

Exmo. Sr. Procurador Geral Adjunto junto do Tribunal Administrativo de Círculo de Lisboa

MUBI – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta, associação de direito privado sem fins lucrativos, com sede na Rua António Nobre, 5, 2º, 1500-046 Lisboa, NIF 509005489, que tem como missão ‘contribuir para criar condições para que indivíduos, famílias e organizações possam utilizar a bicicleta como veículo utilitário de forma eficiente, segura e agradável, e que os benefícios desta opção sejam amplamente reconhecidos’;

e

Zero - Associação Sistema Terrestre Sustentável, associação sem fins lucrativos, com sede na Avenida de Berna, n.o 31 – 2.o Dto., (sala 2), 1050-038 Lisboa, NIF: 513762000, que tem entre os seus objectivos ‘contribuir para um conjunto de metas de sustentabilidade, onde a noção de zero seja o aspeto fundamental motivador da ação, nomeadamente no que respeita ao uso de zero combustíveis fósseis e poluição zero’ e ‘promover ações que contribuam para travar e reverter a degradação ambiental e a insustentabilidade no uso dos recursos naturais, fomentando um desenvolvimento sustentável (...) com o objetivo de respeitar os limites do planeta e promover a equidade e coesão social.

Ao abrigo e com a legitimidade que lhes é conferida pelo art. 52.º 3 da CRP, pela Lei de Bases do Ambiente e pelo artigo 2.º Lei n.º 83/95 de 31 de agosto (Lei de Participação procedimento e de Ação Popular), atenta a sua condição de Associação de defesa do ambiente e mobilidade urbana sustentável, e atenta a sua qualidade de associação titular do direito ao ambiente, domínio público, e qualidade de vida, vêm, nos termos da legislação supra referida e no exercício cumulativo do seu direito de participação procedimental e do seu direito de ação popular para a prevenção e cessação de infrações ao ambiente, qualidade, domínio público e aos instrumentos de gestão

territorial, e, ainda, no exercício do seu dever de informar (previsto na lei), informar e requerer a V. Exa. o seguinte:

Introdução

1. No dia 12 de Outubro do corrente ano, quinta-feira, a Câmara Municipal de Lisboa e a EMEL tornaram pública a sua intenção de remover parcialmente a ciclovia da Avenida de Berna, tendo dado início à obra no dia 16 de Outubro, segunda-feira, 1 dia útil depois desse aviso (doc. 1).
2. O que, alegadamente, motiva a remoção da ciclovia é a devolução de 70 lugares de estacionamento, conforme estudo prévio constante da INF/1020/DGM/DMM/CML/22 (doc. 2).
3. A obra visa também anular toda a ciclovia unidirecional no lado Norte da Avenida, substituir parte da ciclovia unidirecional no lado Sul (a qual dispõe de um espaço canal de 2,65m, incluindo afastamento à via) por uma ciclovia bidirecional e anular a restante parte da ciclovia no lado Sul, desviando a ligação ciclável para um percurso banalizado (30+bici) pela Avenida Elias Garcia (cfr., igualmente, doc. 1).
4. A obra está a ser executada pela EMEL, mas desconhece-se qual o Despacho da CML que incidiu na informação atrás referida, bem como o teor da decisão da EMEL e respetivos fundamentos que lhe permitiram avançar com a obra.

A Avenida de Berna:

5. A Avenida da Berna está classificada como uma via estruturante de 2.º nível, nos termos do Plano Diretor Municipal de Lisboa (PDM).
6. A zona da Avenida de Berna tem forte disponibilidade de transporte público. Além do Metro de Lisboa e dos autocarros da Carris Metropolitana é atravessada pelas carreiras de autocarro 716, 726 e 756 da Carris.
7. Esta é uma das zonas da Cidade (possivelmente do país) mais bem servidas de transportes públicos, não havendo nenhum motivo para se privilegiar a utilização do automóvel privado, quer por parte dos moradores, quer por parte daqueles que ali se deslocam ou que ali trabalham ou estudam.

