



**PLATAFORMA PARA A PROMOÇÃO DO USO DA
BICICLETA**

ALTERAÇÕES DO CÓDIGO DA ESTRADA¹ PARA O AUMENTO DA SEGURANÇA NO USO DA BICICLETA

1 Princípios Fundamentais

- 1.1 *A bicicleta é um veículo*
- 1.2 *O Princípio da prudência*

2 Gestão e acalmia de tráfego

- 2.1 *Conceito de “rua”*
- 2.2 *Zonas Pedonais*
- 2.3 *Zona de Estadia*
- 2.4 *Zonas de Encontro*
- 2.5 *Zonas 30*
- 2.6 *Gestão da velocidade em zonas urbanas*

3 Regras Básicas

- 3.1 *Posição de Marcha*
- 3.2 *Cedência de Passagem*

4 Regras Adicionais de Protecção

- 4.1 *Ultrapassagem*
- 4.2 *Circulação a par*
- 4.3 *Circulação em grupo*
- 4.4 *Prioridade nos cruzamentos*
- 4.5 *Ciclovias (pistas especiais)*
- 4.6 *Visibilidade*
- 4.7 *Reboque de passageiros*
- 4.8 *Outra Regulamentação de Protecção*



Atribuição-Use Não-Comercial-Não a Obras Derivadas 2.5



O utilizador pode:

- copiar, distribuir, exibir e executar a obra

Sob as seguintes condições:

- Atribuição. O utilizador deve dar crédito à Plataforma para a Promoção do Uso da Bicicleta.
- Uso Não-Comercial. O utilizador não pode utilizar esta obra para fins comerciais.
- Não a Obras Derivadas. O utilizador não pode alterar, transformar ou criar outra obra com base nesta.
- Para cada reutilização ou distribuição, deverá deixar claro para outros os termos da licença desta obra.
- Qualquer uma destas condições podem ser renunciadas, desde que obtenha permissão por parte do autor.
- Nada nesta licença deblita os direitos morais do autor.

VERSÃO 11: 09-01-2009

¹ MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA, Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro

A **Plataforma para a Promoção do Uso da Bicicleta** é um grupo de cidadãos que usa a bicicleta como meio de transporte, tal como é normal em muitos estados membros da União Europeia. A bicicleta não pode ser considerada só um instrumento lúdico e recreativo, mas sim um verdadeiro modo de transporte urbano que precisa ser promovido como alternativa às deslocações urbanas habitualmente feitas em automóvel. É notório que existe em toda a União Europeia uma preocupação crescente em fomentar o uso da bicicleta para a promoção da saúde pública e ambiental.²

A mobilidade sempre crescente tem um preço elevado: todos os anos nos países da União Europeia (UE), 1 300 000 acidentes rodoviários provocam mais de 40 000 mortos e 1 700 000 feridos. O custo, directo ou indirecto, desta hecatombe foi avaliado em 160 mil milhões de euros, o que equivale a 2 % do PNB da União Europeia. Na UE, peões, ciclistas, ciclomotoristas e motociclistas representam mais de um terço dos mortos na estrada. A Comissão Europeia reconhece que, dado que a maioria dos peões e dos ciclistas mortos e feridos, o são na sequência de terem sido colhidos por um veículo a motor, **impõe-se o estabelecimento de regras de protecção para reduzir os elevados riscos de ferimentos a que estão expostos estes utilizadores vulneráveis**³.

A Conferencia de Ministros de Transportes de Dezembro de 2003 apontou uma série de conclusões relativas à segurança na Estrada, das quais destacamos duas:

- Promover uma “gradual” **convergência das principais regras de trânsito**;
- Promover **parcerias e cooperação** entre a administração, companhias, representantes sociais e associações de cidadãos de forma a identificar objectivos de segurança na estrada.

Em Dezembro de 2004, o Comité Económico e Social Europeu (CESE) aprovou um parecer em que reconhece a necessidade de uniformizar os códigos da estrada europeus e apelou para à Comissão Europeia para que prossiga com os estudos em curso, conducentes a uma cada vez **maior harmonização dos aspectos relacionados com a segurança rodoviária**⁴.

Neste sentido, a Plataforma para a Promoção do Uso da Bicicleta, após a análise de 12 códigos da estrada de países da Comunidade Europeia, sugere uma revisão urgente do Código da Estrada (CE) Português⁵. Apesar de acreditarmos que é necessária uma profunda revisão do paradigma em que se baseia o actual código português relativamente à segurança rodoviária e a promoção de uma cultura de segurança, apresentamos desde já neste documento sugestões de pequenas alterações. Seguindo sempre que possível o texto espanhol, dadas as semelhanças sócio-culturais entre os dois países e o CE Belga pela reconhecida inovação que a sua revisão de 2004 assumiu, consideramos as alterações a seguir apresentadas como as mínimas necessárias de forma a Portugal se aproximar dos códigos da estrada europeus.

² *White Paper: European transport policy for 2010: Time to Decide*. p. 80, COM (2001) 370

³ *Salvar 20 000 Vidas Nas Nossas Estradas, Uma responsabilidade de todos*, Comunicação Europeia, COM(2003) 311

⁴ Para um historial dos esforços de uniformização e discussão da problemática ver *Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre o “Código da Estrada e do Registo Automóvel Europeu”, (2005/C 157/04)*, Jornal Oficial da União Europeia, 28.6.2005. Ver também “*Comparative Study Of Road Traffic Rules and Corresponding Enforcement Actions In The Member States Of The European Union*”, European Commission, Directorate-General Energy And Transport.

