

49 medidas para cidades mais amáveis, resilientes, saudáveis, prósperas, seguras e sustentáveis para todos (com foco na mobilidade)

Há cerca de um mês atrás, o ministro do Ambiente, João Pedro Matos Fernandes, desafiou os municípios a apresentarem propostas para acelerar os objetivos da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa – que prevê que Portugal passe, até 2030, de 0,5% de deslocações quotidianas de bicicleta para 7,5%.

Neste **Dia Mundial da Bicicleta**, tomo a liberdade de, enquanto [Bicycle Mayor of Lisbon](#), partilhar algumas ideias com os *Mayors* a sério, os que inovam, os que lideram ou pelo menos seguem boa liderança, os que não se resignam ao que é mas que conseguem imaginar o que pode ser.

Como vamos **descarbonizar** a nossa mobilidade? Como vamos tornar as cidades não só **suportáveis** mas agradáveis com os **efeitos das alterações climáticas**? Como vamos permitir e incentivar as pessoas a **moverem-se de formas que acrescentem à sua vida**, em vez de a reduzir e enfraquecer?

E como vamos **proteger a saúde das pessoas** enquanto promovemos a **recuperação económica** durante o combate à **COVID19** e, em simultâneo, usar esta **disrupção** gigantesca das nossas vidas para **acelerar** dramaticamente as **mudanças** que procuramos?

Temos que mudar a arquitectura da escolha! E isto passa por eixos como:

- reduzir o risco (e o desconforto!) rodoviários
- aumentar o espaço e a permeabilidade urbana para os modos sustentáveis, leves e ativos
- aumentar e melhorar a infraestrutura verde
- melhorar o nível de serviço dos transportes públicos e do carsharing
- aumentar e melhorar a oferta de estacionamento para bicicletas
- facilitar a compra de bicicletas e o seu uso profissional
- reduzir a fricção dos modos ativos / leves / sustentáveis
- alterar os incentivos fiscais, e outros

Aqui ficam apenas **49 ideias** de baixo custo mas de alto impacto que, associadas em sinergia, **transformariam as nossas cidades** e nos colocariam numa Liga superior.

Redução do risco (e desconforto!) rodoviário

1. **Reduzir o espaço público acessível ao automóvel** - reduzir o número e a largura das vias de trânsito, reduzir o atravessamento dos bairros cortando o acesso a veículos automóveis (criando ruas sem saída para estes mas permeáveis a bicicletas e peões), e reduzir lugares de estacionamento, principalmente na rua.
2. Reduzir a margem de manobra para o erro e a negligência na condução de automóveis - o planeamento urbano e rodoviário deve ser feito com vista à **natural acalmia de tráfego** (sem depender de sinais de trânsito ou leis cujo cumprimento ninguém fiscaliza, “estrada auto-explicativa”) - as colisões matam e ferem, e a poluição mata 10x mais.
3. **Aumentar drasticamente a fiscalização e a punição efetiva de comportamentos perigosos na condução de veículos automóveis**, e facilitar a apresentação e processamento de queixas dos cidadãos relativamente a estacionamento abusivo, e a manobras perigosas (como as ultrapassagens mal feitas a bicicletas) e o acoso rodoviário.
4. **Tornar toda a cidade de Lisboa, salvo vias superiores isoladas, numa Zona 30**, para reduzir a sinistralidade, a insegurança, o ruído e a poluição gerada pelos automóveis.
5. **Fechar ao trânsito automóvel as ruas de acesso às escolas, nos horários da *school run*** de manhã e de tarde, para que as crianças possam chegar à escola em segurança a pé e de bicicleta, e evitando a sua exposição aos picos de poluição automóvel.
6. **Aumentar o espaço público reservado às bicicletas** - aumentar a largura das ciclovias existentes, e disponibilizar mais e melhores opções de estacionamento de curta e de longa duração - é importante poder manter distâncias de segurança ao circular, e sem estacionamento prático e seguro as pessoas não usam a bicicleta

