

# **PROPOSTA ORÇAMENTO PARTICIPATIVO LISBOA'21**



## **ESCOLAS COM PEDALADA**

**Área temática OP'21: Mobilidade inteligente e sustentável**

**Data: 1 de abril de 2021**

## DADOS RESUMO DA PROPOSTA

Título da Proposta: ESCOLAS COM PEDALADA

Proponente: Ricarda Gabriela Gonçalves Fernandes

Coproponente: Paula dos Anjos Rodrigues

Área temática: Mobilidade inteligente e sustentável

Tipo de Proposta: Aquisição ou locação de bens móveis, ou aquisição de serviços de valor inferior a €75.000

Freguesias: São Domingos de Benfica e Benfica

Destinatários: Comunidade Escolar da Escola Básica 2,3 Professor Delfim Santos, Externato Fernão Mendes Pinto, Cooperativa de Ensino de Benfica e Escola Básica 1,2,3 Pedro de Santarém

Impactos da proposta para a Cidade e/ou Freguesia: Melhoria da condição física e do bem-estar da comunidade educativa local, diminuição de tráfego, aumento de segurança rodoviária, diminuição da poluição, sustentabilidade ambiental.

Descrição: Promoção do uso da bicicleta na deslocação casa-escola-casa, junto da comunidade escolar da Escola Professor Delfim Santos (2º e 3º ciclo), Externato Fernão Mendes Pinto (pré-escolar e 1º ciclo), Cooperativa de Ensino de Benfica – CEBE (JI, pré-escolar e 1º ciclo) e Escola Básica 1,2,3 Pedro de Santarém, através de iniciativas que visam consciencializar a comunidade educativa local sobre os benefícios do uso da bicicleta como meio de transporte escolar alternativo, potenciando uma mudança mais célere de mentalidades e de comportamentos e o reforço do vínculo e coesão social. O projecto ESCOLAS COM PEDALADA visa criar diversas acções que pretendemos ver implementadas com a nossa candidatura OP21 integrando-as com algumas iniciativas já existentes promovidas pela CML (como por exemplo o Comboio de Bicicletas, o programa Lisboa sem Rodinhas, o programa de Apoio à aquisição de bicicleta, entre outras), criando e potenciando as condições necessárias para uma mais rápida implementação.

1. ENQUADRAMENTO .....	4
1.1. OBJECTIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E COVID-19 .....	4
1.2. MOBILIDADE ESCOLAR .....	4
1.3. OBJECTIVO DA CANDIDATURA .....	5
2. A UTILIZAÇÃO DA BICICLETA NO QUOTIDIANO .....	6
3. DESTINATÁRIOS E BENEFICIÁRIOS DO PROJECTO .....	9
4. ACÇÕES A IMPLEMENTAR .....	11
EIXO 1   CAMPANHAS LOCAIS DE PROMOÇÃO PARA A UTILIZAÇÃO DE BICICLETA .....	11
EIXO 2   FORMAÇÃO / WORKSHOPS .....	12
EIXO 3   VIAS CICLÁVEIS E SEGURANÇA RODOVIÁRIA .....	12
EIXO 4   PARQUEAMENTO DE BICICLETAS E PREVENÇÃO DE ROUBOS DE BICICLETAS .....	13
EIXO 5   BOLSAS DE BICICLETAS .....	13
5. ENTIDADES PARCEIRAS .....	13
6. OUTRAS ENTIDADES CONTACTADAS .....	14
7. CONCLUSÃO .....	14

## 1. ENQUADRAMENTO

### 1.1. OBJECTIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E COVID-19

Os objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS) das Nações Unidas e a Agenda 2030, e o Pacto Ecológico Europeu e o Pacto de Ação Climática adoptados por Portugal, definem as prioridades e aspirações para um desenvolvimento global e para uma transição ecológica sustentáveis para os próximos anos, envolvendo os cidadãos e fomentando a participação das pessoas e organizações na promoção de comportamentos sustentáveis e saudáveis.