⁵ Para a justificação detalhadas destas alterações consultar “*Licença para matar: o direito dos ciclistas e a necessidade de revisão do Código da Estrada*”, Mário J. Alves, Abril 2005

É no entanto, essencial reafirmar que estas sugestões visam simplesmente corrigir graves deficiências do actual CE, no que diz respeito à segurança dos ciclistas. Apesar da urgência que se impõe à revisão do Código da Estrada português é tão, ou mais importante, o **investimento na educação para a segurança rodoviária como desígnio nacional**. As acções de formação, para todas as idades, deverão abranger toda a sociedade civil: escolas, empresas, meios de comunicação nacional, etc. A educação para a segurança deve afastar-se de paradigmas que se baseiem no medo da fruição do espaço público. Deveremos formar cidadãos prudentes, conhecedores e assertivos na sua apropriação do espaço que pertence a todos. **É imprescindível a introdução no currículo nacional escolar educação rodoviária para a cidadania**. Só desta forma se poderá ambicionar alcançar o objectivo estabelecido pela EU de reduzir, pelo menos, 50 % das mortes na estrada no horizonte 2010.

As propostas de alteração ao CE português sugeridas neste documento estão organizadas da seguinte forma: *Original / acrescento / alteração / eliminação*

1 Princípios Fundamentais

1.1 A bicicleta é um veículo

É neste momento aceite por inúmeros especialistas em segurança rodoviária que o elemento fundamental para a segurança no uso da bicicleta é o seguinte: **o ciclista deve ser tratado e actuar como condutor de um veículo**. Este é o princípio que garante a cidadania e a segurança da bicicleta em espaço público, e deverá ser a pedra de toque de toda a legislação no que diz respeito à circulação de bicicletas⁶.

A bicicleta já é definida, e bem, pelo CE português como veículo (CE Artº 112º). No entanto, a condução da bicicleta, tal como a condição de peão, não pressupõe a obrigatoriedade de “carta de condução” ou “título de condução” (CE Artigo 122º Títulos de condução). Como tal, a possibilidade de conduzir uma bicicleta pode ser realizada por pessoas de qualquer idade. Como forma de evitar a responsabilidade e tratamento de crianças que ainda não possuem capacidades psicomotoras para actuarem como condutores de um veículo, o código deverá estabelecer, a exemplo de outros códigos europeus, que ciclistas menores que 9 anos de idade podem ser autorizados a utilizar os passeios.

Artigo 17º **Bermas e passeios**

1 — Os veículos só podem utilizar as bermas ou os passeios desde que o acesso aos prédios o exija, salvo as excepções previstas em regulamento local.

2 — A condução de velocípedes por crianças menores de 9 anos está autorizada a utilizar os passeios desde que estes conduzam à velocidade de passo e não ponham em perigo ou perturbem os peões.⁷

3 — Quem infringir o disposto no número 1 é sancionado com coima de E 60 a E 300.

⁶ Ver por exemplo John S. Allen, *Bicycling Street Smarts*, Rubel BikeMaps, 2001 ou ainda John Forester, *Bicycle Transportation – a Handbook for cycling Transportation Engineering* MIT Press, 2ª Edição, 1994, Cambridge, USA e John Franklin, *Cyclecraft*, The Stationary Office, 1997, Londres, Reino Unido, livro recomendado pela *Royal Society for the Prevention of Accidents* do Reino Unido.

⁷ CE Belga : 9.1.2.5° *Les cyclistes âgés de moins de 9 ans peuvent toutefois emprunter en toutes circonstances les trottoirs et les accotements en saillie, pour autant que leurs bicyclettes soient pourvues de roues d'un diamètre maximal de 500 mm, pneus non compris, et à condition de ne pas mettre en danger les autres usagers.*

A Plataforma para a Promoção do Uso da Bicicleta acredita que a par com estas alterações do código, é essencial um **muito maior empenho e investimento na educação rodoviária de todos, mas muito em particular das crianças**. Para tal julga-se imprescindível a inclusão no currículo escolar de horas obrigatórias de educação de segurança rodoviária e cidadania que deverão dar a todas as crianças um certificado de aproveitamento (**a primeira carta de condução**)⁸. É fundamental que a partir de uma certa idade a criança passe a utilizar a bicicleta como um veículo com plenos direitos e deveres e consciente das regras de trânsito que deve obedecer. Mas para tal é também imprescindível a introdução de outras regras básicas de protecção, tal como a gestão e a acalmia de tráfego e o Princípio da Prudência.

1.2 O Princípio da prudência

Os intervenientes no tráfego devem apreender o princípio da prudência introduzido recentemente no Código da Estrada Belga. Isto é, para que se comece a criar em Portugal uma verdadeira cultura de segurança rodoviária, é fundamental compreender que o peso do veículo, a uma determinada velocidade, é proporcional à sua perigosidade para terceiros. De uma maneira geral, e para igual velocidade, quanto mais pesado é o veículo, mais perigoso ele é para os outros utilizadores da estrada e menos para o seu condutor.