7. **Aumentar o espaço público reservado às pessoas a pé** - aumentar a largura livre dos passeios, e disponibilizar mais e melhores opções de mobiliário urbano (com vegetação natural) para regularmente sentar e descansar ou simplesmente fruir da rua.
8. **Aumentar a largura livre dos passeios / canais pedonais**, mesmo com medidas rápidas e baratas como o uso de vasos, pilaretes e outros elementos delimitadores para converter vias de trânsito rodoviário, retomando espaço sacrificado ao automóvel para permitir a circulação segura e confortável de pessoas a pé, e a simples estadia.
9. **Progressivamente, inverter a hierarquia de alocação de espaço nas ruas:**
 - a. 1º - pessoas a pé, em passeios de largura livre decente (deve dar para 2 pares de pessoas se cruzarem sem terem que se encolher, como é garantido a quem o faz sentado num carro...), e se sobrar espaço,
 - b. 2º - faixa central de infraestrutura verde (árvores, canteiros) e de estadia (bancos, etc), e se houver mais espaço,
 - c. 3º - faixa de rodagem com 2 vias de trânsito, uma em cada sentido, para bicicletas (e outros modos leves), e se o espaço for suficiente,
 - d. 4º - alargar essa faixa de rodagem para acomodar além das bicicletas, autocarros e outros transportes públicos (se não der para os acomodar em ambos os sentidos, fazê-lo em apenas um sentido, mas sempre garantindo os 2 sentidos para as bicicletas, e se houver espaço e não comprometer a fluidez do trânsito do transporte público (se o houver), e só depois disso,
 - e. 5º - permitir a circulação de veículos automóveis particulares.
10. Imediatamente, **criar uma exceção para bicicletas nas ruas atualmente de sentido único universal** onde a largura da via e/ou o volume e velocidade de tráfego o permita com segurança - e fazer as alterações necessárias para tal onde essas condições não existam hoje; **permeabilidade máxima para bicicletas, permeabilidade mínima para veículos automóveis.**
11. **Converter as 2 vias centrais na A5 e no IC19** (e outras ligações comparáveis noutras áreas do país) **num canal de BRT (*Bus Rapid Transit*)** - este sistema deverá ter boas condições de intermodalidade e co-modalidade para bicicletas.
12. Alterar a **ponte 25 de Abril** e seus acessos para **incluir um corredor acessível para pessoas a pé, de bicicleta e outros modos leves**, aberto 24h/dia tal como o canal rodoviário.

13. **Fechar ruas aos carros e abri-las - e dinamizá-las - para as pessoas**, para lazer ao ar livre nos bairros (reduzir a necessidade de mobilidade para lazer e fruição de espaço público), aos fins-de-semana e feriados, e durante as férias escolares.

Aumentar e melhorar a infraestrutura verde

14. **Introduzir árvores e outra vegetação nas ruas** - essencial para a saúde mental da população, para reduzir a poluição no ar, além da sombra e da beleza da rua serem factores essenciais na opção por andar a pé.
15. Criar mecanismos financeiros e outros de **incentivo à população para instalação em varandas e janelas de mini-jardins e mini-hortas urbanas** (“florir Portugal”, digamos assim).
16. **Garantir que todas as ruas têm árvores, canteiros e bancos com encosto pelo menos a cada 200 m** (100 m em subidas íngremes).
17. Disponibilizar **espaços abertos mas cobertos nos jardins públicos**, com mesas e cadeiras, para as pessoas poderem estar ao ar livre mesmo nos dias de chuva.
18. Criar incentivos fiscais e **programas generosos de apoio à criação e manutenção de parklets públicos** por moradores / grupos de moradores / associações locais, e outros atores, desde que sejam instalados em espaços anteriormente alocados a estacionamento automóvel e que tenham pelo menos 30 % de área com vegetação natural e 2 lugares de estacionamento de bicicletas.

Melhorar o nível de serviço dos transportes públicos e do carsharing

19. **Expandir e melhorar as condições de co-modalidade da bicicleta com os transportes públicos** - aumentar substancialmente a lotação, melhorar os acessos às estações e às carruagens e a sinalética.

