

Licença para matar: o direito dos ciclistas e a necessidade de revisão do Código da Estrada

Mário J. Alves

Abril 2005

A última versão do Código da Estrada (Decreto-Lei nº 44/2005 de 23 de Fevereiro) constituiu uma oportunidade perdida para a correcção de algo que está mal há muitos anos no que diz respeito à regulamentação da circulação de bicicletas em Portugal. O artigo que retira expressamente à bicicleta a prioridade em cruzamentos, mesmo em circunstâncias em que seria aconselhável e intuitivo que a tivesse, constitui uma verdadeira licença para matar. A obrigatoriedade de transitar o mais próximo possível das bermas ou passeios, sem deixar o ciclista fazer a avaliação subjectiva da sua segurança, é uma regra há muito abandonada pela maior parte dos códigos da estrada europeus¹. Urge, portanto, para além de um intenso programa para a educação da segurança rodoviária para todas as idades, uma revisão do código da estrada, para que este proteja de forma efectiva o ciclista e nele inclua noções mais actuais e razoáveis de encarar o uso da bicicleta em Portugal.

INTRODUÇÃO

1 REGRAS BÁSICAS

- 1.1 A BICICLETA É UM VEÍCULO
- 1.2 POSIÇÃO DE MARCHA
- 1.3 PRIORIDADE NOS CRUZAMENTOS

2 REGRAS ADICIONAIS DE PROTECÇÃO

- 2.1 DISTÂNCIA NA ULTRAPASSAGEM
- 2.2 CONDUÇÃO A PAR E EM GRUPO
- 2.3 PRIORIDADE NOS CRUZAMENTOS
- 2.4 VIRAGEM À DIREITA
- 2.5 CIRCULAÇÃO EM CORREDORES DE TRANSPORTE COLECTIVO
- 2.6 CAIXA DE PARAGEM PARA BICICLETAS
- 2.7 CONTRA-SENTIDO EM RUAS DE SENTIDO ÚNICO
- 2.8 CICLOVIAS
- 2.9 CAPACETE

NOTAS DE CONCLUSÃO

Mário J. Alves

mariojalves@gmail.com

Engenheiro Civil pelo Instituto Superior Técnico com o grau de Mestre em Transportes pelo Imperial College London. Trabalhou no Centro de Sistemas Urbanos e Regionais da Universidade Técnica de Lisboa e no Centre for Transport Studies of the University of London como Investigador Associado. Como consultor de transportes e gestão da mobilidade foi coordenador operacional do Plano de Mobilidade de Almada. Escreveu artigos e fez inúmeras comunicações e seminários em vários países europeus sobre diversas temáticas relacionadas com transportes e mobilidade sustentável.

¹ Este artigo foi escrito após a análise de 12 códigos da estrada de países da Comunidade Europeia. Agradeço o empenho, pesquisa e tradução do código da estrada grego a **Olga Kalomenidou**; códigos alemão, irlandês, austríaco e italiano a **Gregor Burkhart**; o dinamarquês a **Ulrik Solberg**; o sueco a **Margareta Nilson**; o código dos países-baixos a **Yvonne le Grand**; o belga e ajuda na correcção das traduções a **Sónia Vicente**. A tradução dos restantes códigos da estrada: França, Espanha e Reino Unido foi feita pelo autor.

Introdução

É normal e compreensível que ciclistas, motoristas, legisladores, urbanistas, engenheiros encarem a segurança rodoviária da bicicleta de forma errada e inconsistente com a realidade dos factos. Estes pontos de vista foram apreendidos durante a infância, transportados para a vida adulta, transmitidos agora às nossas crianças e usados para delinear políticas de incentivo à bicicleta, desenhar infra-estruturas cicláveis e para escrever a lei.

Numa sociedade dominada pelo automóvel, existem muitos mitos que, apesar de familiares a todos nós, estão profundamente errados: bicicletas são essencialmente para lazer e para crianças; bicicletas e tráfego motorizado não podem nem devem misturar-se; é mais seguro pedalar sempre encostado à direita da via ou, se possível, sobre o passeio de forma a evitar os carros; ciclovias totalmente segregadas do tráfego automóvel são a melhor forma de reduzir os conflitos e consequentemente os acidentes com ciclistas.

Ora o primeiro elemento fundamental na educação para a segurança no uso da bicicleta é o seguinte: **o ciclista deve ser tratado e actuar como condutor de um veículo**. Este princípio que garante a cidadania da bicicleta em espaço público deverá ser a pedra de toque de todas as decisões que dizem respeito à circulação de bicicletas.

Apesar das pequenas diferenças entre os códigos e normativas de tráfego dos diferentes países europeus, todos tratam os ciclistas como condutores de veículos. As excepções que existem nos vários códigos europeus em relação às bicicletas, não são de carácter discriminativo em relação aos outros veículos, como no caso português, mas de forma a incentivar e proteger um modo de transporte sustentável mas vulnerável.