Os modos suaves de deslocação, como a bicicleta, trotinete, patins, skate e o andar a pé, não são utilizados em Lisboa tanto como seria desejável, mas o surgimento da Pandemia Covid 19, apesar de ter provocado enormes impactos ambientais, sociais, económicos e psicológicos sobre indivíduos e famílias, veio colocar estes modos de mobilidade em evidência e permitir uma mudança de mentalidades e de hábitos de deslocação e tornar os comportamentos mais racionais, eficientes e sustentáveis para as cidades e para a comunidade.

Aos já incontestáveis benefícios que estas alternativas já tinham acrescentou-se mais um, e vital: como modo de mobilidade eficaz na redução do risco de contágio pelo coronavírus, quando comparado aos transportes coletivos.

### 1.2. MOBILIDADE ESCOLAR

De acordo com o Relatório Mãos ao Ar de 2019 que fez o levantamento estatístico da mobilidade escolar, 49,6% dos alunos ainda se deslocam para a escola através de transporte individual, 23,6% deslocam-se de transportes públicos e 23,4% vão a pé. Apenas 1% se desloca de bicicleta para a escola.

Tendo por base uma pequena amostragem que fizemos junto de alguns pais e encarregados de educação de alunos que frequentam as escolas da zona de Benfica e São Domingos de Benfica, verificámos que existe a vontade e o desejo dos alunos poderem utilizar a bicicleta na deslocação casa-escola-casa, como alternativa à utilização do carro particular ou do transporte público.

### 1.3. OBJECTIVO DA CANDIDATURA

Esta candidatura tem como objectivo a implementação num grupo inicial de escolas, Escolas-piloto, localizadas na Junta de Freguesia de São Domingos de Benfica e na Junta de Freguesia de Benfica, de diversas iniciativas que se interligam e complementam com as iniciativas promovidas, dinamizadas e em execução pela Câmara Municipal de Lisboa (CML)<sup>1</sup>, para a promoção a utilização de bicicleta como meio alternativo seguro de transporte escolar citadino, visando a remodelando da mentalidade e hábitos existentes, e a participação de pessoas e organizações na promoção de comportamentos sustentáveis, desincentivando o uso de automóvel particular, designadamente as seguintes:

- Consciencializar a comunidade educativa local sobre os benefícios do uso da bicicleta como meio de transporte escolar, potenciando uma mudança mais célere de mentalidades e de comportamentos e o reforço do vínculo e coesão social. As crianças e jovens são importantes aliados na promoção e divulgação deste modo de transporte pela capacidade que têm de moldar os adultos;
- Promover e divulgar o Programa Municipal de Comboios de Bicicletas de Lisboa junto dos Pais e Encarregados de Educação das escolas de ambas as freguesias, tendo em vista a inscrição das crianças/jovens interessados em integrarem o Comboio de Bicicletas, a criar;
- Promover e incentivar a criação de linhas de comboio de bicicletas informais e autónomas para os alunos mais velhos.

---

<sup>1</sup> Estamos a referir-nos especificamente aos trabalhos de aumento da extensão da rede de ciclovias de Lisboa para a zona de Benfica e São Domingos de Benfica previsto para 2021 que permitirá a criação de condições seguras de circulação nas zonas de Benfica e São Domingos de Benfica, a implementação de uma rede de bicicletários e de estacionamento para bicicletas por toda a cidade, o Programa Municipal de Comboios de Bicicletas de Lisboa, o Programa Lisboa Sem Rodinhas, a instalação de novos postos de bicicletas partilhadas GIRA e o Programa de Apoio à Aquisição de Bicicletas para Uso Citadino.

## 2. A UTILIZAÇÃO DA BICICLETA NO QUOTIDIANO

De todos os modos de deslocação suave a bicicleta ganha destaque.

A utilização da bicicleta promove hábitos saudáveis, comportamentos ambientais e economicamente sustentáveis. Por outro lado, o investimento nas infraestruturas viárias potencia o uso da bicicleta de forma segura nas deslocações quotidianas. Acresce ainda que os organismos internacionais recomendaram o uso da bicicleta como um meio de transporte alternativo durante a pandemia Covid-19.

São diversas as vantagens de utilização da bicicleta como transporte citadino e utilitário, quer para o planeta, quer para a cidade de Lisboa, quer para a saúde e bem-estar do ciclista:

### a) Poupança para as famílias

A utilização da bicicleta no quotidiano permite poupar no orçamento familiar os custos que dependem da utilização do automóvel. Os custos de propriedade e manutenção de uma bicicleta são incomparavelmente inferiores ao custo de propriedade e manutenção de um carro.

