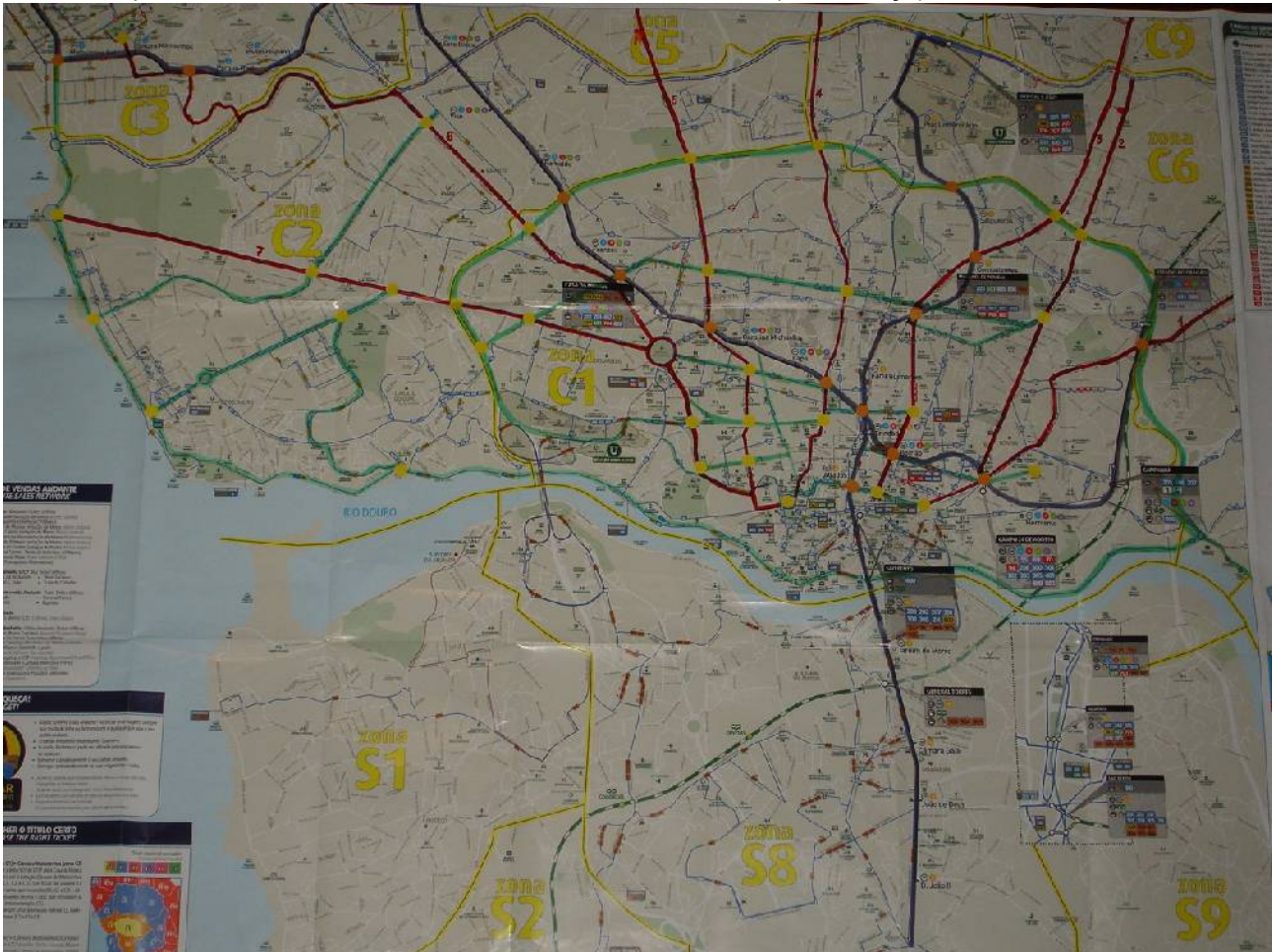


Ciclovias para o Porto + Sistema Público de acesso a Bicicletas (Um Esboço)



Rascunho de Ciclovias para o Porto, que fiz por cima do mapa Andante :

1 – PROJECTO:

Sistema Duplo que integra um conjunto de Ciclovias concebidas como **Faixas cicláveis integradas em Ruas pré-existentes** com um **Sistema Público de Acesso colectivo a Bicicletas**, com inúmeros pontos estratégicos de disponibilização e recolha dos veículos.

