

=== Transcrição dos e-mails enviados/ recebidos (o mais antigo está mais abaixo!) ===

Caro António Matinha,

Antes de mais agradeço imenso a sua/ V/ consideração pelo mail que lhe enviei e pelo espírito de abertura mostrado.

Não posso deixar de aproveitar o repto que lançou no final do seu mail, e por isso vou tentar partilhar a experiência e opinião para ajudar, no que for possível, nos projectos que a Câmara tem em curso neste campo.

Começo por comentar a solução de ciclovias, passando depois pela solução "Zona 30" e pela sensibilização do público.

Antes de escrever este mail troquei opiniões com vários ciclistas quotidianos do Porto (amigos ou desconhecidos, nomeadamente através website www.massacriticapt.net), para que possa estar a falar em nome de uma comunidade, e não estar apenas a transmitir uma opinião que poderia ser entendida como pessoal.

Antes de mais, alguns comentários sobre as ciclovias que enunciou:

- já tinha conhecimento de alguns dos projectos, e devo dizer que acho particularmente extraordinária as ideias sobre a requalificação das ribeiras, ligações ao novo parque oriental (essa zona algo esquecida da cidade) ou ainda o aproveitamento da Ponte D.^a Maria Pia;
- note-se no entanto que existem traçados de ciclovias mais dedicados ao passeio/ desporto (como por exemplo, ao longo da foz, que é um percurso bastante periférico e afastado da maioria da população) e outros mais susceptíveis de terem um papel mais activo no quotidiano dos (potenciais) utilizadores por estarem em zonas mais centrais e mais perto de mais gente – seja para se deslocar à faculdade, ao local de trabalho, ao super mercado, à zona comercial;
- creio que este último tipo de traçados deveria ter maior atenção por parte da Câmara, por potenciarem mais a utilização diária de bicicleta;
- os traçados que descreve parecem seguir uma lógica de rede, o que leva a uma integração entre várias zonas da cidade, papel que não é tão bem conseguido pela ciclovia ribeira-foz, e por isso devo dar uma vez mais os parabéns por este tipo de visão estar presente entre os nossos governantes.

== Sobre Ciclovias ==

Existem vários factores que podem tornar um projecto de ciclovia bem intencionado numa obra pouco segura ou eficiente e, por isso, indesejável. Creio que ninguém deseje isso! Por isso, seguem aqui algumas dicas:

- **usar soluções standardizadas e comprovadas;** estamos a falar da segurança de pessoas, e por isso é desejável ser-se conservador;
- **observar modelos já implementados** em várias cidades no estrangeiro, compará-los e usá-los como fonte de inspiração, não só ao nível de obra no terreno, mas também ao nível de organização de recursos humanos na Câmara;
- **perceber em que tipo de circunstâncias a ciclovia é preferida em relação a “Zonas 30”** (detalhadas mais abaixo); frequentemente, as ciclovias tendem a ser implementadas apenas em artérias/ avenidas principais e largas ou em zonas sub-urbanas;
- **consultar especialistas** na matéria, minimizando assim o risco de um desenho não ser bem sucedido, tornando-se num desperdício de fundos;
 - “especialista” é também o comum cidadão que utiliza a bicicleta diariamente;
 - os engenheiros da obra deverão estar sensíveis a isso, pois isto não é uma questão de estudos e formação – é uma questão de humildade e experiência;

A seguir, alguns exemplos de boas práticas no desenho de ciclovias:

- implementar as **ciclovias na faixa de rodagem e não nos passeios**:
 - devido ao comportamento de vários peões que ocupam repentinamente a ciclovia (é compreensível, já que o passeio é para os peões, e as crianças em particular são mais irrequietas) torna a jornada mais lenta, perigosa e stressante para ambas as partes (peões e ciclistas);
 - ciclovias na faixa de rodagem resultam numa melhor articulação e integração das bicicletas no trânsito motorizado; basta haver uma marcação no pavimento ou, nos casos em que se preveja que esta marcação venha a ser ignorada pelos automobilistas, evidenciá-la com “mecos” ou criar lancis;
- **nunca terminar uma ciclovia bruscamente**, nomeadamente perante cruzamentos: terminar de uma maneira suave e segura, que torne os ciclistas visíveis aos automobilistas, ao longo de um corredor livre de obstáculos físicos e visuais entre a estrada e a ciclovia;
- **ter o máximo cuidado nos cruzamentos**:
 - os cruzamentos são sempre os pontos “quentes” das ciclovias por gerarem o cruzamento de vários fluxos e o conflito de interesses;
 - é habitual recuar a zona de paragem dos automóveis nos cruzamentos, deixando espaço livre, à frente, para as os ciclistas que pretendam virar à esquerda;
 - fazer os semáforos arrancar com o verde para peões e ciclistas com uma breve antecedência em relação ao dos automóveis, pois se os primeiros estiverem já em circulação, são mais visíveis para os automobilistas (e não serão meia dúzia de segundos que vão comprometer a jornada dos automobilistas motorizados);
- **manter a ciclovia com uma largura segura**, garantindo espaço de manobra para os ciclistas, em particular no caso de seguir lado-a-lado com a fila de lugares para estacionamento; mesmo quando há atenção por parte dos automobilistas, estes poderão abrir a porta na altura em que passa por eles um ciclista; em Estocolmo, por exemplo, uma pequena parte das ciclovias encontram-se do lado direito da fila (não do lado esquerdo, na estrada) mas a uma distância segura dos automóveis parquoados e em passeios muito largos;
- **evitar colocar uma ciclovia de dois sentidos apenas num lado da estrada**: uma vez mais, trava a fluidez por dificultar a articulação para quem quer virar à esquerda ou direita, potenciando conflitos entre automóveis e ciclistas;

- **providenciar um bom piso:** todos temos noção que o conforto é uma palavra-chave para incentivar o uso da bicicleta; paralelos entre trilhos de eléctricos, como no caso da ciclovia em frente a Miragaia, é uma solução desconfortável e perigosa, e injusta, já que os automóveis têm um óptimo tapete de asfalto;
- **permitir duplo sentido para bicicletas em vias de sentido único,** com ou sem criação de uma ciclovia, à semelhança daquilo que se passa em por exemplo em Amesterdão.

== As "Zonas 30" ==

- Uma "Zona 30" é um **espaço/ via pública,** que **integra peões, ciclistas e automobilistas motorizados;**
- A velocidade máxima de circulação é 30km/h;
- A **hierarquização** estabelece-se na seguinte sequência: peões, ciclistas, automobilistas motorizados;
- É um conceito largamente implementado em vários países, principalmente em áreas que se estão a reconverter para a utilização da bicicleta nos anos mais recentes, e **onde não é considerado ser vantajoso ter uma ciclovia;**
- Caracteriza-se por ser **altamente segura** pois todos os actores da mesma cena desenrolam a sua actividade no mesmo palco;
- É também um **espaço humanizado** e prazenteiro devido à presença comedida e quase despercebida dos automóveis;
- É normalmente implementada em bairros sociais e zonas residenciais, comerciais, turísticas e/ ou centros de cidades, ou qualquer **zona da cidade geralmente caracterizada por ruas mais estreitas;**
- Apesar de não o poder afirmar claramente, diria que uma **"Zona 30" é economicamente mais compensadora** do que a solução de ciclovias, pois os espaços são adaptados em vez de reconstruídos quase integralmente, a sinistralidade altamente reduzida (também existem custos, alguns inquantificáveis, a ela associados) principalmente em atropelamentos de peões, e o comércio ganha com essa maior actividade humana;
- Convida mais eficazmente **os ciclistas a usar a estrada e não o passeio,** o que é mais um factor de segurança para todos;
- Dispensa por norma a existência de semáforos em cruzamentos, ou mesmo que os haja, permite a regra do "abrandar" (perda de prioridade) para os ciclistas em vez do "obrigatório parar" perante o vermelho; apesar de ser um tema particularmente controverso, os semáforos são tidos, entre os ciclistas, como um entrave à fluidez, pois no fundo obrigam os ciclistas a um esforço físico muito elevado extra devido a regras que foram criadas por causa dos automóveis e não por causa dos ciclistas ou peões;
- Nas "Zonas 30", várias soluções são implementadas e que levam à **acalmia do tráfego:**
 - as ruas costumam ter "S"s, para obrigar o automobilista a abrandar a sua velocidade;
 - as passeiras estão ao nível dos passeios (e não do asfalto da via), melhorando a mobilidade particularmente a pessoas com dificuldades motoras, como deficientes de cadeiras de rodas ou idosos de andorlho, levando a um abrandamento da velocidade do automóvel (à semelhança da saída da rua do Comércio do Porto);