Ao retirar direitos especificamente aos ciclistas, o código português alimenta a percepção pública que a bicicleta não deve ser classificada como um veículo, apesar de assim o definir. Para preservar a cidadania do ciclista, a lei deve ter o cuidado de nem sequer insinuar a ideia que estes têm menos direitos e deveres quando comparados com motoristas ao utilizar a via pública.

São só necessários três elementos no código da estrada de forma a regulamentar a circulação de bicicletas:

1. As regras básicas consequentes de considerar os ciclistas condutores de veículos;
2. As regras que protegem a bicicleta porque é um modo de transporte vulnerável mas que importa incentivar.
3. As regras específicas à bicicleta sobre equipamento (por exemplo luzes e reflectores);

Este artigo analisará só os dois primeiros tipos de regras por serem os mais sujeitos a diferenças entre os diversos países europeus. As regras do terceiro tipo, estão mais abertas à uniformização, consequência da globalização do mercado de fabricantes de bicicletas. Nunca é, no entanto, demasiado insistir na importância do uso de elementos que contribuem para a visibilidade do ciclista: luzes, reflectores tanto na bicicleta como no ciclista através do uso de roupa reflectora. A visibilidade do ciclista/bicicleta pelo veículo motor é um elemento fundamental para a segurança na estrada e mais

importante que corrigir ou ampliar a regulamentação, deve ser este o segundo princípio basilar para a educação do ciclista.

1 Regras Básicas

1.1 A bicicleta é um veículo

Uma profunda mudança de paradigma em relação à forma tradicional de abordar a bicicleta começou a acontecer na segunda metade dos anos oitenta do século passado com a publicação dos dois conceituados livros de John Forester pela *MIT Press*: "*Effective Cycling*" e "*Bicycle Transportation*".

Estes dois livros alteraram profundamente a forma como os ciclistas eram encarados nos manuais técnicos de então e na forma como estes tentavam “proteger” o tráfego de bicicletas dos veículos motorizados.

Um dos fundamentos incluídos nestes dois livros foi o conceito de "*Vehicular Cycling*": **a segurança dos ciclistas é tanto maior quanto estes se comportarem e forem tratados como condutores de veículos. Isto é, adoptando e cumprindo as regras gerais do código da estrada.**

Em 1997 foi publicado o livro de John Franklin "*Cyclecraft*" que introduz a ideia de "*Vehicular Cycling*" no contexto europeu e que teve enormes repercussões na atitude que técnicos e ciclistas adoptam agora perante a circulação de bicicletas. É agora posição corrente entre associações de ciclistas que é fundamental não pôr em perigo a cidadania e segurança do ciclista diminuindo os seus direitos como veículo.

Todos os códigos da estrada europeus, inclusive o português, consideram a bicicleta um veículo.

Recomendação:

Manter, quando muito melhorar, a definição no Código da Estrada (Artº 112º CE) que um velocípede é um veículo (com duas ou mais rodas accionado pelo esforço do próprio condutor por meio de pedais ou dispositivos análogos).

1.2 Posição de marcha

Com algumas excepções, **a forma mais segura de conduzir uma bicicleta é fazendo parte do tráfego.** Isto é, seguindo o fluxo normal dos veículos motorizados em volta do ciclista. Um condutor de bicicletas que se comporta desta forma, tem cerca de cinco vezes menos acidentes que ciclistas que inventam as suas próprias regras de condução². Na generalidade dos casos, quanto mais um ciclista seguir o padrão do tráfego adjacente, mais seguro e melhor se pode prever a sua trajectória.

² John Forester, "*Effective Cycling*", MIT Press, 6ª Edição, 1993, Cambridge, USA

Normalmente veículos mais lentos devem-se manter à direita (Artigo 13º Posição de marcha CE), permitindo veículos mais rápidos ultrapassarem pela esquerda. Como a bicicleta é **normalmente** o veículo mais lento, o ciclista deverá manter-se o mais a direita possível, isto é, “o mais próximo possível das bermas ou passeios, **conservando destes uma distância que permita evitar acidentes**” (Art. 13º). Esta regra já existe no actual código da estrada e poderá aplicar-se de forma geral a todos os veículos, inclusive à bicicleta. É um artigo recheado de bom-senso que inclui a possibilidade da avaliação subjectiva do condutor do veículo da distância de segurança e torna redundante o **perigoso Artigo 90º** que, de forma discriminatória, se aplica exclusivamente às bicicletas:

Artigo 90º

Regras de condução

(...)