20. **Melhorar as condições de intermodalidade da bicicleta com os transportes públicos** - assegurar bons parqueamentos nos interfaces, bons acessos aos mesmos e boa sinalética.
21. **Permitir o transporte de cães em todos os transportes públicos** sem ser em caixas transportadoras.
22. Alterar o regulamento dos veículos pesados de passageiros para **permitir a instalação de suportes para bicicletas na dianteira dos autocarros urbanos**, e na traseira dos autocarros de longo curso.
23. Criar mecanismos para tornar uma **oferta mínima abrangente de carrinhas pequenas familiares** (incluindo com acessibilidade para cadeira-de-rodas) e **carrinhas pequenas de mercadorias** obrigatória nos **serviços de carsharing** (e estabelecer incentivos para ir além dos mínimos), e assegurar uma boa cobertura do serviço pela cidade.
24. **Definir critérios mínimos de qualidade muito superiores aos atuais para as paragens de autocarro** - estas devem oferecer abrigo efetivo dos elementos (chuva, vento, sol direto) durante todas as estações do ano e durante todas as horas do dia, boa iluminação e lugares sentados em número suficiente para a afluência que têm.
25. Definir a **proibição de fumar**, mesmo ao ar livre, **nas estações e interfaces de transporte público** (salvo em áreas assinaladas, em estações de alguma dimensão) e na zona de influência das **paragens** de autocarro.
26. **Criar carreiras de autocarros escolares** (complemento aos *pedibuses* e *bike buses*), para crianças até aos 14 anos, para aliviar os pais do papel de *chauffeur* dos filhos.
27. **Aumentar a oferta de corredores BUS** (e abertos a velocípedes) permanentes, condicionais (ex.: A5 nas horas de ponta), e temporários *pop-up*, para reduzir os tempos de viagem nestes modos e para desincentivar a opção por veículos automóveis privados.

Aumentar e melhorar a oferta de estacionamento para bicicletas

28. **Criar zonas de estacionamento seguro e prático, de curta e de longa duração**, gratuito, para bicicletas em todos os parques de estacionamento públicos e privados cobertos, e em todos os outros parques vigiados, bem sinalizados.
29. **Instalar cacifos e suportes para estacionamento de bicicletas (incluindo / nomeadamente de carga) em todas as ruas**, começando por aquelas em que haja logo pedidos para tal dos residentes e trabalhadores.
30. Criar mecanismos de incentivo (fiscal ou outro relevante) aos condomínios para **permissão de uso de espaços comuns de prédios para parqueamento de bicicletas** dos residentes - onde tal seja exequível.
31. Alterar os Regulamentos Municipais de Urbanização e Edificação para **obrigar os novos edifícios** ou os edifícios reabilitados com alterações, **a incluir zonas adequadas de parqueamento coberto e seguro** (trancado), **e prático, para bicicletas** (incluindo de carga, com equipamento para carregamento de baterias) e carrinhos de bebé, para pelo menos 30 % dos habitantes totais do edifício (adultos e crianças), especificando com algum detalhe as características técnicas mínimas aceites.
32. Criar mecanismos de incentivo aos condomínios, e alterar os Regulamentos Municipais de Urbanização e Edificação, para **permitir que lugares de estacionamento em garagens comuns em prédios possam ser adaptados** para incluir, ou convertidos totalmente, em parqueamentos para bicicletas (e carrinhos de bebé, trolleys, etc), vedados ou não.
33. Permitir a **instalação na fachada** de lojas e outros estabelecimentos comerciais e públicos, de **“âncoras” de estacionamento de bicicletas** para paragens rápidas sem que o utilizador tenha que remover e levar consigo tudo o que tem na bicicleta (fundamental para quem transporta crianças e/ou carga relevante).
34. Instalar **estruturas cobertas, seguras e práticas de estacionamento de bicicletas no interior de todas as escolas** públicas, para pelo menos 25 % da população escolar, ao mesmo tempo que se **interdite o estacionamento automóvel** dentro

dos recintos escolares (usar esse espaço para jardins, hortas e outros espaços verdes de estadia e desportivos para a população escolar).

35. Criar oferta e/ou incentivos fortes a **centros logísticos para velocípedes (com estacionamento e armazéns)**, nos “business districts” das cidades, para apoiar os negócios baseados nestes veículos ou que os incluam nas suas operações.

Facilitar a compra de bicicletas e o seu uso profissional

36. **Facilitar a aquisição de bicicletas utilitárias, principalmente bicicletas e outras soluções de carga e passageiros, elétricas e convencionais, para particulares e empresas** - criar mecanismos financeiros de acesso fácil e barato ao crédito para compra destas bicicletas através de lojas e oficinas nacionais e preferencialmente com espaços físicos de atendimento e assistência (para fortalecer o tecido económico local de apoio ao uso da bicicleta, essencial para manter o ecossistema), considerar baixar o IVA destas soluções para pelo menos 13 %, criar fundos de incentivo dedicados mais generosos que **funcionem efetivamente como enablers e não apenas como prémio** a quem já queria e podia comprar de qualquer modo.
37. **Fomentar a criação de um seguro**, a um preço acessível, que cubra o furto de bicicletas devidamente protegidas.
38. Alterar as regulamentações que regem as atividades de **street food e de venda ambulante**, eliminando obstáculos, agilizando processos e **criando incentivos** claros e competitivos a atividades deste género baseadas em **velocípedes** funcionais e autónomos.