- os passeios são alargados para os tornar mais convidativos, aproveitando para colocar mais arvoredo;
- sinalização vertical e horizontal "Zona 30" é bem abundante, para não haver o facilitismo comum às "zonas 50" que, usando algum espírito crítico, bem sabemos que o são apenas de nome!
- as ruas deixam de parecer pistas de aceleração, e os automobilistas sentem assim que estão num espaço onde é impossível abusar do acelerador;
- por isso mesmo, creio que esta **solução seria interessantíssima para o centro do Porto!**

== A sensibilização ==

Não são apenas as condições materiais que vão potenciar a grande utilização da bicicleta. Neste sentido, uma sensibilização do público pode vir a revelar-se deveras eficaz. Na verdade, existem muitos "mitos" que levam à fraca adesão do público e que interessa por isso estar atento e ir desfazendo-os.

Qual o objectivo da sensibilização?

- fazer entender que todos fazemos parte do problema e que, por isso, fazemos também parte da solução;
- aumentar o número de utilizadores diários de bicicleta e mesmo de transportes públicos;
- diminuir/ substituir o número de deslocações feitas em automóvel;
- aumentar o respeito do automobilista motorizado por todos (não apenas ciclistas) com que se cruza;
- aumentar a segurança de ciclistas e peões e, de um modo geral, a qualidade de vida nas ruas da cidade.

Que público deverá ser sensibilizado?

- todos os condutores que usam diariamente o automóvel motorizado individual;
- todos os ciclistas esporádicos que usam a bicicleta (ainda apenas) como um meio de lazer e desporto (na verdade isto é uma parte do público no ponto anterior);

Como caracterizar esse público?

- condutores de automóvel:
 - público pouco habituado a partilhar a via com ciclistas;
 - público que projecta nos ciclistas a frustração de se sujeitar ao trânsito lento provocado pelos companheiros automobilistas;
 - público sem noção que o facto de se deslocar de automóvel:
 - é uma fonte de poluição;

- é uma fonte de sinistralidade;
 - o faz ocupar um espaço que se quer de todos;
 - público que deverá ter, por consequência dos pontos anteriores, consciência que se deverá sujeitar a um conjunto especial de obrigações para poder haver respeito e equilíbrio entre os direitos de todos;
 - público normalmente presente nas zonas mais centrais da cidade, onde a quantidade de automóveis é superior à capacidade de fluidez da rede de ruas atoladas de carros;
 - público que será algo resistente à mudança e que, por isso, deverá ir sendo educado e habituado antecipadamente ou em paralelo com a concretização de ciclovias ou "Zonas 30";
- ciclistas esporádicos:
 - público que gosta de utilizar a bicicleta, mas que ainda não a vê como um meio de transporte para as actividades diárias;
 - público que reconhece que exercício é um complemento para obter a qualidade de vida;
 - público geralmente constituído por mais jovens, que:
 - são sempre mentalidades mais abertas à mudança de hábitos;
 - estão mais atentos às questões ambientais e por consequência menos satisfeitos com o paradigma actual de mobilidade;
 - público normalmente presente no parque da cidade, ciclovia da foz, ou eventos como o Porto Bike Tour;

Que suporte utilizar?

- espalhar cartazes/ anúncios (por exemplo, utilizar as "bandeiras" verticais que alguns postes de iluminação têm), não só ao longo de ciclovias mas um pouco por toda a cidade, em particular no centro, perto de escolas e de faculdades;
- divulgar, em "flyers", no gabinete do Município, loja do cidadão ou Centros de Saúde e Hospitais, quaisquer outras instituições Estatais ou Municipais, ou mesmo espalhar em bares, à semelhança de "flyers" sobre outro tipo de eventos;
- passar vídeos de sensibilização em ecrãs presentes nessas instituições, e quiçá passá-los por exemplo na RTP-N ou na RTP;
- uma ideia um pouco mais audaz, seria aproveitar os fiscais da CMP que andam a passar multas aos automóveis indevidamente estacionados, para deixarem esses "flyers" nos automóveis, principalmente nos casos em que é deixada uma multa também!