A fluidez do Transporte Público na Avenida de Berna

8. A desejável fluidez do transporte público esteve na origem da decisão de em 2021 se remover o estacionamento da Avenida de Berna, contíguo ao corredor BUS, que provocava atrito no mesmo. Aproveitou-se a oportunidade para implementar a ciclovia que estava planeada para aquele eixo (doc. 3).
9. A Câmara Municipal de Lisboa, que gere a Carris, tem como intenção aumentar ainda mais a disponibilidade de transporte público na Avenida de Berna e prolongar o corredor BUS da Avenida de Ceuta até à Avenida João XXI, para depois seguir por esta até ao coração do Areeiro (cfr. **documento n.º 3**). Consequentemente, de 2017 para 2019 a oferta da Carris na Avenida de Berna cresceu 17,2%, transportando 5,6 milhões de passageiros em 2019 (cfr. **documento n.º 3**). Persistindo no reforço do transporte público na Avenida de Berna, só no primeiro trimestre de 2022, a Carris transportou 4,9 milhões de passageiros na Avenida de Berna – quase o dobro do que se verificou em 2019 (cfr. Dados da Carris Metropolitana Open Data, disponíveis em <https://www.carrismetropolitana.pt/opendata/>).

A ciclovia da Avenida de Berna:

10. A ciclovia da Avenida de Berna faz parte da Rede Ciclável Principal, a qual visa garantir os percursos estruturantes da cidade e assegurar a segurança a utilizadores de qualquer idade e nível de agilidade (cfr. Move 2030 - Visão Estratégica para a Mobilidade em Lisboa, Proposta 598/2019, aprovada em Assembleia Municipal a 28 de janeiro de 2020).
11. A ciclovia da Avenida de Berna está implantada numa zona da Cidade com forte apetência para o uso da bicicleta e onde a rede ciclável já se apresenta contínua.
12. A ciclovia da Avenida de Berna interliga diversas universidades, hospitais, museus, jardins e interfaces de transportes, para além de servir uma área densamente povoada e que constitui um importante pólo de emprego.
13. A ciclovia da Avenida de Berna integra o conjunto das ciclovias que confluem à Praça de Espanha, ligando-se: às ciclovias da Avenida dos Combatentes e Avenida Lusíada que trazem todos os ciclistas da Zona Noroeste da Cidade; às ciclovias da Av. Gulbenkian e de Campolide, que trazem ciclistas da zona Sul e Sudoeste; e à ciclovia

da Rua Professor Lima Basto, que traz ciclistas da segunda estação com mais comboios/dia da cidade, Sete Rios. A ciclovia conecta todas estas ciclovias à ciclovia do Eixo Central e às demais a que esta dá acesso, de forma contínua e segura.

14. A Ciclovia da Avenida de Berna situa-se numa área onde o sistema de bicicletas partilhado GIRA está bem sedimentado, apresentando em 2023 uma média de 4151 utilizadores/dia (muitos dos quais a utilizam duas vezes, ida e volta), com média de idades de 35 anos (cfr. dados do EMEL Open Data, disponíveis em <https://emel.city-platform.com/opendata/>)
15. A ciclovia da Avenida de Berna, desde a sua instalação em 2021, viu a sua utilização mais do que quadruplicar, passando de uma média (a 7 dias de passagens diárias) de 157 para uma média de 670 passagens por dia em Outubro de 2023. O recorde do número de passagens registou-se no dia 4 de agosto de 2023, com 829 passagens num só dia (cfr. dados dos contadores de bicicletas da CML, disponíveis em <https://www.ciclovias.pt/contadores/?loc=1415>)
16. A ciclovia da Avenida de Berna é hoje percurso de linhas de Comboios de Bicicletas, que levam crianças para a escola. Estas crianças hoje beneficiam de uma ciclovia segregada, contínua e, portanto, de uma infraestrutura segura.

As razões para retirada do estacionamento na Avenida de Berna/a falta de razões para o seu regresso:

17. A remoção parcial da ciclovia é alegadamente motivada pelo intuito de repor 70 lugares de estacionamento (cfr. doc. 1 e 2).
18. A melhoria da fluidez no corredor BUS ali existente foi, como se disse atrás, a principal razão para a retirada do estacionamento da Avenida de Berna, quando ao mesmo tempo foi implantada a ciclovia aqui em causa (2021), (cfr. doc. n.º 3).
19. Na altura, foram contabilizados os automóveis estacionados durante a noite na Avenida de Berna (portanto de residentes), tendo-se contabilizado 60. Para compensar a perda foi tornado exclusivo para residentes um número significativo de lugares nas ruas envolventes, tendo a Presidente da Junta de Freguesia das Avenidas Novas, onde a Av. de Berna se situa, considerado que esta alternativa cobria as necessidades dos residentes (cfr. doc. 4)

