

Assunto: A bicicleta como forma de transporte – o actual Código da Estrada falha na protecção dos mais vulneráveis

Somos um grupo de cidadãos portugueses e estrangeiros que usamos a bicicleta como meio de transporte diário e habitual, tal como é normal em muitos estados membros da União Europeia e não só nos países planos do Norte (ver estatísticas da Eurostat¹). A bicicleta hoje já não é um instrumento lúdico e recreativo, mas um modo de transporte urbano que precisa ser promovido como alternativa. Este facto é claramente postulado pela União Europeia que tem agora competência normativa em políticas de transporte: “Deverá ser reconhecido que a bicicleta é demasiadas vezes negligenciada como modo de transporte, embora 50 milhões de viagens (isto é, 5% do total) sejam feitas diariamente em bicicleta em toda a Europa”².

É notório que existe em toda a União Europeia uma preocupação em fomentar o uso da bicicleta tanto por razões urbanísticas³ como por razões da promoção de saúde pública⁴. Neste último aspecto, salienta-se que no caso de Portugal ainda há um grande caminho a percorrer⁵.

¹ Eurostat - Health Statistics (2002). Key Data on Health. Comissão Europeia, p. 84. Só 6% dos portugueses entre 15-34 andam de bicicleta (pelo menos 30 minutos por semana). Só os gregos com 3 % andam menos. A média da EU15 é 18%. Antecipando o clássico argumento sobre o perfil de terreno em Portugal: comparando a utilização da bicicleta pelo mesmo grupo etário, Portugal fica muito aquém de 40% dos austríacos, 29% dos alemães e 18% Luxemburgueses. Estes não são países propriamente planos!

²White Paper: European transport policy for 2010: Time to Decide. p. 80

³Comissão Europeia, Direcção Geral do Ambiente, Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling_pt.pdf

⁴ Decisão 1786/2002/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Setembro de 2002 sobre um novo Programa de acção comunitária no domínio da Saúde Pública da União Europeia 2003-2008 define entre os seus objectivos “Vastas acções de promoção da saúde acompanhadas de medidas bem como dos instrumentos específicos de redução e eliminação dos riscos”. Segundo este programa, a acção centrar-se-á nos factores-chave que se prendem com o estilo de vida. A implementação destes objectivos pelos estados membros será avaliada, razão mais do que suficiente para que as autoridades políticas incentivem os cidadãos a actividades físicas diárias.

⁵ Eurostat - Health Statistics (2002). Key Data on Health. Comissão Europeia, p. 68-84.

O input (média diária) de calorias dos portugueses é o mais alto entre todos os países Europeu. Os portugueses (23,6%) e os gregos (18,8%) são os que menos exercícios fazem entre todos os europeus, em a média é 39,7%.

Entre as mulheres portuguesas a situação é ainda mais dramática, com 15,3 % contra os 35,6% da média europeia.

A motivação de fazer desporto para manter a saúde entre os portugueses é a mais baixa de todos os países da União Europeia, com apenas 21%, seguido do Reino Unido com 37%, sendo que a média europeia se situa nos 42%.

Como consequência desta situação a percentagem de portuguesas e gregas com BMI (índice de massa corporal) > 30, indicador claro de obesidade, é de 11,3% e 14,7 %, respectivamente, sendo os valores mais altos dos países europeus, cuja média se situa nos 8,1%. Já no caso do sexo masculino o valor também se encontra acima da média, no entanto a situação não é tão preocupante.

Uma das consequências citadas: Apenas 4,5% dos portugueses entre os 25 e 34 anos dizem estar em muito bom estado de saúde. Este é o valor mais baixo de toda a União Europeia (15), em que a média se situa nos 24,4%.

O Livro Branco da Comunidade Europeia acima mencionado aponta para a razão e a preocupação pela qual nos dirigimos hoje a Vossa Excelência: "Garantir segurança rodoviária nas cidades é uma pré-condição de forma a, por exemplo, desenvolver a bicicleta como modo de transporte"⁶. É com igual convicção que apelamos à adopção de uma consciência da Civilização Europeia que nos aproxime do progresso já feito em todos os outros Estados da União.