### b) Economia Nacional

A utilização massiva da bicicleta tem várias vantagens económicas para o país:

- menores custos de deslocação,
- a poupança de tempo evitando-se também os custos com congestionamentos de tráfego,
- menores custos de construção e manutenção de infraestruturas,
- melhoria do saldo da balança comercial, redução da dependência energética e risco de abastecimento,
- a promoção da indústria nacional e emprego no ramo das bicicletas, sendo Portugal o maior exportador de bicicletas da Europa,
- o incremento da segurança rodoviária,
- a diminuição dos custos com saúde,

- o aumento do bem-estar pessoal e o consequente
- aumento de produtividade.

c) Saúde e bem-estar individual

A utilização de bicicleta permite realizar exercício de forma moderada e regular, combatendo o sedentarismo e diminuindo a probabilidade de incidência de diversas doenças. Como consequência, um menor gasto com medicamentos e tratamentos de saúde e uma melhor qualidade de vida.

Por outro lado, pedalar aumenta a irrigação do cérebro, dá maior sensação de prazer, proporciona bem-estar e eleva o humor do seu utilizador.

d) Saúde pública

Incentivar o uso da bicicleta significa, em longo prazo, um menor gasto com medicamentos e tratamentos de saúde e melhor qualidade de vida para a população.

e) Tempo

Utilizando a bicicleta conseguimos escapar às intermináveis filas de trânsito, ao tempo perdido a procurar um lugar de estacionamento e aos atrasos dos transportes públicos, o que torna a bicicleta um meio de transporte conveniente, flexível e, por vezes, tão ou mais rápido para as deslocações em cidade. E quanto mais pessoas optarem por utilizar bicicletas, menos trânsito haverá, mais seguros serão os percursos, mais rápidos serão os transportes públicos e mais pessoas passarão a utilizar os transportes públicos. É como se diz uma “pescadinha de rabo-na-boca”.

f) Poluição do ar e alterações climáticas

A bicicleta não emite, durante a sua locomoção, qualquer poluente atmosférico nem gás com efeito de estufa. Estudos da Organização Mundial de Saúde relacionam tráfego automóvel com milhões de mortes por doenças pulmonares. Menos viaturas motorizadas a circular, ar mais limpo para respirar.

g) Poluição sonora

A poluição sonora provocada por veículos motorizados provoca danos para a saúde humana, quer físicos quer psicológicos. A poluição sonora proveniente de rodovias, afeta também vários ecossistemas ambientais, essencialmente na fauna. A bicicleta emite níveis de ruído consideravelmente inferiores aos de um veículo motorizado.

h) Espaço público

Uma bicicleta ocupa 7 a 9 vezes menos espaço que um automóvel e a utilização massiva do automóvel obriga à construção de várias infraestruturas viárias e parqueamentos que ocupam o espaço público. Esse espaço poderia ser usado para fins de lazer como jardins ou parques públicos, parques infantis, esplanadas ou campos de jogos.

i) Eficiência energética

O consumo energético do automóvel (combustível) é cerca de 20 vezes superior ao consumo energético da bicicleta (energia alimentar). Um automóvel tem uma taxa de ocupação média de 1,2 ocupantes por veículo. A utilização da bicicleta potencia também a redução da obesidade (energia acumulada) e consequentemente as doenças associadas a essa condição.

j) Segurança rodoviária

Quantas mais pessoas usarem a bicicleta numa determinada cidade, mais seguro se torna andar de bicicleta e andar a pé. O comportamento dos condutores de automóveis torna-se mais prudente, quando o número de ciclistas e pedestres aumenta. Promovem assim uma acalmia de tráfego induzindo os automobilistas a circularem com maior atenção aos ciclistas.