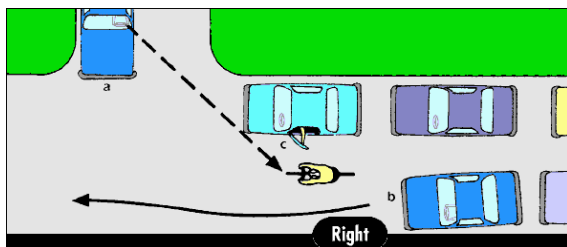
2— Os condutores de velocípedes devem transitar o mais próximo possível das bermas ou passeios, mesmo nos casos em que, no mesmo sentido de trânsito, sejam possíveis duas ou mais filas.

De que forma a avaliação correcta da distância de segurança à berma ou passeio é fundamental para um ciclista?

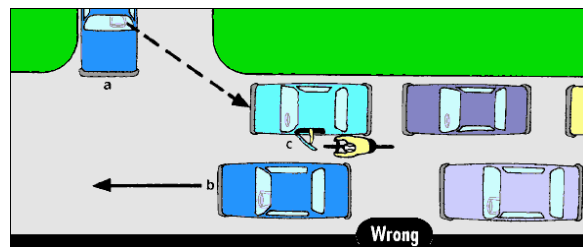
A segurança aconselha a que a parte da faixa de rodagem utilizável começa onde o ciclista pode circular sem aumentar os riscos de acidentes. Ao circular o mais próximo possível das bermas ou passeios, sem considerar a sua segurança, o ciclista expõe-se a uma série de perigos: quedas ou mudanças súbitas de trajectória devido à má conservação de pavimento ou existência de sarjetas ou grelhas de drenagem (a berma é sempre o local onde se acumulam detritos e onde menor atenção é dada à manutenção), obstáculos súbitos (abertura de portas, lancis partidos, ecopontos), veículos a saírem de garagens ou lugares de estacionamento.

Toda a literatura de segurança na circulação de bicicletas aconselha, por isso mesmo, circular à direita mas sempre a uma distância de segurança dos automóveis estacionados e do lancil. Isto é, **a regulamentação do posicionamento da bicicleta na faixa de rodagem deve obedecer à regra geral da circulação pela direita, mas deve dar liberdade ao ciclista para adoptar a posição que este, e de forma subjectiva, considere mais segura, incluindo se necessário o centro da sua faixa de rodagem.**

Ao conduzir assertivamente na faixa a que tem direito, o ciclista tornar-se mais visível em relação ao resto do tráfego (evitando ângulos mortos) e, cumprindo as regras de condução aplicáveis à generalidade dos veículos, torna mais evidente e previsível a sua trajectória:

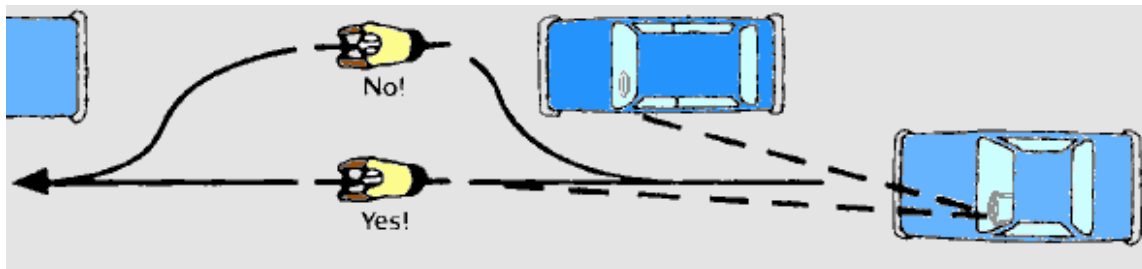


Posição Correcta, afastado da abertura das portas de carros estacionados e aumentando a visibilidade em relação a veículos da direita



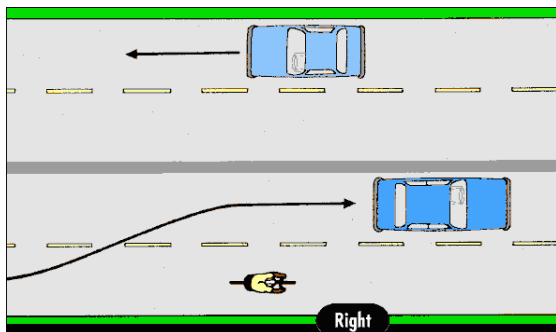
Posição Incorrecta, demasiado próximo da abertura de portas de automóveis estacionados e escondido dos veículos que chegam da direita

Para além das razões já expostas, acrescente-se que cumprir o artigo 90º do código da estrada português, pode tornar o movimento do ciclista errático, aumentando o perigo de inter-cruzamentos com os restantes veículos e diminuindo a sua visibilidade:

