janeiro de 2009 sobre o tema «Responder aos desafios do aprovisionamento de petróleo» (2009/C 182/13)].

Não podemos também esquecer que a mobilidade em bicicleta é um fator de incremento da justiça social pelo reforço da equidade no acesso à mobilidade. Porém, a bicicleta é um veículo mais leve e mais lento que um qualquer automóvel, estando, em face deste, numa posição de vulnerabilidade. O risco envolvido de uma em face do outro é inversamente proporcional: não é provável que resultem ferimentos graves ou morte provocados por um ciclista a um automobilista enquanto as estatísticas demonstram que são vários os acidentes em que automóveis criam danos de monta a ciclistas. O peso e a velocidade da bicicleta tornam-na um veículo relativamente inócuo para outros utentes das vias. No entanto o peso e a velocidade de um automóvel deixam os ciclistas numa posição de vulnerabilidade que cabe à lei ter em conta. Nesta perspetiva, são várias as normas que consideram os ciclistas como parte mais vulnerável nas relações que se estabelecem no tráfego rodoviário, como o art.º 7º, nº3, da Convenção sobre a Circulação Rodoviária (CCR) que institui um dever geral de prudência:



Fig.5: Bicicletas integradas no trânsito, Porto, 2010

As considerações acerca da justiça relativamente ao ciclista enquanto utente vulnerável das vias públicas decorrem do facto de a bicicleta também ser um veículo, que deve ter espaço e condições para circular em segurança, como os outros, não sendo discriminado negativamente em relação aos outros veículos motorizados no que respeita aos direitos e deveres consagrados por parte das regras gerais⁵. À bicicleta devem ser reconhecidas características próprias que lhe permitam uma circulação, ao mesmo tempo, com maior manobrabilidade e fluidez no trânsito⁶ do que os veículos motorizados.

Veja-se o exemplo, em França, dos «Dois Sentidos Cicláveis» permitindo a utilização por bicicletas de vias que pela largura e menor volume de tráfego sejam compatíveis com a existência de dois sentidos para bicicletas, se bem que apenas de sentido único para os restantes veículos. Trata-se, assim, de um modo de alargar os direitos dos utilizadores da bicicleta tendo em vista a maleabilidade em termos de distâncias encurtadas, esforço físico diminuído e racionalidade nos movimentos e, enfim, de fluidez de trânsito⁷. Para este fim será necessário criar em Portugal um novo sinal como o sinal vertical francês C24a⁸ (fig.6) ou o painel suíço⁹ (fig.7).



Fig.6



Fig.7

⁵ Pense-se por exemplo na regra geral da prioridade (art.º 30º do Código da Estrada (CdE)) e na discriminação negativa que ocorre em Portugal, mas não noutros países europeus, por via do art.º 32º, n.º4, do CdE, em relação aos ciclistas que face aos veículos a motor perdem a prioridade, salvo duas pequenas exceções.

⁶ Pense-se nas possibilidades abertas por uma mais completa e eficaz normatividade do duplo sentido ciclável ou da possibilidade de seguir a marcha (semáforo amarelo exclusivo) mesmo quando o semáforo está vermelho para os outros veículos.

⁷ Pense-se, por exemplo, na simplicidade que um utilizador da bicicleta pode alcançar nas seguintes situações: estando no final de uma rua de sentido único, para os automóveis, o utilizador da bicicleta poderá ir até um edifício no início da rua com facilidade sem ter de se deslocar à volta do bairro ou quarteirão; deslocando-se em linha reta, numa rua comprida entrecortada por um pequeno troço de sentido único, para os automóveis, a bicicleta poderá ir em frente com facilidade sem ter de se deslocar à volta do bairro ou quarteirão.

⁸ Vide pág. 13 in http://www.equipementsdelaroute.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Arrete1967_2annexe_vc20120402_cle03791b.pdf

⁹ Sinal suíço 4.08.1 : «Sens unique avec circulation de cyclistes en sens inverse (exemple) (art. 46)» – vide «Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière» in http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_21.html.