De facto, num acidente de viação, o condutor do veículo mais pesado é normalmente o que menos consequências físicas sofre quando entra em contacto com um veículo mais leve, em particular um peão ou um ciclista. Perante o perigo de contacto na estrada, o interveniente mais leve, como é o que tendencialmente mais sofre com um possível acidente, tem, por instinto de sobrevivência, mais cuidado que o mais pesado. Desta forma, em caso de contacto entre dois ou mais intervenientes no tráfego, a lei deve sempre tentar proteger o mais vulnerável, neste caso, o mais leve, seguindo a sequência peão, ciclista, motociclista, condutor de veículo ligeiro, condutor de veículo pesado.

Baseado neste princípio em 2004, e reconhecendo que o conceito histórico de “código da estrada” não resolve de forma conveniente os conflitos e a segurança em meios urbanos, o Código da Estrada belga introduziu um conjunto de regras que são conhecidas como as “regras de utilização da via pública” ou “**Código da Rua**”.

Este conjunto de regras é essencial de forma a introduzir no código português conceitos de respeito básico na via pública em relação aos mais vulneráveis. A introdução deste princípio aconselha a revisão geral do CE com este tipo de preocupação. No entanto, propomos desde já a introdução de novos artigos que assumem este **princípio geral de protecção dos mais vulneráveis em relação aos mais pesados e velozes**.

⁸ É importante assinalar que nos devemos afastar de modelos que reduzam a utilização da bicicleta: por exemplo só permitir o uso da bicicleta caso o ciclista tenha uma licença de condução. Pelo contrário esta “primeira carta de condução” seria o culminar de um currículo que proporcionasse a todas as crianças os conhecimentos e competências necessárias a uma adequada integração na circulação rodoviária.

Alguns exemplos da introdução do princípio da prudência no CE belga:

TITULO II
Regras de utilização da via pública

Artigo 7º

Regras de utilização da via pública

7.1 – (...) Sem prejuízo de respeitar o disposto neste código da estrada, o condutor de um veículo não pode pôr em perigo os utentes mais vulneráveis, principalmente os ciclistas e os peões, em particular as crianças, idosos e pessoas portadoras de deficiência.

Artigo 10º

Velocidade

(...)

10.1.1 Todos os condutores devem ajustar a sua velocidade na medida necessária pela presença de outros utilizadores e em particular os mais vulneráveis, a condições climáticas, (...); o campo de visibilidade, o estado da via, a carga do veículo; a velocidade não pode ser nem causa de acidente, nem um obstáculo à circulação.

Artigo 40º

O comportamento dos condutores em relação aos peões

(...)

40.2. Os condutores têm que redobrar a prudência em presença de crianças, pessoas idosas ou pessoas portadoras de deficiência, nomeadamente cegos munidos de uma bengala branca ou amarela e de pessoas portadoras de deficiência conduzindo uma cadeira de rodas motorizada ou não motorizada não ultrapassando a velocidade de passo. Os condutores devem abrandar e se necessário parar.

Artigo 40ter

Comportamento em relação aos ciclistas e aos condutores de ciclomotores de duas rodas

O condutor de um veículo automóvel ou de um motociclo não pode por em perigo um ciclista ou um condutor de ciclomotor de duas rodas que se encontra na via pública nas condições previstas por este regulamento. O condutor de um veículo automóvel ou de um motociclo deve redobrar a prudência na presença de crianças ou pessoas idosas ciclistas. Deverá deixar uma distancia lateral de pelo menos um metro entre o seu veículo e o ciclista ou o condutor de ciclomotor de duas rodas. Não podem aproximar-se de uma passagem para ciclistas e condutores de ciclomotores de duas rodas a não ser em velocidade moderada e de forma a não por em perigo quem procede à manobra nem sequer os incomodar enquanto eles atravessam a via a velocidade normal. Em caso de necessidade, o condutor de um veículo automóvel ou de um motociclo deverá parar para os deixar passar. Os condutores de um veículo automóvel ou de um motociclo não podem ocupar uma passagem para ciclistas ou condutores de ciclomotor de duas rodas, se o bloqueamento da circulação é tal que os obrigaria a imobilizarem-se sobre a dita passagem.

2 Gestão e acalmia de tráfego

A velocidade dos veículos automóveis é a principal causa de mortes em meio urbano. **A Plataforma para a Promoção do Uso da Bicicleta acredita que forma mais eficiente de promover o uso da bicicleta, com benefícios para todos, é baixando a velocidade dos veículos motorizados.** Estudos demonstram que a probabilidade de morte de um peão ou ciclista atropelado por um automóvel aumenta drasticamente aos 30 km/h.

É urgente reduzir a velocidade dos veículos motorizados. Este propósito pode ser conseguido, não só através da educação e mudança de mentalidades, mas também com bom desenho urbano e competente engenharia de tráfego.

Medidas de acalmia de tráfego pontuais começam a surgir em Portugal, essencialmente sob a forma de lombas ou plataformas. É no entanto importante consagrar no CE outras formas de acalmia: chicanas, gargalos, mini-rotundas, cruzamentos sobrelevados, etc.

A gestão do tráfego através do desenho urbano é uma técnica já usada há muitas décadas na maior parte dos países europeus. Chegou a altura em Portugal de ter

coragem política e técnica de começar. É por isso importante apetrechar o actual CE português com conceitos de acalmia correntes nos CE europeus.