20. Segundo os últimos dados que pudemos obter, a ocupação dos parques subterrâneos, quer da Avenida de Berna, quer da Visconde Valbom, apresentam ocupações médias inferiores a 50% da sua capacidade (cfr. doc 3).
21. Por outro lado, não foi apresentado qualquer estudo e muito menos qualquer fundamento para a reposição dos lugares de estacionamento, nem para a retirada da ciclovia, como obriga a lei. Na verdade, a informação que aqui se junta como doc. 2 onde, provavelmente, assentam as decisões em causa, é, quanto a isso, completamente omissa.
22. Acresce que, para além de não se ver qualquer fundamento para repor o estacionamento na Avenida, a sua reintrodução será prejudicial para o ambiente pois provocará, necessariamente, atrito na faixa BUS, comprometendo a fluidez do transporte público e inibirá a utilização da bicicleta como meio de transporte, beneficiando o automóvel particular em detrimento dos modos de transporte sustentáveis.

A violação da lei e das boas práticas:

23. A reintrodução do estacionamento na Avenida contraria o disposto no PDM que no seu artigo 70º e Anexo VII desaconselha estacionamento em vias de 2º nível, o qual só poderá ser autorizado mediante regulamentação própria e sujeito a restrições operacionais da via.
24. Ora, não foi apresentado qualquer estudo específico para o efeito, pelo que não existem dúvidas da violação do citado artigo.
25. Lembre-se que quando a lei exige a fundamentação do ato a mesma é obrigatória (art. 151º, n.º 1, al. d) e art. 152º, n.º 1 do CPA) pelo que, tal não tendo acontecido, o ato terá de ser considerado inválido.
26. Contraria também as boas práticas que desaconselham estacionamento ao lado de faixas BUS, por comprometer a fluidez e eficiência do transporte público (motivo primeiro que justificou a remoção do estacionamento naquela via), um dos pilares de uma boa política ambiental e de uma cidade sustentável.
27. Por outro lado, a descontinuidade que as obras em apreço provocará na pista ciclável da Avenida de Berna, contraria o MOVE 2030 - Visão Estratégica para a Mobilidade em Lisboa, [proposta 598/2019](#), aprovada em Assembleia Municipal a 28 de Janeiro

de 2020 e que fez parte dos Termos de Referência do Plano de Mobilidade Sustentável de Lisboa, [proposta n.º 766/2022](#), lançado já por este executivo a 12 de Dezembro de 2022, o qual indica a Av. de Berna como um dos Eixos de Hierarquia Principal da Rede Ciclável.

28. E contraria o PDM que, no seu artigo 71.º e no Anexo VIII, determina que em vias com tráfego superior a 12 000 automóveis/dia e velocidade de 50 ou mais km/h, como é o caso (a própria CML reconhece o excesso de velocidade, cfr. doc. n.º 3) a infraestrutura ciclável deve ser segregada e contínua.
29. Para além do mais, contraria o próprio manual “O Desenho da Rua – Manual de Espaço Público”, desenvolvido pela Câmara Municipal de Lisboa e que reúne ‘recomendações e boas práticas’ a seguir por aqueles que ‘têm como missão e responsabilidade a construção e a gestão do espaço público’, e que, à semelhança do PDM, estabelece que, nas vias estruturantes com velocidade de circulação não inferior a 50 km/h e com volume de tráfego rodoviário muito elevado (superior a 10.000 veículos/dia), a implementação de pistas cicláveis deve ser segregada.
30. É verdade que o projeto em implementação (doc. 1) propõe numa determinada parte a substituição da pista unidirecional existente por um percurso ciclável bidirecional. No entanto, tal possibilidade é, em si mesma, ilegal pois é obrigatório que esse tipo de via tenha, pelo menos 2,60m de largura (excecionalmente 2,40) e um afastamento mínimo de 0,50m em relação a outros eixos viários, num total mínimo de 2,90m. Ora, no local, tal é impossível por falta de espaço, pois a distância entre ao passeio e a faixa de rodagem é apenas de 2,65m, contrariando-se também por aqui, o constante na lei e no referido manual.
31. Acresce que contraria o MOVE 2030 - Visão Estratégica para a Mobilidade em Lisboa, [proposta 598/2019](#), aprovada em Assembleia Municipal a 28 de Janeiro de 2020 e que fez parte dos Termos de Referência do Plano de Mobilidade Sustentável de Lisboa, [proposta n.º 766/2022](#), lançado já por este executivo a 12 de Dezembro de 2022, também onde este sustenta que Lisboa deverá consolidar ‘uma rede ciclável estruturante, contínua, segura e funcional, que relacione interfaces, zonas residenciais, grandes equipamentos, centros de emprego, zonas verdes e de lazer e aponte ligações aos concelhos vizinhos com pelo menos 200 km de novos percursos cicláveis’.