Outro exemplo, que já consta da normatividade francesa mais recente, seria a possibilidade do utilizador da bicicleta seguir em frente ou virar à direita em cruzamentos semaforizados. Tem vantagem quanto à fluidez de trânsito dos ciclistas quando o fluxo da circulação o possibilita, em situações em que o semáforo esteja vermelho para os outros veículos, permitindo-se que os ciclistas sigam em frente ou virem à direita devido à existência de um sinal luminoso amarelo adicional para velocípedes.

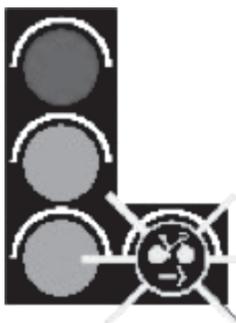


Fig.8: R19d
Para Ambos: « Signal d'autorisation conditionnelle de franchissement pour cycles»¹⁰

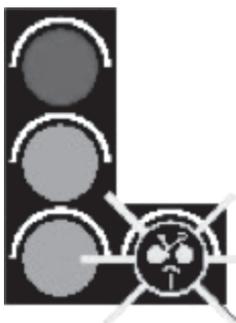


Fig.9: R19td

Outro exemplo ainda seria a consideração normativa de “Bike-boxes”, ou caixas de paragem para velocípedes.



Fig.10

10 «Une nouvelle signalisation permet désormais aux maires d'autoriser les cyclistes, dans certains carrefours, à tourner à droite ou à aller tout droit lorsqu'il n'y a pas de voie à droite alors que le feu est rouge, en respectant la priorité accordée aux autres usagers, et principalement aux piétons» in <http://www.securite-routiere.gouv.fr/connaître-les-regles/questions-frequentes/une-nouvelle-signalisation-a-destination-des-cyclistes>

Este tipo de marcas rodoviárias horizontais permite que os ciclistas parados sejam bem visíveis perante os automóveis - também parados no mesmo sentido de circulação - diante de um semáforo vermelho. O que previne acidentes na medida em que os automóveis iniciam a marcha a velocidades mais lentas e sem terem os ciclistas em «ângulos mortos», isto é, pontos ao redor de um condutor em que este não tem visibilidade, particularmente importantes no caso dos automóveis pesados, em que os «ângulos mortos» são maiores.

É criticável, por fim, o mau planeamento de pistas cicláveis que resulta em vias muitas vezes feitas em passeios estreitos e frequentemente entrecortadas por outras vias de circulação automóvel, sem que se tenha em conta dois importantes fatores (o volume e a velocidade do tráfego motorizado na via adjacente) e sem consideração normativa nem sinalização adequada da prioridade dos velocípedes. Acontece também que as ciclovias são por vezes ocupadas por automóveis em estacionamento indevido.

Assim, quando uma pista ciclável atravessa uma via de trânsito, devia nesses locais estar assinalado, por um sinal vertical¹¹ de perigo ou por semáforos próprios para velocípedes¹², o facto, para os condutores de automóveis se acautelarem para o possível atravessamento da via de circulação por velocípedes.

Ou seja, deverão ser alteradas as normas de Direito Rodoviário, dando continuidade à perspectiva de que a bicicleta é um veículo e como tal pode circular conjuntamente com os outros veículos. De facto, a existência de segregação¹³ (pistas cicláveis e faixas

¹¹ Vide Regulamento de Sinalização de Trânsito (RST) - Art.º19º (Sinais de perigo) (...) A17 — saída de ciclistas: indicação da proximidade de um local frequentemente utilizado por ciclistas que pretendem entrar na via pública ou atravessá-la.

¹² Semáforos previstos pela Convenção sobre a Sinalização Rodoviária art.º23º/nº13, sem limitações de uso, e referidos no RST, mas neste de modo muito limitador.

¹³ Vide Alves, Mário, *Os perigos da segregação de tráfego no planeamento para bicicletas*, 2006, disponível on line - http://sites.google.com/site/mariojalves/problemas_segregacao_bicicleta.pdf: «Em Portugal, antes de fazer um trabalho de planeamento integrado multimodal que

cicláveis) levanta vários problemas, nomeadamente por falta de normas complementares adequadas, assim como pelos defeitos generalizados no seu planeamento, implementação, manutenção e fiscalização.