Os conceitos que constituem os elementos básicos de acalmia de tráfego e que permitem um desenho urbano mais seguro e humanista das nossas ruas necessitariam de um documento autónomo de forma a caracteriza-los e clarifica-los devidamente. Esta ambição extravasa claramente o âmbito desta proposta, mas achamos útil caracterizar de forma sumária os conceitos fundamentais e as suas características principais. A regulamentação deste tipo de conceito no CE deve ser sempre feito com o princípio fundamental de proteger os mais vulneráveis, tendo o cuidado de não regulamentar de forma demasiado rígida tornando a sua implementação demasiado difícil ou onerosa.

É necessário apostar na aplicação de medidas de acalmia de tráfego, nos nossos bairros, em torno das nossas escolas e em muitas das nossas estradas. Mas não é através da segregação forçada entre modos de transportes que se conseguirá uma verdadeira cultura de segurança e civismo. Em muitas circunstâncias a opção dever ser a **convivialidade** do espaço público em situações de coexistência devidamente ponderadas e desenhadas. É importante que esta nova aproximação ao desenho urbano seja feita com competência e legitimada pelo código da estrada⁹.

2.1 Conceito de “rua”

Não existe uma única referência à palavra “rua” no actual CE português. A origem histórica dos CEs explica naturalmente esta lacuna. É no entanto importante perceber que uma das falhas mais graves dos últimos anos é precisamente a tentativa de planejar e regulamentar as zonas urbanas com conceitos que lhe são estranhos. A aplicação de uma regulamentação de “estrada” poderá não fazer sentido para regulamentar conceitos e situações urbanas onde a mistura do tráfego motorizado com os mais vulneráveis se faz mais sentir¹⁰. Como já foi referido, o CE belga na sua revisão de 2004, incluiu novos conceitos que enriquecem o CE com regras que se denominam como “código da rua”. Para tal a definição do termo “rua” é imprescindível:

Artigo 2 – Definições

(...)

2.38. O termo rua designa a via pública em aglomeração, bordejado em toda ou em parte por imóveis e com acesso a actividades de vizinhança, caracterizado pela partilha do espaço entre os diversos utilizadores. As vias, situadas numa zona 30 ou numa zona residencial ou de encontro, são consideradas ruas¹¹.

Outras definições importantes no CE belga:

2.48 O termo de “Zona de Estadia” designa uma zona composta por uma ou varias ruas nas quais a função de estadia é considerada como a mais importante que a função de circulação.

“Função de estadia” consiste num eixo ou rua que é utilizado como suporte a modos de deslocação e actividades não motorizadas.

“Função de circulação” consiste num eixo ou rua utilizado como suporte para meios de deslocação motorizados.

⁹ Para quem ache que são conceitos demasiado arriscados em Portugal, lembra-se que a maior parte das opções recentes de desenho urbano em zonas históricas em Portugal optam, e bem, pela eliminação dos passeios. No entanto, o código da estrada, não considera a existência deste tipo de ruas, perdendo-se os direitos legais dos peões e equiparados num “cinzento” legislativo.

¹⁰ Recorda-se que 9 em cada 10 atropelamentos de peões em Portugal acontece dentro das localidades.

¹¹ *2.38. Le terme « rue » désigne une voie publique en agglomération, bordée en tout ou partie d'immeubles et donnant accès à des activités riveraines, caractérisée par le partage de l'espace entre les différents usagers. Les voiries, situées dans une zone 30 ou dans une zone résidentielle ou de rencontre, sont des rues.*

2.2 Zonas Pedonais

A palavra “pedonal” ou pedonais não é referida uma única vez no CE português. No entanto nas últimas décadas têm surgido inúmeras zonas pedonais em Portugal e a introdução da recente revisão reconhece que “os peões e os utentes de veículos de duas rodas constituem uma parcela muito significativa da sinistralidade em Portugal.”

Exemplos da do CE belga do principio da prudência e protecção dos mais vulneráveis:

Artigo 22º – Circulação em zonas pedonais

1º ...*(define quem tem acesso)*

2º *Nas zonas pedonais, os peões podem utilizar toda a largura da via pública*

Os condutores que são admitidos a circular na zona pedonal devem fazê-lo à velocidade de passo; devem ceder passagem aos peões e se necessário parar. Não podem pôr os peões em perigo nem os importunar. Nestas zonas, os ciclistas devem descer da sua bicicleta assim que a densidade de peões seja tal que se torne difícil a sua passagem.

Os jogos são autorizados.

O estacionamento é interdito.

2.3 Zona de Estadia

Conceito com origem no *woonerf*¹² holandês. Rua de cariz eminentemente residencial em que a função de marcha, recreio ou convívio dos peões tem prioridade em relação ao tráfego motorizado. A coexistência pacífica e segura de todos os utilizadores da rua é um exercício de desenho urbano complexo. No entanto, existem quase quatro décadas de experiência noutros países europeus que urge estudar e aplicar em Portugal. Mais uma vez se alerta que este assunto poderia constituir material para um volume autónomo, mas listamos aqui, desde já, as suas características principais¹³:

- Os peões podem utilizar toda a largura da via pública; os jogos são autorizados;
- Os condutores devem conduzir à velocidade de passo; devem ceder passagem aos peões e se necessário parar. Não podem pôr os peões em perigo nem sequer os importunar. Devem redobrar a prudência na presença de crianças.
- Estacionamento é proibido salvo quando são delimitadas células para o efeito. Estas poderão ser localizadas à esquerda ou à direita do sentido de marcha.