Que mensagem transmitir?

- Nos cartazes, deverá ser preferível mensagens curtas e incisivas:
- Mensagens mais dirigidas para os (potenciais) ciclistas:
 - As bicicletas têm tudo para andar na estrada – rodas e um motor, que são as pernas do ciclista.
 - As bicicletas são mais do que um meio de lazer e desporto: são um meio para o quotidiano;
 - As bicicletas são um meio para tornar a cidade mais humanizada;
 - Chove? Usa-se um impermeável;
 - É tão (ou mais) agradável o uso de bicicleta com tempo fresco como com tempo ameno;
 - É preciso transportar livros, compras e mercearias? Levam-se em alforques;
 - O percurso tem subidas? Também tem descidas;

- É possível andar com contenção de bicicleta e sem suar;
 - A elasticidade das bicicletas fazem-nas muitas vezes mais rápidas que o automóvel;
 - Um pouco de exercício melhora a qualidade de vida;
 - As preocupações ambientais são transversais a todos os ciclistas;
 - As bicicletas não poluem;
 - As bicicletas são silenciosas;
 - É possível andar de modo seguro no meio do trânsito automóvel;
 - É possível transportar bicicletas no Metro;
 - Projectos da CMP sobre o tema e o papel que a CMP quer desempenhar no desenvolvimento sustentável da cidade;
- Mensagens mais dirigidas para os automobilistas:
 - Respeito: o espaço público é de todos;
 - O automóvel é indesejado pela poluição, ruído e sinistralidade;
 - As bicicletas requerem uma fracção mínima do espaço que o automóvel ocupa;
 - As bicicletas não têm ABS ou Air-Bags; merecem por isso o cuidado redobrado dos automobilistas;
 - O conceito "sinistralidade provocada por bicicletas" é de todo inexistente, ao contrário de "sinistralidade provocada por automóveis";
 - O tráfego lento e demorado é provocado por automóveis que afunilam numa rua e não pelas bicicletas que nela circulam;
 - A utilização de um automóvel acarreta custos avultados em relação à utilização de transportes públicos ou bicicleta;
 - Uma cidade com menos carros é uma cidade com mais gente!
 - Note-se que se poderia usar o verde da cor da CMP/ bandeira da cidade e associá-lo ao verde das questões ambientais nos cartazes mais dirigidos aos ciclistas; em contrapartida, nos cartazes dirigidos aos automobilistas poder-se-ia usar outra cor de fundo como o vermelho, por exemplo.

Que outras acções se podem tomar?

- Aproveitar a necessidade de repavimentação de uma dada rua (ou qualquer outra situação pertinente) para incluir sinalização para bicicletas/ ciclovias/ sinalização de "proibido buzinar"; a grande vantagem é ir aproximando o público – em particular os automobilistas – a uma nova realidade, o que levará também a uma sensibilidade melhorada por parte destes;
- as ruas em paralelos puídos são perigosas para os ciclistas, por isso, sempre que possível, poderiam ser reconvertidas tendo em consideração este facto;
- tal como a PSP, procurar pôr a Polícia Municipal a andar de bicicleta; a grande vantagem é, uma vez mais, ir habituando a população a essa realidade (não vou discutir vantagens operacionais, mas sobre isso poderão procurar esclarecimentos junto à PSP!); um ciclista comum leva muitas buzinelas e "apertadelas" em ultrapassagens, mas um polícia creio que já não levaria!
- instalar parques para bicicletas – em particular junto a escolas e faculdades, pelo centro da cidade nas zonas comerciais, de restaurantes e bares.