Quanto aos estacionamentos para bicicletas, que devem existir junto às zonas habitacionais, aos locais de trabalho, aos acesso a espaços comerciais ou serviços públicos, ou aos locais de paragem (chegada e partida) dos transportes públicos¹⁴, são fundamentais para permitir aos ciclistas meios para fixar em segurança o seu veículo no local a que pretendem aceder. Neste ponto antevêm-se duas possibilidades: ou se incluem as normas adequadas nos Regulamentos Municipais de Urbanização e Edificação ou se altera o Regime Jurídico da Urbanização e Edificação para incluir uma norma geral que imponha um *standard* urbanístico quanto a estacionamento de bicicletas, à semelhança do Decreto-lei nº 39/2010, de 26 de abril (Mobilidade Elétrica)¹⁵ – art.º 28º (Pontos de carregamento em edifícios novos) e art.º 29º (Pontos de carregamento em edifícios existentes). Também a alteração da Portaria nº 216-B/2008 de 03 de Março, que «Fixa os parâmetros para o dimensionamento das áreas destinadas a espaços verdes e de utilização colectiva, infra-estruturas viárias e equipamentos de utilização colectiva», no sentido de se estabelecerem parâmetros para os estacionamentos para bicicletas, poderá ser um passo relevante nesta matéria.



Fig. 11: Desaconselhado = Estacionamento «dobra-rodas»/ em frente à Câmara Municipal de Coimbra (maio 2012);



Fig. 12: Aconselhado = Estacionamento em «U» invertido/em frente ao Hospital da Universidade de Coimbra (maio 2012)

Por outro lado, cada vez mais existem sistemas públicos de bicicletas partilhadas. Em pequena escala os sistemas são geralmente gratuitos para os utentes, quando em maior escala funcionam no sistema de aluguer com um período inicial gratuito, visando incentivar a alternativa ao uso dos veículos motorizados (automóvel, motociclo) e, ao mesmo tempo, a rotatividade na utilização das bicicletas.

O «Plano de Acção para a Mobilidade Urbana» estabelecido na Comunicação da Comissão Europeia, de 30 de Setembro de 2009, é um documento importante onde se destaca, também, a importância de redes públicas de bicicletas partilhadas.

Os sistemas de bicicletas partilhadas são um misto de infraestrutura e de serviço público e trazem, entre outros, benefícios nas deslocações urbanas para o trabalho e a escola bem como a nível da intermodalidade/multimodalidade.

estabeleça, entre outras coisas, uma hierarquia coerente da rede viária, acalmia e redução de tráfego, formas de fiscalização eficazes de estacionamento ilegal, é errado e um desperdício de dinheiro público a implementação de ciclovias»

¹⁴ O diálogo entre elementos da sociedade civil e a Transtejo resultou na criação, em meados de 2012, de um novo estacionamento para 20 bicicletas com suportes em “U” invertido no Terminal Fluvial do Barreiro *vide* <http://ibike-barreiro.blogspot.pt/2012/07/novo-parqueamento-no-terminal-fluvial.html>.

¹⁵ Decreto-lei entretanto alterado pelo Decreto-lei 170/2012, de 1 de agosto – o qual, no entanto, não alterou os artigos 28º e 29º.



Fig.13: Sistema de Bicicletas Partilhadas de Londres

Fazendo um balanço quanto a normas e documentos de referência, relacionados com a bicicleta encontramos:

a) Normas gerais e programáticas

Compromissos internacionais como o Protocolo de Quioto, e europeus como a Estratégia 20-20-20 da U.E., traduzem a necessidade de se atingirem metas quanto às emissões de gases com efeito de estufa, que podem ser alcançadas, também, por via da promoção da bicicleta;

O Programa Nacional para as Alterações Climáticas (PNAC 2020)¹⁶ assim com o Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética (PNAEE 2012)¹⁷, ambos a elaborar, deverão considerar a transferência modal para a bicicleta como objetivo e orientação além da previsão de medidas nesse sentido;