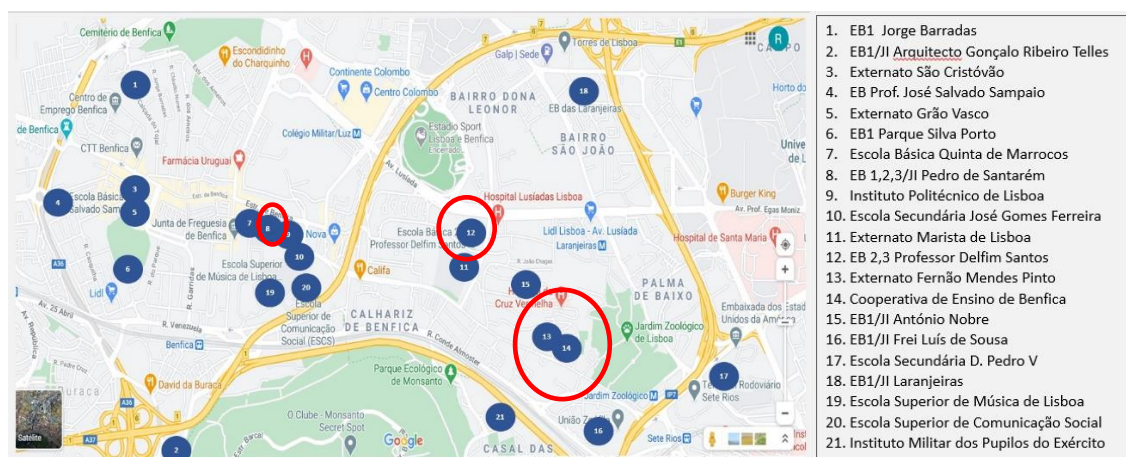
k) Tendência/Imagem de marca

Andar de bicicleta é *trendy*, mas também faz parte de uma grande mudança de mentalidades e de hábitos e de consciência social. O uso da bicicleta é o expoente de uma nova cultura urbana e ambiental.

Por todos estes motivos, devem ser criadas medidas onde a bicicleta seja o meio de transporte alternativo e viável e a sua utilização deve assumir um papel cada vez mais ativo e preponderante na sociedade.

### 3. DESTINATÁRIOS E BENEFICIÁRIOS DO PROJECTO

Estão localizadas na Junta de Freguesia de São Domingos de Benfica e na Junta de Freguesia de Benfica pelo menos 21 instituições de ensino (mapa abaixo) sendo possível identificar, com facilidade, grupos de escolas que têm uma proximidade geográfica relativamente curta entre si.



Os destinatários desta iniciativa serão, numa 1ª fase as seguintes Escolas-piloto (assinaladas no mapa):

- Escola Básica 2,3 Professor Delfim Santos (n.º 12 no mapa)
- Externato Fernão Mendes Pinto (n.º 13 no mapa)
- Cooperativa de Ensino de Benfica (n. 14 no mapa)
- Escola Básica 1,2,3 Pedro de Santarém (n. 8 no mapa)

Este grupo de escolas dos 1º, 2º e 3º ciclos acolhe diariamente um total de 2.700 alunos, dos 3 aos 15 anos.

Dada a proximidade entre as escolas, as chegadas diárias, bem como os regressos a casa, trazem para estas zonas escolares uma grande afluência diária de viaturas particulares provocando, por esse facto, diversos congestionamentos nas zonas circundantes.

Durante o período de confinamento e o respectivo encerramento das escolas, foi possível verificar a diminuição significativa da circulação, traduzindo-se numa melhoria da qualidade do ar e níveis de ruído.

Para além da redução da poluição, a transição para uma mobilidade suave permite também melhorar os níveis gerais de saúde e bem-estar das crianças, ao mesmo tempo que combate o sedentarismo e obesidade das crianças.

Existem também evidências que as crianças que se deslocam de forma mais activa para a escola têm melhor rendimento académico e bem-estar psicológico. E crianças que estão habituadas desde cedo a deslocar-se desta forma para a escola, tendem a manter o mesmo hábito à medida que crescem.

Por outro lado, a utilização da bicicleta por parte dos jovens permite uma maior independência nas suas deslocações face a qualquer outro modo de transporte.

Os alunos, professores e auxiliares educativos das Escolas-piloto serão os beneficiários da iniciativa.