== Bicicletas – partilhar com corredor "BUS"? ==

Quanto à utilização, por parte dos ciclistas da faixa BUS, aqui segue a minha opinião:

- Os autocarros, devido às suas dimensões, têm muitos ângulos de visão mortos, o que pode induzir em erro o condutor;
- Nunca conduzi nenhum mas por acaso já trabalhei na fábrica onde são produzidos, e tenho uma noção bem real dessa dificuldade;
- sempre que me cruzo com autocarros ao longo de uma jornada de bicicleta (acontece em particular na ida para o trabalho), tenho a nítida sensação que nos estamos a atrasar mutuamente, parecendo por vezes um jogo do gato e do rato, ora ultrapassas tu ora ultrapasso eu;
- isto torna a situação perigosa e stressante para o ciclista mas também para o condutor do autocarro;
- por isso, a implementar tal solução, proponho que as faixas de autocarro fossem alargadas em 1,5m no mínimo, 2 seria o ideal;
- havendo ciclovias e em particular "zonas 30", creio que a existência desta solução (faixa BUS partilhada) fica sem grande justificação;
- não creio também que seja justo fazer partilhar o espaço com os autocarros porque são transportes públicos, mas partilhar o espaço com os automóveis individuais já acho que sim, até porque o objectivo é fazer substituir, em primeiro, o transporte individual pela bicicleta, e não o transporte público pela bicicleta.

====

Espero que não tenha posto aqui informação em excesso e de difícil digestão. Existe ainda muito a dizer, por isso, sempre que solicitarem, estarei perfeitamente disponível para dar mais uma ajuda, particularmente com exemplos que vão sendo implementados por esse mundo fora ou que ilustrem os itens que abordei acima.

Já andei de bicicleta em muitas ruas de cidades no estrangeiro com grande taxa de utilização de bicicletas. Já as admirei prolongadamente, pela sua característica humana, viva e tranquila, resultante da redução da quantidade de automóveis e aumento da de pessoas. Primeiro, estranhei, duvidei, indaguei; depois, entranhou. Sempre me questioneei sobre como seria transpor tal realidade para as mais belas ruas que conheço, e que são as do Porto.

Pergunte a qualquer ciclista o que mais aprecia na bicicleta. Todos dirão: a liberdade. O que traz à memória a frase de Almeida Garrett: no Porto, troca-se facilmente os «v»s pelos «b»s, mas nunca liberdade por escravidão.

Pode parecer uma visão romântica, tal como a do escritor – mas para mim, se há povo ávido por andar de bicicleta, são os portuenses. Só que não sabem, é um sentimento adormecido!

Com os melhores cumprimentos,

Pedro Marinho

From: Conta institucional da DMVP [mailto:dmvp@cm-porto.pt]
Sent: sexta-feira, 14 de Agosto de 2009 11:50
To: pjbmar@gmail.com
Subject: Porto, Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro - NUD 65134/09/CMP

Os nossos melhores Cumprimentos

Na sequência do e-mail de 09/07/2009, que agradecemos e que mereceu a nossa melhor atenção, temos a informar V. Exa. que no que diz respeito a ciclovias, estes serviços encontram-se a desenvolver vários projectos no âmbito de dotar a cidade do Porto com esse tipo de vias.

Actualmente existe a ciclovia da Marginal que liga a Praça de Gonçalves Zarco (Castelo do Queijo) à Ponte Luís I que irá, brevemente, ser alvo de requalificação no troço entre o Castelo do Queijo e o Largo de António Calém, e que permitirá a segregação da ciclovia, minimizando assim as zonas de partilha com o peão.

Outro projecto que está agora a ser implementado é o da construção dos troços de ciclovia da Foz da Ribeira da Granja – Parque da Cidade (Largo de António Calém – Parque da Cidade), permitindo a ligação ao parque urbano da Pasteleira; à Av. Marechal Gomes da Costa (Fundação de Serralves); à escola Garcia de Orta e à Av. da Boavista, formando uma malha com a ciclovia existente.