A Resolução da Assembleia da República nº 14/2012, de 9 de Fevereiro, recomenda ao Governo a promoção da mobilidade sustentável com recurso aos modos suaves de transporte (peão e bicicleta), nomeadamente por via da necessidade de alteração do Código da Estrada (CdE) com normas mais favoráveis para os ciclistas;

A Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015 (Resolução do Conselho de Ministros nº 54/2009, de 26 de junho) aponta para a necessidade de alteração CdE com normas mais favoráveis para os ciclistas;

O planeamento nacional setorial e regional¹⁸ de Ordenamento do Território elaborado ou a elaborar tem, ou pode ter, normas relativas à Mobilidade Sustentável em Bicicleta.

¹⁶ Previsto (mas ainda não elaborado) pela Resolução do Conselho de Ministros nº 93/2010 de 26 de novembro determina a sua elaboração nomeadamente quanto à definição de novas políticas, medidas e instrumentos com o objetivo de limitar as emissões; infelizmente o Roteiro Nacional de Baixo Carbono 2050, entretanto já elaborado e que servirá de base ao PNAC 2020, não encara como significativa a transferência modal de transporte rodoviário de passageiros particular para transporte público e nem sequer equaciona a hipótese de transferência modal para modos suaves/ativos (bicicleta e peão).

¹⁷ Diretiva nº 2006/32/CE - «Art.º 14º/ 2. Os Estados-Membros devem apresentar à Comissão os seguintes planos de ação de eficiência energética: — um primeiro plano de ação até 30 de Junho de 2007, — um segundo plano de ação até 30 de Junho de 2011».

¹⁸ Vide Relatório Ambiental no âmbito da AAE do PROT para a Região Centro pp.111,141 e 200, havendo outras referências a «cicloviás» nas páginas 77, 138, 152, 158 e 163; já o PROT do Alentejo aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 53/2010 de 2 de agosto e aí publicado em anexo tem um pequeno excerto relativo a «cicloviás».

b) Legislação civil

Vários artigos do Código Civil incluem disposições importantes no que respeita à bicicleta - sobretudo os relacionados com a responsabilidade subjetiva e objetiva/pelo risco, nomeadamente em casos de acidentes rodoviários¹⁹. Entendendo-se mesmo que o não cumprimento das normas do CdE e da legislação complementar, por parte de condutores de veículos motorizados, implica uma presunção «*iusuris tantum*» de negligência²⁰, favorável aos ciclistas no apuramento de responsabilidade civil em caso de acidente rodoviário, tanto mais se o Direito Rodoviário for futuramente alterado tendo em vista uma maior proteção e favorecimento dos ciclistas²¹.

c) Legislação penal

A bicicleta é explicitamente referida no Código Penal no seu art.º 208º (Furto de uso de veículo), nº 1 - «Quem utilizar automóvel ou outro veículo motorizado, aeronave, barco ou bicicleta, sem autorização de quem de direito, é punido com pena de prisão até 2 anos ou com pena de multa até 240 dias, se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal».

d) Direito constitucional

Dos artigos 9º, 65º e 66º da Constituição portuguesa se retira que o Estado e a Administração Pública Central, Regional e Local têm obrigações para com a defesa do ambiente e quanto à promoção do bem-estar e da qualidade de vida, implicando que tenham em conta as considerações ambientais que a mobilidade sustentável em bicicleta invoca. Esta é uma leitura atualista da CRP que importa fazer. Já a liberdade de circulação pelas vias públicas garantida pela primeira parte do nº 1 do art.º 44º da CRP se refere, também, aos utilizadores da bicicleta.

e) Normas mais específicas.