Os restantes utilizadores de bicicleta, bem como toda a comunidade que reside, trabalha e estuda nas proximidades das escolas seriam também beneficiados indirectamente pelas iniciativas propostas, que possibilitarão a melhoria das condições de trânsito, de barulho e de qualidade do ar.

#### 4. ACÇÕES A IMPLEMENTAR

Na implementação deste projecto procura-se salvaguardar os factores que influenciam a decisão dos pais sobre uma mobilidade activa para a escola: as distâncias percorridas, a segurança nos trajectos, o roubo das bicicletas, o cumprimento de horários, as características e as políticas da escola e os recursos individuais que seriam necessários. Simultaneamente, procura-se consciencializar a comunidade educativa local sobre os benefícios do uso da bicicleta como meio de transporte escolar, potenciando uma mudança mais célere de mentalidades e de comportamentos, moldando influências e reforçando o vínculo e a coesão social.

O projecto ESCOLAS COM PEDALADA visa criar diversas acções que pretendemos ver implementadas com a nossa candidatura OP21, integrando-as com algumas iniciativas já existentes promovidas quer pela CML quer por outras entidades na cidade de Lisboa, quer inclusive com algumas iniciativas já existentes na Escola Pedro de Santarém. Desde o ano escolar 2014/2015 que a Escola Pedro de Santarém, promove aulas de aprendizagem de bicicleta a grupos de alunos e integra desde essa altura o ciclismo como modalidade de Desporto Escolar.

Pretende-se, por isso, obter sinergias e ganhar vantagem na implementação integrada das iniciativas apresentadas nas Escolas-piloto.

As iniciativas que propomos dividem-se nos seguintes eixos de actuação:

##### EIXO 1 | CAMPANHAS LOCAIS DE PROMOÇÃO PARA A UTILIZAÇÃO DE BICICLETA

ACÇÃO 1: Desenvolver um cartaz do projecto ESCOLAS COM PEDALADA e a insígnia ESCOLA AMIGA DAS BICICLETAS que identifique a iniciativa e que seja utilizada nas escolas que se comprometem a incentivar o uso da bicicleta junto da sua comunidade educativa.

ACÇÃO 2: Divulgar o Programa Linha de Comboios de Bicicletas junto dos Pais e Encarregados de Educação das Escolas piloto, através das Direcções das próprias Escolas e Associações de Pais, tendo em vista a inscrição das crianças/jovens interessados.

ACÇÃO 3: Produzir 4 telas publicitárias para o projecto, para exposição no exterior de cada Escola-piloto.

ACÇÃO 4: Identificar e convidar uma figura um atleta/publica/influencer/ que partilhe dos mesmos valores de responsabilidade social e ambiental para apadrinhar o projecto e acompanhar e divulgar publicamente a sua execução e evolução.

ACÇÃO 5: Criar Clubes Escolares de Ciclismo/BTT em parceria com as Academias de Ciclismo Locais (LX Cyxling) e com a Federação Portuguesa de Ciclismo para a dinamização e promoção do desporto de competição.

## EIXO 2 | FORMAÇÃO / WORKSHOPS

Acção 1: Fazer workshops nas Escolas-piloto a todos os alunos do 1º ciclo e aos alunos do 2ª e 3ª ciclo que não saibam andar de bicicleta, em parceria com academias locais de ciclismo).

Acção 2: Fazer cursos de condução segura para as crianças e jovens das Escolas-piloto em parceria com academias locais de ciclismo. Pretende-se que os alunos mais velhos possam criar, informalmente e de forma autónoma, as suas próprias linhas de comboio de bicicletas).

Acção 3: Criar pequenas ciclofincinas escolares, em parceria com a Direcção de cada Escola, para dar a conhecer às crianças e jovens dos 2º e 3º os conhecimentos básicos de mecânica de uma bicicleta e tornarem-se responsáveis pelas suas pequenas manutenções e reparações

## EIXO 3 | VIAS CICLÁVEIS E SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Acção 1: Identificar e divulgar os mapas dos itinerários e corredores cicláveis nas zonas de Benfica e São Domingos de Benfica que assegurem uma rede ciclável contínua, acessível, confortável e segura com percursos de acesso a cada uma das Escolas-piloto, em parceria com a CML, Juntas de Freguesia e associações de mobilidade urbana de bicicleta.