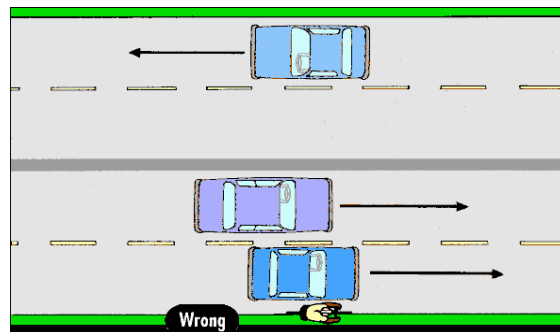


Obedecer ao Artigo 90º poderá diminuir a visibilidade do ciclista e aumentar o número de conflitos com os veículos motores

Um ciclista que circule a uma velocidade semelhante aos restantes veículos, ou circule numa rua de sentido único em que não há distância de segurança suficiente para outro veículo motor o ultrapassar, é mais seguro para o ciclista circular a meio da faixa única ou da direita. Na situação em que “sejam possíveis duas ou mais filas “ (Art. 90º CE) é mesmo aconselhável que o ciclista, caso circule a velocidade semelhante ao restante tráfego, não cumpra o referido artigo e ocupe o centro da faixa da direita, obrigando os veículos que o ultrapassem a ocupar a faixa da esquerda. Só assim poderá evitar a situação, infelizmente frequente, de subavaliação do seu espaço de segurança por parte dos condutores de veículos motores³:



Posição Correcta do Ciclista, no caso de circular a uma velocidade semelhante aos restantes veículos.



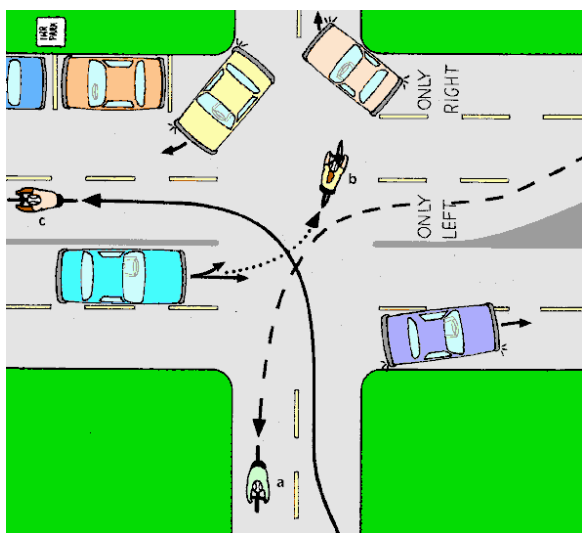
Posição Incorrecta do Ciclista, permitindo o veículo motor apertar o ciclista contra o lancil.

È também frequente que um ciclista em curva numa descida acentuada tenha necessariamente de se deslocar para o centro da sua faixa de rodagem para que possa curvar sem perigo de queda. Da mesma forma, ao inscrever-se numa curva apertada

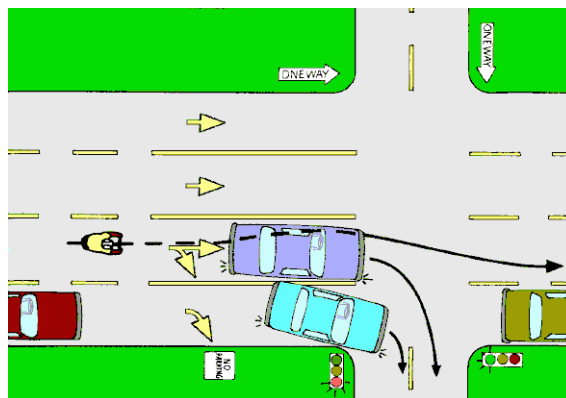
³ *Bicycling Street Smarts*, John S. Allen, Rubel BikeMaps, 2001.

em com pouca visibilidade, é aconselhável ao ciclista afastar-se da berma de forma a evitar ângulos mortos e manter o seu equilíbrio. Apesar do artigo 90º incluir a palavra “possível”, cria a percepção no motorista que o lugar do ciclista é junto à berma.

Nos cruzamentos existem inúmeras situações em que é perigoso o ciclista obedecer ao artigo 90º. A posição mais segura para um ciclista mudar de direcção é tornar-se visível em relação aos motoristas, ocupando o centro da faixa de rodagem que lhe permite a mudança de direcção em segurança. Apenas dois exemplos:



Movimentos correctos de viragem com faixas de mudança de direcção



Posição correcta do ciclista em cruzamentos semaforizados

Para terminar é de assinalar que no actual código da estrada, o ciclista que seguir as normas de segurança consensuais entre especialistas de segurança na circulação de bicicletas⁴ e acima enunciadas, terá que infringir o Artigo 90º e sujeitar-se à coima de 30 a 150 Euros.