Compromissos internacionais como a Convenção sobre a Sinalização Rodoviária (CSR) e a Convenção sobre a Circulação Rodoviária (CCR)²² implicarão alterações de algum vulto no direito rodoviário português, nomeadamente no que concerne às bicicletas e aos ciclistas;

O Direito Rodoviário, sobretudo diplomas como o Código da Estrada e o Regulamento da Sinalização de Trânsito;

O Regulamento de Autorizações Especiais de Trânsito, permite o transporte de bicicletas em automóveis (tejadilho e atrás) dentro de determinadas condições;

A Portaria nº 311-B/2005, de 24 de Março, prescreve a utilização de luzes por parte dos velocípedes em determinadas condições e circunstâncias «desde o anoitecer até ao amanhecer e sempre que as condições meteorológicas ou ambientais tornem a visibilidade insuficiente»;

Regulamentos Municipais de Urbanização e Edificação incluem normas relativas à bicicleta. Por exemplo, o de Coimbra e o de Lisboa com referência a percursos cicláveis e estacionamento de bicicletas²³;

¹⁹ A este propósito veja-se a jurisprudência inovadora do Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 04-10-2007, Relator Santos Bernardino Processo 07B1710, pela qual o tribunal considerou que, para além da culpa da lesada (criança em bicicleta atropelada), havia concorrência do risco (relativamente ao automóvel que atropelou) o que resultou em obrigação de indemnização a favor da criança.

²⁰ Pinto, António Augusto Tolda (2009), *Código da Estrada - Anotado e legislação rodoviária complementar*, pág. 24 e 25 (3ª Ed., Coimbra: Coimbra Editora, ISBN 9789723216738), remete para o acórdão da 2ª Secção do STJ de 21.11.96 Proc. Nº 221/96 «Quando há inobservância de leis ou regulamentos, a negligência presume-se pelo que se dispensa a sua prova em concreto, desde que o acidente seja do tipo daqueles que a lei quis evitar quando estabeleceu a disciplina fixada na norma violada».

²¹ (*vide*, a propósito, proposta de articulado para o CdE constante da Tese de Mestrado do autor defendida em 3 de dezembro de 2012 e disponível na Biblioteca da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra).

²² Entraram em vigor em Portugal em 2010 e 2011 respetivamente.

²³ Teor, no caso do art.º 21º do RMUE de Coimbra: «Os projetos de edifícios de utilização coletiva devem prever a existência de espaços de estacionamento de bicicletas, devidamente sinalizados e de fácil acesso, de modo a promover a utilização do uso da bicicleta» - o que é, aliás, de pouco alcance pois não abrange, por exemplo, edifícios

Quanto a outros normativos que podem e devem estar relacionados com mobilidade em bicicleta referam-se os Planos das Áreas Protegidas, os PDM's²⁴, os Planos de Urbanização, os Planos de Pormenor²⁵, os Planos Municipais de Mobilidade²⁶ ou outros Regulamentos Municipais²⁷.



Fig.14: No lugar de estacionamento de um automóvel cabem cerca de 10 bicicletas²⁸

f) Documentos técnicos de referência

O «Projeto Mobilidade Sustentável» sobretudo o respeitante Volume II intitulado «Manual de Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável»²⁹;

já existentes e os de habitação além de manifestamente diminuto por comparação com o vasto normativo, presente no mesmo documento, relativo ao estacionamento para automóveis.

²⁴ Quanto à revisão do Regulamento do PDM de Lisboa Proposta nº 530/2011 (aprovada em 24 de julho de 2012 pela Assembleia Municipal de Lisboa) observa-se que há dez referências a «ciclável» ou «cicláveis», para além de três a «bicicleta/s», sendo de destacar, entre outros, o art.º 71º (Rede de mobilidade suave) e os anexos: «VI – HIERARQUIA DA REDE VIÁRIA» e «VIII – CRITÉRIOS DE PLANEAMENTO DAS REDES CICLÁVEIS (a que faz referência o art.º 71º)» – denotando-se já alguma solidez concetual.