F12a



F12b

Fonte : CE belga

Ver o artigo 22º do CE belga para a definição de rua reservada ao jogo.

¹² Apesar de pequenas diferenças conceptuais este conceito tem sido adoptado por quase todos os países da Europa: *living streets* ou *home zones* no Reino Unido, *zone résidentielle*, *rues réservées au jeu* ou *speelstraat* na Bélgica, *wohnstrasse* na Alemanha, *stille vej* na Dinamarca, *strada residenziale* em Italia.

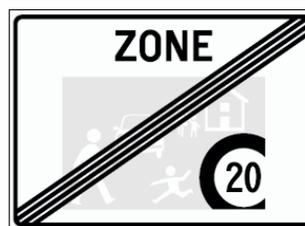
¹³ Ver artigo 22bis do código belga.

2.4 Zonas de Encontro

Zona de regulamentação semelhante às zonas de recreio, mas em áreas urbanas com actividades como o comércio ou serviços. Com origem nos *winkelerven* holandeses são zonas onde o peão tem prioridade sobre o tráfego motorizado, apesar de não poder impedir a circulação de forma prolongada sem necessidade¹⁴. A diferença mais importante em relação às zonas de recreio é que geralmente comportam tráfego motorizado mais intenso que nas zonas residenciais onde são implementadas as Zonas de Recreio. A velocidade máxima permitida deverá ser os 20 km/h.



2.59.5 Zone de rencontre
(art. 2a et 22b)



2.59.6 Fin de la zone de rencontre
(art. 2a)

Fonte : CE suíço

2.5 Zonas 30

Apesar da legislação portuguesa já permitir sinalização de velocidade por zona, as chamadas zonas 30 como instrumentos de protecção de bairros, melhorando as condições ambientais e de segurança destes, não se encontram regulamentadas em Portugal.

Segundo a definição do CE Francês (art. R1) Zona 30 designa uma secção ou um conjunto de secções de ruas que numa zona urbana constitui uma zona de circulação homogénea, onde a velocidade é limitada a 30 km/h e onde as entradas e saídas são anunciadas por sinalização e são objecto de ordenamento específico.

Em contraponto com as zonas de recreio ou de encontro onde o desenho tem que implicar necessariamente a coexistência de veículos com os peões, numa zona 30 o espaço público continua a ser afectado da maneira tradicional: a faixa de rodagem para os veículos e os passeios ou espaços laterais para os peões. No entanto como não basta a colocação de sinalização para garantir o cumprimento da velocidade por parte dos veículos motorizados é corrente na Europa existir regulamentação exterior aos códigos da estrada de forma a caracterizar o seu funcionamento¹⁵.

¹⁴ Também denominadas de *strolling zones*, *zones de rencontre*, etc.

¹⁵ Por exemplo na Bélgica as zonas 30 ganharam estatuto jurídico em 1 Novembro de 1988. Foram no entanto revistas dez anos depois incorporando já o princípio da prudência e aligeirando a sua implementação: *MINISTERE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE 27 OCTOBRE 1998. — Circulaire ministérielle relative aux zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure.*

Exemplo do tratamento dos mais vulneráveis em zonas 30 pelo CE francês :

Peões:

Conforme o CE francês, nas zonas 30, da mesma forma que na rua clássica, os peões são obrigados a utilizar os espaços que lhe são reservados excluindo a faixa de rodagem (CE francês art. R217) e só podem atravessar a rua depois de se assegurar que não existe perigo imediato (cf. art. R219). Os veículos são obrigados a ceder passagem aos peões que atravessem nessas condições (cf. art. R220). Contrariamente as zonas pedonais, de recreio ou de encontro, nenhum direito em particular é dado ao peão. Em todo o caso, numa zona 30, em virtude da redução da intensidade de tráfego e da velocidade dos veículos, os peões podem na prática atravessar facilmente e em todos os pontos da faixa de rodagem. Por isso mesmo as passadeiras de peões não são necessárias nem aconselháveis, a não ser em casos excepcionais.

Ciclistas:

Em virtude das baixas velocidades praticadas, os ciclistas, podem circular sem perigo em companhia dos automobilistas. Esta é, aliás, uma utilização muito interessante do conceito de zona 30, pois com a sua implantação permitirá os ciclistas evitar as ruas com mais movimento.

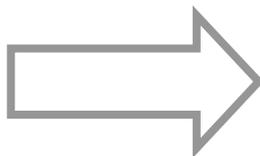
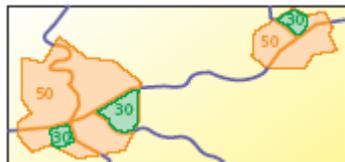
2.6 Gestão da velocidade em zonas urbanas

Extravasando os objectivos deste documento elaborar sobre as inúmeras vantagens sociais, económicas e ambientais da redução da velocidade de circulação dos veículos motorizados em meio urbano, basta afirmar que numerosos estudos demonstram que esta é a melhor e mais simples forma de encorajar o uso da bicicleta. Em paralelo com todos os conceitos referidos acima, o CE português deveria permitir a gestão da velocidade baseada na hierarquia viária. Nos últimos anos em virtude da lentidão da implementação de zonas 30, vários países e cidades da Europa, começaram a preparar a sua regulamentação de forma a gerir as velocidades baseado na hierarquia e função que se deseja da rede viária.