Informamos ainda que se encontram projectados, para possível implementação futura, os seguintes traçados:

- **Ciclovía das Ribeiras da Asprela / Granja** – Esta ciclovía irá acompanhar o percurso das ribeiras desde a zona da Asprela até ao Parque Urbano da Pasteleira, passando pela Praça 9 de Abril (Arca de Água); Prelada; Francos; Pinheiro Manso; Rua de Círiaco Cardoso e Diogo Botelho.
- **Ciclovía da Marginal (continuação)** – Esta ciclovía irá ligar a Ponte Luís I ao Futuro Parque Oriental, situado na zona de Campanhã.
- **Ciclovía Marginal Ponte do Infante (cota alta)** – Vai ligar a marginal à Ponte do Infante (à cota alta, na zona da Alameda das Fontainhas) utilizando a antiga linha férrea da Alfândega.
- **Ciclovía Asprela / Parque Oriental** – Vai ligar a zona da Asprela (junto à FEUP) ao futuro Parque Oriental, passando pela Rua de Costa Cabral; Av. dos Combatentes; Alameda das Antas; Av. 25 de Abril; estação de Campanha e Bonjoía.

Por último, informamos que se encontra em estudo a hipótese da utilização dos corredores BUS para ligação de ciclovias ao centro da cidade e que, a curto prazo, irá ser implementado um sistema público de bicicletas disponível a toda a cidade de Porto.

Desde já agradecemos a atenção demonstrada e manifestamos todo o interesse em atender às sugestões que nos envie.

António Matinha
Assistente Técnico
Direcção Municipal da Via Pública

De: Conta institucional da DMVP
Enviada: quinta-feira, 9 de Julho de 2009 13:52
Para: pjbmar@gmail.com
Cc: Conta institucional Geral da C.M.P.
Assunto: Porto, Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro

Boa tarde

No seguimento do e-mail enviado para os nossos serviços em 09/07/2009 vimos, pelo presente, comunicar que o seu pedido foi registado, com o n.º 65134/09/CMP, e encaminhado para o serviço responsável pela análise deste tipo de processos.

Qualquer informação relativa ao andamento do processo deverá ser solicitada junto do Gabinete do Município, através do e-mail gabinete.municipe@cm-porto.pt, do novo serviço de atendimento telefónico **222 090 400** ou presencialmente na Praça General Humberto Delgado, n.º 266.

Sempre que contactar o Gabinete do Município deverá fazer-se acompanhar da referência do número do processo acima indicado.

Com os melhores cumprimentos,

António Matinha
Assistente Técnico
Direcção Municipal da Via Pública

De: Conta institucional Geral da C.M.P.
Enviada: quinta-feira, 9 de Julho de 2009 9:49
Para: Conta institucional da DMVP
Assunto: FW: Porto, Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro

De: Pedro Marinho [mailto:pjbmar@gmail.com]
Enviada: quarta-feira, 8 de Julho de 2009 19:28
Para: Conta institucional Geral da C.M.P.
Assunto: Porto, Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro

Muito boa tarde,

Chamo-me Pedro Marinho, nascido e criado no Porto, cidade que adoro e onde me sinto em pleno.

Existem muitos assuntos que poderia abordar, mas desta feita pretendo apenas puxar o assunto do uso diário de bicicleta à consciência dos governantes da nossa cidade, pois creio que tem andado esquecido. Tentarei argumentar sobre as suas vantagens sobre aquilo que está instituído, ou seja, o uso individual do automóvel como meio de transporte.

Comecemos pelo princípio:

-- hoje em dia, "mobilidade", "ambiente" e "sustentabilidade" são palavras repetidamente citadas, e com as quais a bicicleta (assim como transportes públicos) se encaixa naturalmente; quanta energia é gasta em tantas deslocações feitas em transporte automóvel individual, com que "pegada" ambiental?

-- cidades "vivas", com "gente na rua", de "centro histórico revitalizado", é o desejo de qualquer cidadão, o que é impossibilitado por ruas que são apenas de passagem de automóveis, ruas que servem apenas de estacionamento, ruas onde os automóveis andam a 50km/h – com que prazer é que um cidadão desce à sua rua movimentada e ficar na esplanada ruidosa, com que à vontade é que os pais trazem à rua as crianças, com que tranquilidade atravessam a rua idosos ou alguém com maiores dificuldades motoras?

-- "qualidade de vida", "alívio do stress" e "exercício físico" é apregoado por médicos e desejado por todos, mas isso é um bocado difícil de atingir para quem se desloca de automóvel e fica preso em filas de trânsito; como é possível atingir esse estilo de vida por quem faz todo o quotidiano minimizando as distâncias a percorrer a pé?