Verificamos, no entanto, que no Código da Estrada Português e apesar da sua recente revisão, existem elementos que são diametralmente opostos a estas tendências e aos esforços em toda a Europa de garantir formas de mobilidade seguras, civilizadas e mais sustentáveis.

Artigo 32.º do código de estrada:

Cedência de passagem a certos veículos.

4- O condutor de um velocípede, de um veículo de tracção animal ou de animais deve ceder a passagem aos veículos a motor, salvo nos casos referidos nas alíneas a) e c) do n.º 1 do artigo anterior".

Sendo que o ponto 1 do Artigo 31º é:

"Deve sempre ceder a passagem o condutor: a) Que saia de um parque de estacionamento, de uma zona de abastecimento de combustível ou de qualquer prédio ou caminho particular; c) Que entre numa rotunda."

O Artigo 32º na prática atribui aos motoristas uma "licença para matar". Uma bicicleta tem uma distância de travagem. Como em qualquer outro veículo, esta distância não é igual a zero. Em frequentes circunstâncias o corte súbito do percurso de uma bicicleta, por parte de um veículo motor que não tem que cumprir a mais básica regra de prioridade por estar perante uma bicicleta, torna o acidente inevitável (ver anexo 1 com simples exemplos).

Num percurso em meio urbano em centenas de circunstâncias, o ciclista não é protegido pela lei Portuguesa e apesar de ser o mais vulnerável e por isso mesmo em caso de acidente ser sempre o mais lesionado - a culpa é do ciclista.

Como é óbvio isto é uma antítese de qualquer política de promoção da bicicleta. Pois não é possível promover o seu uso quotidiano, enquanto os seus direitos e segurança não estiverem contemplados na lei. O actual Art. 32º prejudica e pune um dos participantes mais vulneráveis do tráfego e que importa encorajar: o ciclista.

Recolhemos normas de tráfego de 13 países Europeus (EU 15, em anexo) e verificamos que em nenhuma delas contem um artigo que retira a protecção das normas da circulação selectivamente às bicicletas! Em todos os outros códigos de estrada, as bicicletas são veículos participantes no tráfego com plenos direitos. As eventuais cláusulas especiais para bicicletas especificam apenas aspectos relativos a assuntos específicos: uso de ciclovias, equipamento e iluminação das bicicletas, ou se é permitido circular a par (ES, FR, BE, SV, IRL, AT, IT). Mas em

⁶ White Paper: European transport policy for 2010: time to decide. http://europa.eu.int/comm/energy_transport/library/lb_texte_complet_en.pdf, p. 21

todos os países (menos Portugal) as regras universais da prioridade aplicam-se a todos: direita com prioridade sobre esquerda, semáforos e sinais de trânsito.

Também o Artigo 90.º - Regras de condução

2. Os condutores de velocípedes devem transitar o mais próximo possível das bermas ou passeios, mesmo nos casos em que, no mesmo sentido de trânsito, sejam possíveis duas ou mais filas...

é uma norma perigosa, se o código Português (como em DE e ES) não responsabiliza os condutores de se certificarem da existência de um ciclista a deslocar-se junto à berma (conforme previsto na lei) antes de abrirem a porta do seu veículo. Os acidentes resultantes deste artigo 90 (por exemplo um abrir de porta no rosto dum ciclista) podem ser fatais, pelo que se deve reservar o direito de escolha do ciclista consoante a sua avaliação da situação, salvaguardando a sua segurança⁷. Nas legislações de outros estados membros (em anexo) verificam-se várias normas relevantes que explicitamente visam o aumento da protecção dos ciclistas e o incentivo à utilização da bicicleta como meio de transporte⁸. Destacam-se como as mais relevantes

a) obrigação do motorista de manter uma distância de segurança ao ultrapassar uma bicicleta (DE, ES, BE): que é geralmente 1,5 metros,

b) a obrigação do condutor (sobretudo de pesados) verificar, ao virar à direita, que não corta o caminho a uma bicicleta que segue em frente (DE, DK, BE).