Recomendação:

A posição mais segura no tráfego não deve depender do tipo de veículo que se conduz como delibera o artigo 90º, mas sim da percepção subjectiva de segurança do condutor do veículo e de qual a direcção que o condutor do veículo pretende tomar (como também está previsto no número 2 do artigo 13º).

Assim, e à semelhança de quase todos os códigos da estrada europeus, recomenda-se retirar o número dois do artigo 90º do Código da Estrada português, passando os ciclistas a obedecer, como qualquer condutor de veículo, ao artigo 13º:

Artigo 13º

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.

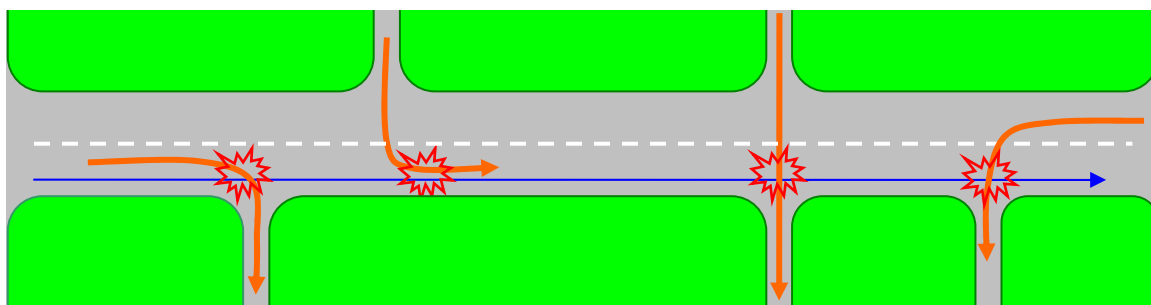
⁴ Ver por exemplo, John Forester, "Bicycle Transportation – a Handbook for cycling Transportation Engineering" MIT Press, 2ª Edição, 1994, Cambridge, USA e John Franklin, "Cyclecraft", The Stationary Office, 1997, Londres, Reino Unido, livro recomendado pela Royal Society for the Prevention of Accidents do Reino Unido.

1.3 Prioridade nos cruzamentos

Em todos os códigos da estrada analisados, não existem regras discriminatórias para a bicicleta nos cruzamentos. O Código da Estrada português tira a prioridade natural da direita expressamente à bicicleta em relação a veículos motores, com excepção de duas circunstâncias: veículos motores que saiam de um parque de estacionamento, de uma zona de abastecimento de combustível ou de qualquer prédio ou caminho particular; veículos motores que entrem numa rotunda (Artigo 32º Cedência de passagem a certos veículos e Artigo 31º Cedência de passagem em certas vias ou troços).

Esta é porventura a mais grave das discriminações, contradizendo os princípios mais básicos da segurança rodoviária e contribuindo para retirar cidadania ao ciclista na via pública. Em combinação com o supracitado Artigo 90º, que obriga o ciclista a colocar-se em perigo junto ao passeio, este artigo dá “licença para matar” aos veículos motores em milhares de cruzamentos em território nacional.

Segundo o Código da Estrada português o culpado é sempre o ciclista, apesar de neste exemplo, 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 deixando-o sem protecção legal.

Recomendação:

Retirar urgentemente o ponto 4 do artigo 32º do Código da Estrada português.

2 Regras adicionais de protecção

Tendo por base os princípios e programas contidos na Declaração do Rio Janeiro e na Agenda 21 (3 a 14 Junho de 1992) houve, na década de noventa do século passado, um súbito interesse e conseqüente financiamento de investigação em torno dos chamados modos suaves (peões e bicicletas). Este facto só por si contribuiu para um explodir de conferências, projectos comunitários e documentação que revolucionaram conceitos considerados pacíficos até então, em particular em países com menor tradição em planeamento de infra-estruturas cicláveis (quase todos os países da Europa Comunitária com excepção da Holanda e Dinamarca). Mais importante ainda, a bicicleta começou a ser considerada uma alternativa potencial para mais de metade dos percursos automóveis em meio urbano.

Como tal, começaram a surgir em **todos os códigos da estrada europeus analisados, com excepção do português**, regras adicionais que protegem e encorajam o uso da bicicleta.

2.1 Distância na ultrapassagem

Apesar do Código da Estrada português estabelecer que o condutor só pode efectuar as manobras de ultrapassagem de forma a que da sua realização não resulte perigo ou embaraço para o trânsito (Art. 35º CE), este não estabelece regulamentação adicional, nomeadamente distancias mínimas na ultrapassagem das bicicletas.

O aperto lateral do ciclista em situações de ultrapassagem por veículos motores é uma das características principais dos acidentes entre bicicletas e outros veículos. Por isso mesmo poderá ser apropriado, devido à vulnerabilidade do ciclista e ao reduzido espaço que este ocupa na faixa de circulação, existir no código da estrada regras suplementares de protecção.