Reduzir a fricção dos modos ativos / leves / sustentáveis

39. Alterar o Código da Estrada para **proibir o estacionamento de veículos em frente às portas de acesso pedonal** (e não só veicular) dos edifícios - deve haver um canal desimpedido, em linha reta, com pelo menos 1.5 m de largura às entradas, para fácil acesso ao passeio e à estrada de bicicletas, carrinhos de bebé, cadeiras de rodas e trolleys, permitindo assim as cargas e descargas, a recolha de resíduos, a tomada e largada de passageiros, e a mobilidade ativa, com rapidez e

conforto; idealmente este canal pode ser delimitado com um suporte de estacionamento de bicicletas de um lado e com um banco do outro, e uma árvore e/ou canteiro de cada lado, multiplicando as valências do espaço assim reservado.

40. Garantir uma **“faixa acessível / confortável” central de pelo menos 1 m** nos passeios de calçada e em cada via de trânsito de faixas de rodagem empedradas, para carrinhos de bebé, cadeiras de rodas e trolleys, e para bicicletas, triciclos e atrelados, respectivamente.
41. Tornar obrigatório os cafés e restaurantes a partir de determinada dimensão e os grandes interfaces de transporte público terem **“espaços família”**, uma salinha com lavatório, sanita infantil, fraldário, caixote do lixo, bancada de apoio e cadeira de amamentação; e fraldário obrigatório no WC destes estabelecimentos de todas as dimensões.
42. Implementar uma rede abrangente de **pedibuses** e **bike buses** para as escolas públicas.
43. Assegurar que todas as ligações pedonais atualmente consistindo em escadarias, têm uma **alternativa desnivelada contígua ou muito próxima**, compatível com carrinhos de bebé, cadeiras de rodas e bicicletas (ou, na impossibilidade física de tal solução, elevador).

Alterar os incentivos fiscais, e outros

44. Alterar os incentivos fiscais para empresas que levam a que parte do salário dos trabalhadores seja pago na forma de carro de serviço da empresa, **tornando esta opção desvantajosa para a empresa e para o trabalhador.**
45. Criar incentivos fiscais competitivos para empresas e trabalhadores que se desloquem de transportes públicos, a pé e/ou de bicicleta.
46. Na reabilitação de prédios antigos, **não permitir a conversão do R/C em garagem** quando tal signifique que o prédio em causa ficará sem lojas nem apartamentos ao nível do R/C e para a rua, apenas a garagem.

47. **Deixar de construir e subsidiar a utilização de parques e silos de estacionamento automóvel** com dinheiros públicos, deixar o mercado privado funcionar.
48. **Deixar de subsidiar estacionamento automóvel para residentes**, na rua e em parques, e em vez disso **passar a subsidiar** o estacionamento de bicicletas, o bikesharing, e o carsharing (principalmente o de carrinhas), e melhores paragens de transporte público.
49. Alterar os Regulamentos Municipais de Urbanização e Edificação para **definir um máximo de lugares de estacionamento automóvel** (em vez de um mínimo) para os novos edifícios residenciais e de serviços ou os edifícios reabilitados com alterações (sugiro que não ultrapasse mais do que 20 % dos habitantes adultos).

Mais do que estar a salvo individualmente, queremos estar fortes coletivamente. É agora o tempo de sermos bons líderes, e de seguirmos melhores líderes.

Lisboa, 3 de Junho de 2020

Ana Pereira

[**Bicycle Mayor of Lisbon 2019-2020**](#) *

Signatária da “[Global Call to Action for the Continuous Prioritisation of Active Mobility in a post COVID-19 Society](#)” divulgada hoje.

* O objectivo do [Bicycle Mayor & Leader Program](#), uma rede mundial presente em mais de 100 cidades, é acelerar o progresso do uso da bicicleta nas cidades e ajudar a pôr mais mil milhões de pessoas a pedalar, para que metade das deslocações urbanas em 2030 possam ser feitas de bicicleta (em vez de automóvel).