32. Mais, a obra em execução não visa a ‘expansão da rede ciclável’, não consolida a rede ciclável existente, não dá seguimento a uma ‘estratégia ambiciosa de promoção do modo ciclável’ como alternativa de transporte, nem tão pouco visa a segurança, como seria expectável face ao que está previsto no Plano de Atividades e Orçamento EMEL 2022-2025 (cfr. doc disponível em https://www.emel.pt/fotos/financeiro/pao_emel_2022-2025_218841968629de42d286c6.pdf). Pelo contrário, constitui uma rutura na Rede Ciclável Principal, comprometendo gravemente, não apenas a segurança percecionada, mas também a segurança real das pessoas que continuarão a utilizar aquele eixo em bicicleta.

Mais,

33. Inibirá outros de utilizar a bicicleta, penalizando o seu uso como meio de transporte alternativo em Lisboa.

34. Prejudica as quase 700 pessoas que ali hoje passam diariamente de bicicleta (cfr. dados públicos do contador de velocípedes da Av. de Berna (<https://www.ciclovias.pt/contadores/?loc=1415>)).

35. Prejudica as pessoas que se deslocam em cadeiras de rodas, já que as ciclovias (e a da Av. de Berna particular) são frequentemente o único trajeto seguro e com pavimento confortável que têm para se deslocar em Lisboa.

36. Ignora a petição “Avenida de Berna - Intervenção a Pensar nas Pessoas”, pela manutenção e melhoria da ciclovias da Av. de Berna bem como a melhoria do espaço público na sua globalidade - incluindo mais espaço para peões, mais segurança rodoviária e melhorias na ciclovias – que recolheu mais de 1.000 assinaturas, 800 online (cfr. se verifica em <https://peticaopublica.com/?pi=Avenida-de-Berna> e mais de 200 em papel (cfr. doc 5).

37. Esta medida tem ainda necessárias implicações negativas no compromisso firmado com a União Europeia para com a Missão Cidades - 100 cidades neutras e inteligentes até 2030 (cfr. se lê em https://lisboaparapessoas.pt/wp-content/uploads/2022/02/proposta222022_final.pdf) pois prejudica e contraria o sistema de mobilidade activa apresentado na respetiva candidatura, onde a ciclovias da Avenida de Berna é tida como um eixo estruturante da rede ciclável e em que se propõem medidas de melhoria do fluxo dos transportes públicos.

38. Por outro lado, a falta de fundamentação implica a invalidade do ato administrativo (arts. 161º e ss do CPA).

Conclusão:

39. Face a todo o exposto, só pode considerar-se que esta obra viola o PDM (arts. 70º Anexo VII e 71º, Anexo VIII) que, em termos de ordenamento do território, é o instrumento aplicável à questão em apreço, contrariando as estratégias e manuais aprovados pela própria Câmara Municipal de Lisboa quanto a vias rodoviárias estruturantes, infraestrutura cicláveis e ambições.

40. Impõe-se, pois, à administração municipal, o dever vinculado de não autorizar obras que violem o PDM, o que, aqui, acontece, até porque não apresenta qualquer fundamentação, neste caso obrigatória, para a sua tomada de decisão.

41. As disposições do PDM são de cumprimento obrigatório e os atos praticados na sua violação são nulos.

42. Ora, como refere a lei “os factos geradores de nulidade e quaisquer outros factos donde possa resultar a nulidade de atos administrativos devem ser participados, por quem deles tenham conhecimento ao Ministério Público para efeitos de interposição do competente recurso contencioso e respetivos meios processuais acessórios”.

Termos pelos quais, ao abrigo da Lei de Acção Popular e do artigo 69.º do RJUE se prestam as presentes informações e se requer a V. Exa. que se diligencie no sentido de, em conformidade, ser intimada a Câmara Municipal de Lisboa e a Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (EMEL) para suspenderem, de imediato, a obra em questão, bem como para juntar o respetivo processo administrativo.