Recomendação:

Adoptar a regra do código espanhol e a legislação alemã que estabelece que na ultrapassagem de um ciclista o veículo motor tem que ocupar na totalidade ou parcialmente a faixa de rodagem contígua da esquerda, cumprindo no entanto a distância mínima de segurança de 1,5 metros⁵. Apesar de excluir os condutores de veículos automóveis desta regra dentro das localidades, esta exclusão revela-se

⁵ **Artículo 85.** Obligaciones del que adelanta durante la ejecución de la maniobra. 4. Cuando se adelante fuera de poblado (...) a vehículos de dos ruedas (...), se deberá realizar la maniobra ocupando parte o la totalidad del carril contiguo de la calzada, siempre cuando existan las condiciones precisas para realizar el adelantamiento en las condiciones precisas para realizar el adelantamiento en las condiciones previstas en este reglamento; en todo caso, la separación lateral no será inferior a 1,50 metros. Queda expresamente prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo ciclistas que circulen en sentido contrario. 5. El conductor de un vehículo de dos ruedas que pretenda adelantar fuera de poblado a otro cualquiera lo hará de forma que entre aquél y las partes más salientes del vehículo que adelanta quede un espacio no inferior a 1,50 metros.

Recomendação:

Adoptar a possibilidade de circular dois ciclistas em paralelo, utilizando o exemplo espanhol⁶.

Estudar o caso belga e espanhol para a regulamentação da circulação de grupos de ciclistas em pelotão.

2.3 Prioridade nos cruzamentos

Na maior parte dos códigos de estrada europeus a bicicleta não tem regras específicas de prioridade em cruzamentos e é portanto tratada como qualquer veículo, isto é, em cruzamentos não sinalizados aplica-se a regra da prioridade à direita.

No caso espanhol desde 2003 ⁷ os ciclistas têm prioridade nos cruzamentos não sinalizados nas seguintes circunstâncias: a) quando circulem em ciclovias ou bermas devidamente sinalizadas; b) Quando para mudar de via o veículo motor vire à esquerda ou direita, de forma permitida, e haja um ciclista na sua proximidade; c) quando ciclistas circularem em grupo e o primeiro já tenha iniciado o cruzamento ou tenha entrado na rotunda. Nos outros casos, a lei espanhola especifica que serão aplicadas as normas gerais de prioridade sobre veículos.

Recomendação:

Para além da eliminação do actual código da estrada português do artigo 32º que discrimina o ciclista, propõe-se o estudo e possível adopção de alguma prioridade em cruzamentos não sinalizados das bicicletas em relação aos veículos motores, a exemplo de Espanha.

2.4 Viragem à direita

Alguns códigos da estrada, nomeadamente o holandês, deixam em aberto a possibilidade de sinalização que excepcionalmente permita a viragem à direita por parte de ciclistas em cruzamentos semaforizados.

⁶ **Artículo 36º** 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. En las autovías sólo podrán circular por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso. (...)

⁷ **Artículo 59º** Intersecciones. 1. Aun cuando goce de prioridad de paso, ningún conductor deberá penetrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones o para ciclistas si la situación de la circulación es tal que, previsiblemente, pueda quedar detenido de forma que impida u obstruya la circulación transversal (artículo 24.2 del texto articulado).

Artículo 64º Normas generales y prioridad de paso de ciclistas. Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor: a) Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados. b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, y haya un ciclista en sus proximidades. c) Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta. En los demás casos serán aplicables las normas generales sobre prioridad de paso entre vehículos.

Recomendação:

Estudar a adopção desta medida de forma a permitir aos municípios esta possibilidade de excepção desde que devidamente sinalizada.

2.5 Circulação em corredores de Transporte Colectivo

A maior parte dos códigos da estrada europeus permite disposições municipais para que os corredores BUS possam ser partilhados pelas bicicletas. Quase todos os manuais de apoio à decisão relativamente a percursos cicláveis têm recomendações e normativa técnica para a partilha de corredores BUS.

Recomendação:

Permitir aos municípios a adopção desta partilha desde que devidamente sinalizada.



2.6 Caixa de paragem para bicicletas

Grande parte dos acidentes de bicicleta com veículos motores ocorre em cruzamentos. Onde a quantidade de circulação de bicicletas assim o justifica, é comum em certos países a adopção de caixas de paragem para bicicletas para que estas se coloquem visíveis em frente dos condutores de veículos motores em cruzamentos semaforizados.



Recomendação:

Permitir aos municípios a adopção desta forma de sinalização horizontal.