Outras medidas frequentes, como abrir certas ruas de sentido único aos dois sentidos só para bicicletas (BE, DE) ou permitir que, em tráfego lento, as bicicletas possam ultrapassar pela direita (DE, SV), são exemplos desejáveis e pragmáticos para promover o uso quotidiano da bicicleta. Em várias estratégias na Europa se valoriza a coexistência natural da bicicleta no tráfego como um factor para tranquilizar, abrandar e humanizar o tráfego nos centros das cidades, deixando o ciclista de ser considerado um obstáculo causador de irritação e que atente contra a liberdade e velocidade dos carros, como o presente código de estrada Português sugere. As cidades portuguesas, em particular, beneficiariam grandemente com a adopção desses paradigmas Europeus modernos.

É de salientar que historicamente as nossas constituições e sistemas legais se desenvolveram, sobretudo para proteger os mais fracos. Mas o conceito subjacente deste código de estrada parece ter como filosofia que “*dada a fragilidade do ciclista, é melhor este ter uma postura de precaução parando e deixando passar todos os outros veículos na maior parte dos cruzamentos*”. Nesta perspectiva, o **artigo 32** certamente pode ser interpretado como inconstitucional porque sanciona o pre-civilizado “direito do mais forte”. Seguramente viola o artigo

⁷ Por isso, os códigos belga e francês obrigam o ciclista a **não** circular próximo da berma e de carros estacionados, um conceito contrário e mais sábio que o artigo 90.

⁸ Veja especialmente o Plano Nacional Alemão para fomentar o uso da bicicleta em espanhol <http://www.bmwbw.de/Anlage11698/Pedalea-a-favor-de-la-bicicleta-Information-in-spanischer-Sprache.pdf> ou em inglês <http://www.bmwbw.de/Anlage11696/Ride-your-bike-Information-in-englischer-Sprache.pdf>

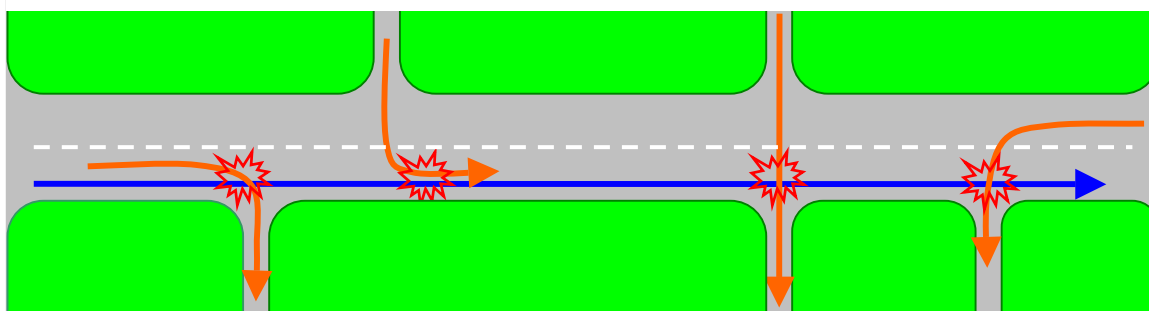
152 do Tratado da União Europeia que visa coordenar as políticas de protecção da saúde pública entre os estados membros e garantir um alto nível de protecção de saúde em todas as políticas relacionadas.

Pedimos a atenção de Vossa Excelência para os problemas e questões aqui abordados, apelando mais uma vez à necessidade de adaptar o Código de Estrada às realidades duma sociedade moderna, civilizada e Europeia, tendo sempre presente que um ciclista a mais representa um automóvel a menos, um acalmamento do tráfico e consequentemente menor poluição atmosférica e acústica nas nossas cidades.

Sem outro assunto no momento subscrevemo-nos com atenção

Anexo 1

Segundo o Código da Estrada português (Art. 32) o culpado é sempre o ciclista, apesar de nestes exemplos, estar sempre a circular pela rua principal:



-  Percurso do ciclista
-  Percursos dos veículos motores em conflito com o ciclista

Em todos os cruzamentos exemplificados na figura o ciclista perde prioridade e o código da estrada põe em perigo o mais vulnerável e deixando-o sem protecção legal.