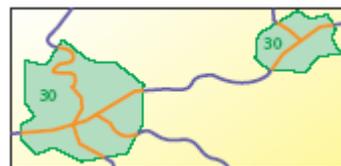
Assim propõe-se que seja possível dividir a rede viária em meios urbanos em dois tipos de via:

- Vias com funções preponderantemente de circulação com velocidade máxima de 50 km/h
- Vias com funções preponderantemente de estadia com velocidades máximas de 30 km/h

Situação tipo 1
gestão da velocidade por zona



Situação tipo 2
gestão da velocidade por hierarquia



3 Regras Básicas

3.1 Posição de Marcha

À semelhança de quase todos os códigos da estrada europeus, a posição de marcha na faixa de rodagem, passará ser decidida pela percepção subjectiva de segurança do condutor do veículo.

Eliminação da alínea e) do número 1. e do número 2. do Artigo 90.⁹

Artigo 90^o Regras de condução

1— Os condutores de motociclos, ciclomotores ou velocípedes não podem:

- a) Conduzir com as mãos fora do guiador, salvo para assinalar qualquer manobra;
- b) Seguir com os pés fora dos pedais ou apoios;
- c) Fazer-se rebocar;
- d) Levantar a roda da frente ou de trás no arranque ou em circulação;

~~e) Seguir a par, salvo se transitarem em pista especial e não causarem perigo ou embaraço para o trânsito. (ver Circulação a par)~~

~~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. (ver artigo 13^o)~~

~~3— Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de E 60 a E 300, salvo se se tratar de condutor de velocípede, caso em que a coima é de E 30 a E 150.~~

Todos os veículos deverão cumprir o Artigo 13^o.

No entanto este deverá ser alterado, pois obriga os veículos de duas rodas a posicionarem-se de forma errada e perigosa na faixa de rodagem¹⁶ na sua reacção actual:

Artigo 13.o Posição de marcha

1 — O trânsito de veículos deve fazer-se pelo lado direito da faixa de rodagem e o mais próximo possível das bermas ou passeios, conservando destes uma distância que permita evitar acidentes.

2 — Quando necessário, pode ser utilizado o lado esquerdo da faixa de rodagem para ultrapassar ou mudar de direcção.

3 — Quem infringir o disposto no 1 é sancionado com coima de E 60 a E 300, salvo o disposto no número seguinte.

4 — Quem circular em sentido oposto ao estabelecido é sancionado com coima de E 250 a E 1250.

Ao propor a revisão deste artigo à que ter em atenção as seguintes definições que constam do artigo 1^o do CE:

h) 'Faixa de rodagem' — parte da via pública especialmente destinada ao trânsito de veículos;
(...)

t) 'Via de trânsito' — zona longitudinal da faixa de rodagem destinada à circulação de uma única fila de veículos;

Artigo 13.o Posição de marcha

1 — O trânsito de veículos com mais de duas rodas deve fazer-se pelo lado direito da faixa de rodagem e o mais próximo possível das bermas ou passeios, conservando destes uma distância que permita evitar acidentes.

2 — Quando necessário, pode ser utilizado o lado esquerdo da faixa de rodagem para ultrapassar ou mudar de direcção.

¹⁶ A posição de marcha em segurança para motociclos é sobre a faixa de rodagem alinhado com a posição do condutor dos veículos automóveis. Isto é, a 2/3 da faixa de rodagem a partir do lancil.

3 — Quem infringir o disposto no 1 é sancionado com coima de E 60 a E 300, salvo o disposto no número seguinte.

4 — Quem circular em sentido oposto ao estabelecido é sancionado com coima de E 250 a E 1250.

3.2 Cedência de Passagem

Nenhum dos códigos da estrada europeus analisados discrimina as bicicletas na cedência de passagem.

Eliminação do ponto 4 do artigo 32º:

Artigo 32.º

Cedência de passagem a certos veículos¹⁷

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo anterior, os condutores devem ceder a passagem às colunas militares ou militarizadas, bem como às escoltas policiais.

2 — Nos cruzamentos e entroncamentos os condutores devem ceder passagem aos veículos que se desloquem sobre carris.

3 — As colunas e as escoltas a que se refere o n.º 1, bem como os condutores de veículos que se desloquem sobre carris, devem tomar as precauções necessárias para não embaraçar o trânsito e para evitar acidentes.

~~*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. (ver art. 31º)¹⁸*~~

5 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de 120 a 600 euros.

4 Regras Adicionais de Protecção

4.1 Ultrapassagem

Deverá ser introduzido um novo artigo no TÍTULO II Do trânsito de veículos e animais, CAPÍTULO I, Disposições comuns, SECÇÃO V Algumas manobras em especial, SUBSECÇÃO II – Ultrapassagem, que estabeleça regras de protecção adicionais na ultrapassagem de veículos de duas rodas:

Artigo xxº

Ultrapassagem de motociclos e veículos sem motor

1 — A manobra de ultrapassagem deverá sempre garantir uma distância mínima de 1,50 metros entre veículos.

2 — A ultrapassagem deste tipo de veículos deve ser feita a uma velocidade máxima de 50km/h.