2.7 Contra-sentido em ruas de sentido único

Alguns códigos da estrada europeus permitem a possibilidade de sinalização que permita bicicletas circular em contra-sentido em ruas de sentido único.



Recomendação:

Permitir aos municípios a adopção desta regra desde que devidamente sinalizada.

2.8 Ciclovias

Contrariamente ao que muitos pensam, nem sempre a criação de ciclovias é benéfica à segurança dos ciclistas. A adopção de infra-estruturas segregadas ou semi-segregadas deve ser objecto de cuidadosa análise das características do percurso ciclável. O reequilíbrio na distribuição do espaço público quer seja por razões simbólicas, equidade ou segurança deverá nortear o princípio de qualquer intervenção de forma a tendencialmente reduzir o espaço excessivo que nas últimas décadas foi reservado ao automóvel. Neste contexto, o espaço ciclável em pistas segregadas deve ser reservado para situações fora dos meios urbanos e deve ser sempre que possível retirado ao espaço da rodovia e não ao passeio. Da mesma forma, as faixas cicláveis deverão ser ao nível da rodovia e interagindo com esta da forma mais franca possível, obedecendo ao princípio da bicicleta-veículo e desencorajar a utilização insegura da bicicleta sobre os passeios. Deve-se adoptar para as novas vias padrões de **desenho urbano universal e inclusivo**, com especial atenção ao desenho geométrico para que todos os veículos circulem com a velocidade adequada e pretendida pelo projectista. Na adaptação de vias existentes, adoptar **medidas de acalmia de tráfego**. Nos casos em que se opte pela segregação, a velocidade dos veículos e ciclistas deverá ser diminuída nos cruzamentos tendo especial cuidado em relação a obstáculos à visibilidade mútua. Nos casos de semi-segregação (faixa ciclável) a experiência aconselha a “soltar” o ciclista, para que se aproxime do cruzamento integrado no resto do tráfego para que se possa colocar na faixa de viragem apropriada (ou para que utilizadores menos confiantes utilizem as passadeiras de peões de bicicleta à mão), tal como se comentou em 1.2.

Alguns dos códigos de estrada europeus analisados tornam obrigatória a utilização da ciclovia quando esta existe. Alguns porém, deixam ao critério da avaliação subjectiva da segurança do ciclista a utilização ou não das ciclovias. No caso holandês existem ciclovias obrigatórias, nos casos em que a segurança assim o obriga e ciclovias não obrigatórias para os ciclistas mais vulneráveis.

Recomendação:

A última alteração do Código da Estrada português mantém a obrigação da utilização da ciclovia sempre que ela exista:

O Artigo 78º

Pistas especiais

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

Sendo:

Artigo 1º

Definições legais

o) «Pista especial» — via pública ou via de trânsito especialmente destinada, de acordo com sinalização, ao trânsito de peões, de animais ou de certa espécie de veículos;

(...)

t) «Via de trânsito» — zona longitudinal da faixa de rodagem destinada à circulação de uma única fila de veículos;

Não existindo experiência de desenho de ciclovias em Portugal e considerando que muitas delas põe em perigo o próprio ciclista obrigando-o a violar as mais elementares normas de segurança, **recomenda-se retirar a obrigatoriedade do uso de ciclovias no código da estrada português**. Mesmo quando bem concebidas as ciclovias deverão ser encaradas como formas complementares de protecção dos ciclistas, nomeadamente os mais inexperientes e mais jovens, e nunca como formas de confinar o ciclista a determinado espaço.



2.9 Capacete

Dos códigos da estrada europeus analisados só dois deles obrigam o uso de capacete em certas circunstâncias. Em Espanha, nas vias interurbanas o ciclista tem que usar um capacete homologado e certificado em que as únicas excepções a esta obrigatoriedade

são um tanto arbitrárias e de difícil justificação: rampas ascendentes prolongadas, condições de extremo calor, participação em competições, ciclistas profissionais em treino ou competição, ou possuindo um atestado médico por razões médicas graves (*Artículo 118.1*)⁸; e na Suécia para crianças com menos de dez anos.

O capacete não evita acidentes. No entanto, uma diminuição da velocidade média dos veículos motorizados em 5 km/h reduziria a mortalidade na estrada em 25%⁹. Se o único objectivo é salvar vidas, mais razões existiriam para obrigar o uso de capacetes aos peões (cerca de duzentas mortes por ano) e aos condutores de veículos motores (mais de mil mortes por ano) que aos ciclistas (cerca de cinco dezenas)¹⁰. Nos poucos países em que se tornou o uso do capacete obrigatório para ciclistas esta medida teve como consequência uma redução substancial do número de ciclistas. O estado de Victoria na Austrália tornou o uso do capacete obrigatório em 1990. No ano seguinte houve uma redução de 37% no número de mortes entre ciclistas, no entanto, 40% menos adultos e 60% menos crianças continuaram a usar a bicicleta depois de introdução da lei. O *Board of Education and Science* do Reino Unido concluiu que os efeitos adversos na saúde pública pela redução de exercício físico dos ciclistas que desistiriam da actividade pela lei da obrigatoriedade, não compensaria as vidas salvas pelo uso do capacete¹¹. O mesmo foi reconhecido pelo Supremo Tribunal Australiano em 1996¹².