2 – ESTRATÉGIA DE REDE:

A Estratégia Urbana consiste na integração total deste (sub)sistema no actual sistema ANDANTE.

O sistema ANDANTE, que é, por excelência o sistema de mobilidade que integra as várias valências da Área Metropolitana vai continuar a ser o motor integrador das múltiplas formas de transporte.

Assim, junta-se o novo **sistema colectivo de bicicletas** ao sistema colectivo de autocarros (stcp), ainda ao sistema colectivo de comboios (CP- Urbanos) e ao sistema colectivo de Metro (Metro do Porto).

4 – OBJECTIVOS:

Diminuição do nº de automóveis a circular na cidade. Diminuição da poluição. Diminuição dos engarrafamentos. Optimização dos tempos de circulação na cidade. Diminuição da velocidade média automóvel. Aumento da saúde da população, da flexibilização do uso das ruas e do prazer no uso da cidade.

5 - CRITÉRIOS PARA O DESENHO DA REDE:

A) O critério da utilização das principais vias de circulação, por forma a que a acessibilidade ao território seja maximizada.

B) O critério da utilização das principais vias radiais (Periferia – Centro) e transversais da cidade (Leste – Oeste), por forma a que o efeito “rede” e o efeito “circuito” faça de facto efeito na mobilidade dos cidadãos, contribuindo para a SUBSTITUIÇÃO de um grande número de veículos em circulação, sobretudo em circulação de tipo “pendular” e de tipo “pequeno e médio trajecto intraUrbano (Porto – Porto) e InterUrbano (Periferia-Porto).

C) O critério da utilização dos nós da rede como pontos de maior acessibilidade para a recolha e distribuição das bicicletas. Serão os nós da rede com PONTO DE RECOLHA: os cruzamentos de duas Ciclovias, os “cruzamentos” com a Rede de Metro e os Inúmeros bairros sociais, onde vive cerca de 25 % da população do Porto – o que não é, nem pouco, nem de desprezar, 1/4 da população.

6 - CRITÉRIOS PARA O REDESENHO DAS RUAS, agora com ciclovias (Faixas cicláveis):

Aplicação de asfalto nas faixas cicláveis, independentemente de se aplicar também asfalto nas restantes faixas de rodagem.

Restrição dos limites de velocidade automóvel para 30 Km/hora, se bem que numa grande parte do dia os carros já circulem a Zero Km por hora e tal restrição não seja necessária...

Adopção de sentidos das ciclovias conforme lógicas de tráfego adaptadas a cada situação: Subida ou descida conforme pendente favorável. Ou a adopção de uma lógica de circuito com várias ruas próximas. Ou ainda, a adopção do sentido frontal ao trânsito automóvel, quando se afigure necessário.

Aproveitar ara “resolver” o problema VCI, transformando esta artéria numa Avenida Circular, mas com carácter urbano, faixa automóvel, passeios, faixa ciclável, árvores, ligações á malha pré-existente, etc...Algo melhor que uma circunvalação “tout-court”.

Eixos a adoptar com faixa ciclável/ciclovias: **Radiais:** 1 - Rua de S. Roque-Rua do Bonfim / 2 - Avenida de Fernão de Magalhães / 3 - Rua de Costa Cabral-Rua do Bonjardim / 4 - Rua do Amial / 5 - Rua de Monte dos Burgos / 6 - Avenida AIP / 7 - Avenida da Boavista - **Circular:** 1 – VCI Transversais: A - Rua da Constituição – Rua de Pedro Hispano – Rua de Bessa Leite / B – Rua da Boavista / C – Avenida Marechal Gomes da Costa / C – Rua de Miguel Bombarda / D – Rua da Torrinha – Rua do Campo Alegre

7 – GESTÃO E FINANCIAMENTO:

Projecto em parceria Público - privada, na fase da montagem do sistema, e 100% Público em todo o período subsequente.