Acção 2: Criar uma linha de Comboio de Bicicletas em São Domingos de Benfica e em Benfica.

Acção 3: Colocar sinalética local e de proximidade para incremento da segurança, junto dos percursos cicláveis nos eixos rodoviários partilhados.

Acção 4: Implementar medidas físicas de acalmia de tráfego nos acessos directos às Escolas-piloto através da implementação de Zonas 30 e/ou da colocação de lombas redutoras de velocidade.

#### EIXO 4 | PARQUEAMENTO DE BICICLETAS E PREVENÇÃO DE ROUBOS DE BICICLETAS

Acção 1: Instalar parqueamentos seguros de bicicletas no exterior das Escolas-piloto (em complemento aos parqueamentos no interior das Escolas que se prevê que venham a ser instalados pela CML);

#### EIXO 5 | BOLSAS DE BICICLETAS

Acção 1: Adquirir bicicletas convencionais e 1 bicicleta adaptada para crianças com necessidades especiais, bem como os respectivos capacetes, ajustada às idades escolares dos destinatários. As bicicletas serão utilizadas de forma partilhada nas aulas de Educação Física, Desporto Escolar e Clubes Escolares e serão geridas pela Escola.

- Delfim Santos: até 40 bicicletas + 1 bicicleta adaptada<sup>2</sup>;
- Externato Fernão Pinto: até 8 bicicletas + 1 bicicleta adaptada<sup>3</sup>
- Cooperativa de Ensino de Benfica: até 8 bicicletas + 1 adaptada<sup>3</sup>
- Pedro de Santarém: até 30 bicicletas + 1 bicicleta adaptada<sup>2</sup>

### 5. ENTIDADES PARCEIRAS

As entidades seguintes fazem parte das entidades signatárias da proposta:

- Associação de Pais Escola Básica 2,3 Professor Delfim Santos (entidade promotora da candidatura):
- Direcção da Cooperativa de Ensino de Benfica (CEBE)
- Associação de Pais do Externato Fernão Mendes Pinto
- Associação de Pais Escola Básica 1,2,3 Escola Pedro Santarém

---

<sup>2</sup> Caso a escola tenha crianças com NEE

<sup>3</sup> A bicicleta adaptada poderá ser partilhada por ambas as escolas, dada a sua proximidade geográfica.

## 6. OUTRAS ENTIDADES CONTACTADAS

No âmbito dos trabalhos de preparação desta proposta, foram contactadas as seguintes entidades, que manifestaram interesse em acompanhar e/ou participar na implementação da iniciativa:

- Direcção do Agrupamento das Escolas das Laranjeiras
- LX Cycling – Academia de Ciclismo de Lisboa
- MUBI - Associação pela Mobilidade Urbana de Bicicleta
- CicloExpresso do Oriente
- Federação Portuguesa de Ciclismo
- Linha de Comboio de Bicicletas de Lisboa (CML)
- Junta de Freguesia de Benfica

Foram também contactadas as seguintes entidades, para as quais ainda aguardamos uma resposta aos nossos contactos:

- Associação de Pais do Externato Marista de Lisboa
- Associação de Pais da Escola Quinta de Marrocos
- Junta de Freguesia de São Domingos de Benfica

## 7. CONCLUSÃO

A alteração de mentalidade e de hábitos que se têm vindo a verificar, aliada à melhorias das condições rodoviárias e da construção de ciclovias, permitem-nos dizer que estão criadas as condições ideais para se fazer esta mudança.

Dinamizar nas escolas as iniciativas propostas permite-nos utilizar o poder de influência que as crianças têm nos adultos e por outro, permite que as crianças e os jovens adquiram e mantenham esses bons comportamentos para o futuro.

A implementação do projecto pode ser feita em diversas dimensões e por eixos/anéis de proximidade. O modelo desenhado para esta iniciativa, poderá ser posteriormente replicável e escalável para as restantes escolas da Junta de Freguesia de Benfica e de São Domingos de Benfica, as quais, por restrições orçamentais, não puderam ser incluídas nesta proposta.

Acreditamos assim, que a bicicleta irá tornar-se uma alternativa activa ao uso do carro, não poluente e muito mais divertida!