No entanto, a par com a educação para a segurança de todos os utilizadores do espaço público de todas as idades, **o uso do capacete deverá ser recomendado** aos ciclistas, em especial as crianças que, por disposição psicomotora, gostam de testar os limites da sua perícia e da bicicleta.

Recomendação:

O capacete para ciclistas não deverá ser tornado obrigatório pelo código da estrada português.

⁸ **Artículo 118º** Cascos y otros elementos de protección.

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

⁹ *Killing Speed and Saving Lives*, Department of Transportation, Londres, Reino Unido.

¹⁰ *Sinistralidade Rodoviária 2003*, Ministério do Interior, Direcção Geral de Viação, Lisboa.

¹¹ *Cycle helmets should not be compulsory*, *British Medical Journal*, 1999; 318:1505.

¹² *Supreme Court of the ACT*, Van Schaik and Neuhaus, 1 Maio 1996

Notas de Conclusão

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.



Criança desrespeitando, e bem, o Artigo 90º, quando as campanhas para a segurança rodoviária encorajavam a assertividade e não o receio de fruição e apropriação do espaço público.

A generalidade da literatura de segurança para a bicicleta, chama sempre a atenção que a segurança dos ciclistas aumenta (definindo-a como exposição ao risco e não erradamente como número de acidentes anuais) sempre que aumenta o uso da bicicleta. É por isso mesmo insensato separar a segurança do incentivo à utilização de modos mais sustentáveis para toda a sociedade. A utilização da bicicleta como meio de transporte em Portugal, nomeadamente para as deslocações escolares, diminuiu enormemente em favor do automóvel nos últimos anos. Como consequência, menos crianças são capazes de pedalar junto do restante tráfego, da mesma forma os motoristas desaprenderam a considerar a bicicleta como um dos elementos a ter em consideração na condução. Mas a resposta a este problema real não pode ser dada através da restrição dos direitos dos ciclistas, mas sim aumentando o esforço na educação para a segurança rodoviária e a protecção efectiva do ciclista pela lei.

A utilização das vias de circulação pelos ciclistas é um direito de cidadania. Não se pode instaurar nos automobilistas o sentimento que os ciclistas não têm lugar nas ruas. A segregação das bicicletas do restante tráfego tem efeitos perversos na segurança dos ciclistas, nomeadamente nos cruzamentos¹³.

¹³ Para mais detalhes sobre o assunto consultar o artigo *A Bicicleta à Frente dos Bois – Contributos para uma Reflexão sobre Percursos Cicláveis*, Mário J. Alves, V Congresso Ibérico "A Bicicleta e a Cidade", Oeiras, Portugal.

É igualmente fundamental reduzir a velocidade de circulação dos veículos motores¹⁴. Este desígnio consegue-se não através de sinalização e mais legislação, mas sim através de mais educação e bom e melhor desenho urbano. É necessário apostar em medidas de acalmia de tráfego, nos nossos bairros, em torno das nossas escolas e em muitas das nossas estradas. Em muitas circunstâncias a aposta dever ser dirigida à 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 legitimado pelo código da estrada, a exemplo das “*zones de rencontre*” belgas ou suíças: ruas sem passeios com prioridade a peões¹⁵.

Tanto o novo código da estrada, como a educação para a segurança, como o desenho urbano e a engenharia de tráfego, deve incluir o princípio geral da prudência, impor e garantir o respeito do mais forte em relação ao mais vulnerável. Tal como em muitos dos códigos da estrada europeus, o código português deverá estipular que o condutor não pode pôr em perigo os utentes da via pública mais fracos onde a sua presença seja previsível. Da mesma forma que um condutor de pesados deve ter um comportamento que não cause nenhum perigo a um automóvel, assim se deverá comportar o automóvel em relação aos ciclistas e este em relação aos peões. A civilização europeia exige que a lei e a actuação das forças policiais, tornem bem claro que qualquer comportamento agressivo em espaço público não pode ser tolerado.

¹⁴ Uma redução da velocidade média dos veículos motores em 3 km/h salvaria 5,000 a 6,000 vidas por ano na Europa, evitando 120,000 a 140,000 acidentes e pouparia 20 Bilhões de Euros. *Halving the number of road accident victims in the European Union by 2010: A shared responsibility*, Comissão da Comunidade Europeia, Bruxelas, 2003.

¹⁵ 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.