²⁵ O Aviso nº 5611/2012 (publicado em DR – IIª série – de 18 de abril) com a versão final do Plano de Pormenor do Parque Mayer cujo Regulamento refere - art.º 18º (Mobiliário e equipamento urbano): «1 – Nos projetos de execução para os espaços de uso comum e para os espaços de utilização coletiva deve ser prevista a instalação de equipamento e mobiliário urbano adequado às necessidades dos utilizadores, designadamente, papeleiras, ecopontos, avisadores para invisuais, dissuasores de tráfego, cabines telefónicas, suportes de sinalética, publicidade, sinalização de tráfego, dispositivos de estacionamento para bicicletas, bancos e iluminação urbana» (sublinhado nosso).

²⁶ Pode mesmo haver planos específicos para a mobilidade em bicicleta como o Plano da Rede Ciclável concelhia, incluído numa preocupação mais vasta, da Câmara Municipal de Almada, de implementar medidas que contribuam para a convergência para o Protocolo de Quioto e ainda que, de um modo mais geral, promovam uma melhor qualidade de vida da população.

²⁷ Por exemplo art.º 4º do Regulamento de Trânsito e Estacionamento do Município da Trofa.

²⁸ Fonte: <http://www.cyclehoop.com/>

²⁹ Vide Vilão, Regina (coord.), *Projecto Mobilidade Sustentável, Volume II – Manual de Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável*, Amadora: Agência Portuguesa do Ambiente, 2010.

O «Pacote da Mobilidade» lançado recentemente pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT) que constitui um passo em frente na reflexão sobre as questões da Mobilidade Sustentável³⁰ incluindo, em especial, algumas reflexões sobre a Mobilidade Sustentável em Bicicleta e incluindo documentos como as Diretrizes Nacionais para a Mobilidade. Como se lê no texto de enquadramento do Pacote: «é imperativo conquistar a sociedade civil para uma nova cultura de mobilidade. Este desafio pressupõe uma profunda alteração comportamental a nível do cidadão individual, de grupos de cidadãos, de empresas, instituições e a adesão colectiva a propostas e políticas em favor de uma mobilidade sustentável».

Em conclusão, o novo paradigma da mobilidade sustentável³¹ implicará um novo esforço interpretativo e performativo³². Assim se poderá dar mais efetividade ao direito humano ao ambiente, nomeadamente por via da promoção da mobilidade em bicicleta.

Paulo Adriano G.B. de Andrade

Mestre em Direito do Ordenamento do Território, do Urbanismo e do Ambiente pela Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra
Fundador da Quercus e membro da Direção do seu Núcleo Regional de Coimbra

³⁰ In <http://www.conferenciamobilidade.imtt.pt/enquadramento.php>.

³¹ «Felizmente, está a nascer um consenso entre cientistas sobre as linhas mestras das mudanças necessárias. Se queremos um progresso económico que seja sustentável, temos que substituir a economia baseada em combustíveis fósseis, centrada no automóvel, e de desperdício, por um novo modelo económico. Em vez de se basear em combustíveis fósseis, a nova economia será alimentada por fontes abundantes de energia renovável: eólica, solar, geotérmica, hídrica e biocombustíveis. Em vez de se centrarem em torno dos automóveis, os futuros sistemas de transportes serão muito mais diversificados, com emprego generalizado de carris leves, autocarros e bicicletas, a par dos carros. O objectivo será maximizar a mobilidade, não a propriedade de um automóvel» in Brown, Lester Russel, *Plano B 2.0: Resgatando um Planeta sob Stress e uma Civilização em Apuros*, Trancoso: Câmara Municipal de Trancoso/Tribunal Europeu do Ambiente/Fundação para as Artes Ciências e Tecnologias (sob autorização do Earth Policy Institute, 2006, p.38).

³² «O modo que lhe é próprio [ao direito] não é, por conseguinte, tanto o indicativo que descreve ou o imperativo que ordena (a ordem é também acção do tirano), mas sim o performativo que cria uma realidade, pelo simples facto de a enunciar. Assim, o direito poderá qualificar determinados elementos da natureza de “património comum da humanidade”, impor deveres em nome de uma responsabilidade com respeito às gerações futuras, ou ainda declarar indisponível o corpo humano» in Ost, François, *A Natureza à Margem da Lei*, Lisboa: Instituto Piaget, 1997, p.21).