3 — A manobra de ultrapassagem destes veículos deverá ser realizada ocupando sempre parte ou a totalidade da faixa contígua da esquerda. No caso de ruas de sentido único, a ultrapassagem pode ser feita apenas no caso de haver espaço de forma a garantir o respeito do art. 1º, e claras condições para que a manobra se efectue com segurança.

4 — É expressamente proibido, durante a manobra de ultrapassagem, pôr em perigo este tipo veículos a circular na faixa contígua da esquerda em sentido contrário.

5 — Na ultrapassagem de velocípedes ou veículos de tracção animal é permitido pisar a linha continua desde que haja boa visibilidade e claras condições para que a manobra se efectue com segurança.

¹⁷ Numa revisão mais profunda do código sugere-se este artigo passe a tratar só das colunas e escoltas e que se crie um grupo de trabalho para aprofundar a questão dos veículos que se deslocam sobre carris, uma vez que a entrada em funcionamento de metros de superfície em Portugal implica um apetrechamento do CE para tratar destes casos.

¹⁸ Artigo 31º **Cedência de passagem em certas vias ou troços** 1— 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.

4.2 Circulação a par

A possibilidade de circulação a par aumenta a visibilidade dos ciclistas e consequentemente a sua segurança. Substituir o ponto 2 do Artigo 90.º Regras de condução, pelo seguinte texto:

*2 — É permitida a circulação a par para os velocípedes. Os ciclistas devem pôr-se em fila sempre que se aproxime por trás um veículo e logo que a situação não comprometa a sua segurança.*¹⁹

4.3 Circulação em grupo

A circulação de ciclistas em grupo está prevista e legislada nos códigos da estrada de vários países europeus, como por exemplo Espanha e Bélgica²⁰. Como este tipo de movimentação tem, a maior parte das vezes, cariz desportivo ou de lazer, sugere-se que se crie um grupo de trabalho que inclua, por exemplo, a Federação Portuguesa de Ciclismo e a Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicletas para fazer uma proposta que consagre e regule esta forma de circulação.

4.4 Prioridade nos cruzamentos

No TÍTULO II Do trânsito de veículos e animais, CAPÍTULO I, Disposições comuns, na SECÇÃO IV Cedência de passagem SUBSECÇÃO II Cruzamentos, entroncamentos e rotundas deverá ser introduzido um novo artigo:

Artigo xxº

Prioridade nos cruzamentos na presença de veículos não motorizados e animais conduzidos

1 — Os veículos não motorizados e animais conduzidos têm prioridade nos cruzamentos não sinalizados nas seguintes circunstâncias:

- a) Quando circulem em pistas especiais ou bermas devidamente sinalizadas;*
- b) Quando para mudar de direcção o veículo motor vire à esquerda ou direita, de forma permitida, e haja um veículo não motorizado ou animal conduzido na sua proximidade;*
- c) Quando veículos não motorizados ou animais conduzidos circularem em grupo e o primeiro já tenha iniciado o cruzamento ou tenha entrado na rotunda.*

2 — Nos outros casos serão aplicadas as regras gerais de prioridade de passagem

3 — Mesmo que tenha prioridade de passagem, nenhum condutor deverá parar o seu veículo num cruzamento se impedir a circulação transversal numa pista especial

4.5 Ciclovias (pistas especiais)

As ciclovias devem ser entendidas com infra-estruturas adicionais e facultativas de protecção dos ciclistas e não como uma infra-estrutura de utilização obrigatória.

Assim, o ponto 1 do Artigo 78.º deverá ser eliminado:

Artigo 78.o **Pistas especiais**

~~*1 — Quando existam pistas especialmente destinadas a animais ou veículos de certas espécies, o trânsito destes deve fazer-se por aquelas pistas.*~~

1 — É proibida a utilização de pistas especialmente destinadas a animais, velocípedes ou veículos de certas espécies a quaisquer outros veículos, salvo para acesso a garagens, a propriedades e a locais de

¹⁹ O CE Belga diz: Les cyclistes circulant sur la chaussée peuvent rouler à deux de front sauf lorsque le croisement n'est pas possible. En outre, en dehors de l'agglomération, ils doivent se mettre en file à l'approche d'un véhicule venant de l'arrière. O CE espanhol: 2. Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo las bicicletas, que podrán hacerlo en columna de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad, y cuando formen aglomeraciones de tráfico.

²⁰ Ver por exemplo o Artigo 43bis do código Belga – [Cyclistes en groupe.] (A.R. 4.4.2003, art. 28) ; entrée en vigueur 1.1.2004

estacionamento ou, quando a sinalização o permita, para efectuar a manobra de mudança de direcção no cruzamento ou entroncamento mais próximo.

2 — Nas pistas destinadas aos velocípedes é proibido o trânsito daqueles que tiverem mais de duas rodas não dispostas em linha ou que atrelarem reboque.

3 — Os peões só podem utilizar as pistas referidas no número anterior quando não existam locais que lhes sejam especialmente destinados.

4 — As pessoas que transitam usando patins, trotinetas ou outros meios de circulação análogos devem utilizar as pistas referidas no nº 3, sempre que existam.

6 — Quem infringir o disposto nos números anterior é sancionado com coima de E 30 a E 150, salvo se se tratar do nº 4, caso em que a coima é de E 10 a E 50.