O Município abre um concurso público, onde se espera concorram empresas interessadas. O Município compra o sistema com a melhor relação qualidade/preço sistema – à empresa “ganhadora”. E o que é o sistema? É o conjunto de coisas: As bicicletas em número de Xis unidades + o tipo de sistema de fixação e segurança em número de Y unidades a distribuir pela cidade.

À Câmara do porto compete o Financiamento e execução das ciclovias a implementar nas vias necessárias.

A Metro do Porto passa a ser a gestora do sistema – manutenção, vigilância, etc – já que o acesso ao sistema se fará através do cartão Andante e pela lógica Metropolitana de Mobilidade “Andante”.

Financiamento? O orçamento da Câmara vai ter que dar – corte-se em primeiro lugar nos salários dos gestores das empresas Municipais – Eng.º Poças Martins à cabeça – cujo valor em falta reverterá para um fundo de mobilidade...

Mas ainda podem vir fundos comunitários através do programa CIVITAS, que actualmente é apenas um Link do site da Câmara, um Link vazio, ou seja, eleitoralismo de Rui Rio...

8.1 - Porque é que é importante haver Ciclovias no Porto?

Não se trata de “exclusão”. A exclusão já existe pela natureza do automóvel. Sendo o automóvel agressivo e veloz, automaticamente criou a necessidade de “excluir” os peões em passeios, protegendo-os. Depois, porque é necessário que os autocarros sejam mais velozes que os automóveis engarrafados, criou-se a “exclusão” faixa de bus...mas de outra forma não podia ser, em benefício de todos. São pequenas exclusões, sim. As grandes exclusões viárias provocadas pelo automóvel, conhecemo-las bem de mais – os viadutos, os túneis, as VCI's que cortam as cidades em pedaços de “exclusão” às velocidades inferiores: peão, bicicleta, etc...automaticamente excluídas., A existência de Ciclovias é o sinal que diz às populações mal informadas, que apesar dos carros, pode ser seguro andar de Bicicleta na cidade...Assim, muitas pessoas, idosas, mal habituadas, ou apenas descrentes do poder “redentor” da Bicicleta podem aderir ao sistema, já que a via “dedicada” é um indicio da segurança. Mas quem não tenha “medo” de enfrentar os carros, pode atirar-se á estrada. Pela minha experiência, há ruas em que não é fácil. Descer a Rua da Boavista, por exemplo...em que os carros encostam o ciclista rente ao passeio, quase até cair, tal é o seu perfil de “Rua – Corredor”....

8.2 - Porque também é importante haver um Sistema Público de acesso a Bicicletas no Porto?

Porque, se como diz o Vitor Silva, para que as pessoas em geral adiram à Bicicleta, só mesmo oferecendo-as, .tal é a aversão ao “bicho estranho”, tão conservadores que somos à inovação. No fundo, capazes de pagar 15.000 euros em suaves prestações mensais por um carro, mas incapazes de dar 150 euros por uma Bicicleta... (cem vezes menos)...

Mas é isso que fazem os Sistemas Públicos de Bicicleta Urbana (sistema *Vélib* Parisiense, à cabeça):Transformam a Bicicleta num Veículo de utilização Colectiva, um transporte Público. Mais gente pode aderir, já que não terá que ter a maçada de comprar uma *Bike*. E como no Porto, muitos prédios não têm sequer elevador, não desejo aos outros o que me calhou a mim . Todo o santo dia que levo a Bicicleta para o trabalho, à vinda tenho que subir três pisos com a *Bike* às costas...A causa é boa, não é isto a que chamam o *Triatlo?* (*Biatlo?*). Com o sistema de partilha de bicicletas é só descer à rua e pegar uma bicicleta num ponto de recolha. Dá certo noutros países e dará certo no nosso.

“Ainda sou do tempo de ouvir velhos do Restelo, falar que “Para quê gastar dinheiro no Metro o Porto, que depois ninguém vai usar?” Não tenho ouvido estas pessoas a retratarem-se deste tipo de afirmações, mas um dia terão que ser responsabilizadas pelo nosso subdesenvolvimento...

Com as Bicicletas é igual. Outro mundo é Possível.

Pedro Figueiredo