-- a bicicleta é mais do que apenas um objecto para desportista, é um instrumento para todo e qualquer cidadão, a toda a hora do dia e da noite, em toda a parte;

É neste contexto que vejo uma óptima oportunidade, para a Câmara Municipal do Porto, arrancar com um projecto (ou pequenos projectos em paralelo) para estimular ao máximo o uso da bicicleta como transporte diário. A Câmara tem as bicicletas municipais, que a avaliar pelo relativo insucesso, há que reflectir sobre a forma e o conteúdo de tal acção – porque não vingou tal projecto? A resposta é simples:

-- sem sensibilizar o público, o potencial nunca se concretiza – quantas campanhas de sensibilização existem, por exemplo, na área da saúde, onde se procura uma mudança de hábitos/ estilos de vida?;

-- criando condições (que não se resumem a disponibilizar bicicletas) e detectando o desejo do público, as coisas acontecem naturalmente, num movimento de "massas" – que comparação há entre a rua de Cedofeita ou as Galerias de Paris de há cinco anos atrás com a actual?;

-- não adianta querer mudar o exterior, i.e., o público, sem antes mudar o interior, i.e., a atitude e postura da Câmara – não cabe à Câmara ser o elemento norteador, dando o exemplo aos seus cidadãos?;

Gostaria apenas de descrever algumas cidades que já visitei e onde a utilização da bicicleta é massiva (por exemplo, Amesterdão, Estocolmo, Liubliana): para além de se respirar uma enorme tranquilidade trazida pela redução de automóveis, as pessoas "descem" de sua casa até às ruas, animando-as, movimentando-as.

Quanto à minha experiência enquanto utilizador diário de bicicleta, adianto que desde a minha juventude me desloco de bicicleta. Depois adquiri um automóvel para descobrir,

ao fim de alguns anos (demorou!), que a bicicleta dá muita mais liberdade e qualidade de vida. Trabalho num ramo de engenharia, em algumas ocasiões é conveniente um traje social, e isso não é uma justificação ou desculpa para deixar de andar de bicicleta.

No Porto, apesar de haver algumas subidas acentuadas ou escadarias, diria que 95% da cidade é perfeitamente "cyclável" (diria que os sentidos proibidos são mais confrangedores do que algumas subidas!). No centro da cidade, porque as ruas são mais apertadas (não para as bicicletas, mas sim para os automóveis) existe bastante falta de respeito por parte dos automobilistas em relação a ciclistas – esquecem-se este de que se trata de um espaço público. As ruas parecem ter nascido única e exclusivamente para os automóveis, mas ou a História me engana, ou já havia ruas antes de haver automóveis, já havia pessoas a utilizá-las, a "humanizá-las". Hoje em dia muitas das ruas são apenas lugares de passagem do automóvel, e mais nada.

Peço que haja humildade na leitura deste e-mail; que não haja respostas automáticas do tipo "faz muito calor, chuva ou vento para andar de bicicleta!", "é impossível ir para o trabalho de bicicleta!", "isso é a decisão de cada um!"; peço que experimentem não só o automóvel mas também a bicicleta e a sua intermodalidade com o metro, não um dia, mas quatro ou cinco, para perceberem do que estamos a falar (o "mayor" de Londres vai de bicicleta!); e que, acima de tudo, a Câmara se sensibilize para então sensibilizar o público.

Creio que terá chegado às mãos da Câmara este óptimo documento:

http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_pt.pdf

Resumindo, as soluções passam por criação de parques de bicicleta (o gabinete do município não tem porquê?), zonas de circulação partilhadas (zonas 30, onde é requerido ao automobilista atenção redobrada por não ser o elemento com prioridade), etc.. repare-se inclusive que a bicicleta, em muitas circunstâncias, é mais rápido que qualquer meio de transporte!

Depois de ler esse documento, que mais posso dizer?

Esta é a frustração de alguém que adora a sua cidade, que vê em todas as suas ruas o enorme potencial de convívio, comércio, turismo, vida; mas que tem visto essas ruas invadida de automóveis, que são um ruído incessante, uma poluição constante que, ou muito me engano, ou muito têm murchado a alma da cidade!

Com os melhores cumprimentos,

Pedro Marinho