4.6 Visibilidade

A visibilidade do ciclista é o factor mais importante da sua segurança. A visibilidade nocturna no CE português está definido no Art. 93º:

Artigo 93.o Utilização das luzes

(...)

3 — Sempre que, nos termos do artigo 61.o, seja obrigatório o uso de dispositivo de iluminação, os velocípedes só podem circular com utilização dos dispositivos que, para o efeito, forem fixados em regulamento.

O artigo anterior foi regulamentado na Portaria n.º 311-B/2005 de 24 de Março. Estranhamente a Portaria não menciona reflectores de pedais, sendo uma obrigatoriedade frequente noutros CE europeus.

4.7 Reboque de passageiros

O art. 113º do CE português não contempla a possibilidade de reboques para o transporte de crianças:

Artigo 113.o

Reboque de veículos de duas rodas e carro lateral

1 — Os motociclos, triciclos, quadriciclos, ciclomotores e velocípedes podem atrelar, à retaguarda, um reboque de um eixo destinado ao transporte de carga.

2 — Os motociclos de cilindrada superior a 125 cm³ podem acoplar carro lateral destinado ao transporte de um passageiro.

Assim, e a exemplo de outros códigos da EU, sugere-se:

Artigo 113.o

Reboque de veículos de duas rodas e carro lateral

1 — Os motociclos, triciclos, quadriciclos, ciclomotores e velocípedes podem atrelar, à retaguarda, um reboque de um eixo destinado ao transporte de carga.

2 — Os velocípedes podem atrelar, à retaguarda, um reboque de um eixo destinado ao transporte de um máximo de duas crianças caso a sua idade seja inferior a 8 anos. Neste caso o atrelado deve ser especialmente destinado ao transporte de passageiros²¹

3 — Os motociclos de cilindrada superior a 125 cm³ podem acoplar carro lateral destinado ao transporte de um passageiro.

²¹ CE belga : Article 44 – Conducteurs et passagers des véhicules (44.4): *Seules les remorques attelées aux bicyclettes peuvent transporter des passagers. Leur nombre est limité à deux et leur âge à moins de 8 ans. Dans ce cas, la remorque doit être spécialement aménagée pour le transport de personnes.*

4.8 Outra Regulamentação de Protecção

Existe inúmera regulamentação que poderá aumentar a segurança das bicicletas. Este tipo de regulamentação em muitos casos já pode ser aplicada por extensão a regulamentos já associados ao actual CE português. No entanto, sugere-se que a implantação deste tipo de medida seja acompanhado pela publicação de manuais técnicos sobre os assuntos abordados neste documento. Só através de uma ampla divulgação, explicitando de forma clara estas regras em regulamento, elas terão a devida publicidade mediática e informativa, quando se começar a generalizar o seu uso.

4.8.1 Viragem à direita

A possibilidade de sinalização que excepcionalmente permita a viragem à direita por parte de ciclistas em cruzamentos semaforizados, comum em alguns países, pode ser implementada com a regulamentação existente em Portugal. É no entanto importante a produção de manuais técnicos de aconselhamento posterior acompanhamento de implementações piloto.

4.8.2 Circulação em corredores de Transporte Colectivo

A possibilidade de partilha de corredores BUS por parte de bicicletas pode ser implementada com a regulamentação existente em Portugal. Basta para tal utilizar a sinalização horizontal disponível e apropriada. É no entanto, importante a produção de manuais técnicos de aconselhamento para este tipo de situações.

4.8.3 Caixa de paragem para bicicletas

Nada, no actual CE português, impede o recuo das barras de paragem em cruzamentos semaforizados, de forma a criar um espaço de protecção para ciclistas. Este tipo de sinalização horizontal reserva espaço em frente do primeiro veículo à espera do sinal verde (a posição de espera e arranque mais segura para o ciclista). Esta marcação deverá ter sempre associada uma faixa de circulação exclusiva a bicicletas, de modo a que os ciclistas se possam colocar na caixa de paragem, avançando pela direita da fila de espera. É no entanto, importante a produção de manuais técnicos de aconselhamento para este tipo de situações, assim como a ampla divulgação da razão e utilidade deste tipo de marcação.

4.8.4 Contra-sentido em ruas de sentido único

Apesar de ser possível no actual CE implementar este tipo de medida com a regulamentação existente, é talvez, deste conjunto de medidas, que precise de mais divulgação e aconselhamento técnico. É também imprescindível uma acalmia generalizada do tráfego urbano, com os instrumentos descritos na **secção 2**, de forma a se possa começar a aplicar este tipo de medida.

4.8.5 Sinalização Horizontal de Partilha da Faixa de Rodagem²²

Por diversas razões – por exemplo, informação de percurso ciclável recomendado, incentivo ao correcto posicionamento na faixa de rodagem, alerta para os condutores de veículos motores – há por vezes a necessidade de assinalar a partilha da faixa de

²² Em Inglês *Shared Lane Markings – Sharrow (Shared Arrows)*.

rodagem dos veículos motores com as bicicletas. Nestes casos é comum o uso de marcações horizontais no pavimento a assinalar que um determinado percurso ciclável é feito em coexistência.

Apesar de ser possível no actual CE implementar este tipo de medida (com validade puramente informativa), é uma medida que também seria aconselhável uma ampla divulgação, aconselhamento técnico e possível regulamentação antes do seu uso generalizado.

