

BRASÍLIA

a cultura da bicicleta no Distrito Federal

DÁ PEDAL



A MELHOR AMIGA DO HOMEM

Ir de bike, muitas vezes, é bem mais divertido, rápido e saudável. E a propósito, mais inteligente. Só temos que aprender a compartilhar as vias, para que isso seja cada vez mais seguro. É bom para todos! Imagine menos carros disputando vagas para estacionar, menos carros se aglomerando nos congestionamentos...

É só respeitar aquela pessoa que vai de bike!





CICLOTURISMO

VOU DE BIKE

CICLOATIVISMO

ESPORTE

GRUPOS CICLISTICOS



EXPEDIENTE

FOTOGRAFIA E TEXTO MIGUEL REIS . DIAGRAMAÇÃO JULIANA REIS . ORIENTADOR MARCELO FEIJÓ

EDITORIAL

A bicicleta é a máquina mais eficiente já criada pelo homem. Da força aplicada pelas pernas no pedal, apenas 1% se perde durante a transmissão para a roda traseira. Com isso, é relativamente fácil manter uma velocidade entre 15 e 20Km/h, comodidade que vai aumentando para o usuário com o uso rotineiro, em razão do condicionamento físico que ela proporciona. Assim, se locomover sobre as rodas de uma bike tem sido apontado como uma das mais inteligentes formas de se contornar um dos maiores problemas das grandes cidades: o trânsito caótico.

Além disso, ela também ajuda a diminuir as emissões de poluentes na atmosfera. Em um contexto em que a sustentabilidade e a preocupação ambiental vem sendo constantemente lembradas, a atitude de pedalar ganha ainda mais pontos a cada dia.

Nos chamados desafios modais (modal, em termos de logística de transporte, refere-se às propriedades dos veículos e das vias por onde eles trafegam), a bicicleta tem se posicionado em geral apenas atrás das motocicletas no quesito menor tempo de deslocamento urbano, porém com pequena vantagem para as motos, e lembrando que como veículos motorizados elas contribuem para a poluição, são mais caras e consomem combustível e, portanto, tem um custo financeiro maior que as bicicletas.

Em se tratando do custo, é claro que existem bicicletas de preços bastante elevados. No entanto, outras são extremamente acessíveis, inclusive à população carente. Assim, tanto o gasto para a aquisição da bicicleta quanto o seu custo por quilômetro rodado é importante para quem tem baixa renda e sofre as consequências de ter uma parcela considerável de sua renda se esvaindo nos gastos com transporte.

A bicicleta também diminui as distâncias para quem teria que percorrer a pé, reiteradamente, longos trajetos. Estudantes de zonas rurais, por exemplo. Destaque-se, inclusive, que em 2011 o FNDE lançou o projeto Caminho da Escola, em que serão disponibilizadas bicicletas para este fim, visando a redução da evasão escolar.

E claro, além de todas os motivos acima, existe sempre a questão lúdica. A bicicleta representa liberdade. Muitas vezes é o primeiro veículo de uma criança, e traz em si a sensação de que a partir de então poderá ir a qualquer lugar. Dessa recordação ou desse desejo, a bicicleta acaba persistindo, para muitas pessoas, como algo mais que um veículo ou um equipamento esportivo.

No entanto, não é fácil ser ciclista. Não é raro a pessoa que pedala ser hostilizada no trânsito ou vista com preconceito em alguns ambientes, como trabalho ou escola, quando

usa uma bicicleta, e não um reluzente carro, como meio de transporte.

Para que os veículos motorizados passem a abrir espaço ao ciclista, e para que este também saiba se portar no trânsito, é importante a presença do Estado, que deve proporcionar um tripé educação-infraestrutura-fiscalização. Em alguns lugares, ciclovias já proporcionam mais segurança para quem pedala, e em outros, as ciclofaixas fazem papel semelhante. No entanto, faltam ainda muitas obras de infraestrutura e ações de educação e fiscalização, o que tem sido debatido em um grupo de trabalho de transporte cicloviário do GDF, recentemente criado por decreto executivo.

Mas o que importa é que Brasília está a caminho de ser a capital brasileira em que o ciclista é mais valorizado e respeitado.

Miguel Reis



Nas estradas de terra, a rotina desaparece. As paisagens cotidianas dão lugar a outras visões de mundo. Mais do que de pernas, é preciso acreditar em si.

O suor que se deixa no caminho leva embora males modernos como estresse e depressão.

O barato dessa aventura é conhecer lugares e pessoas que o viajante dificilmente conheceria de dentro de um carro, ônibus ou avião.





Em defesa da sustentabilidade: Wallace é deficiente visual. Isso não o impediu de ir de Brasília à Rio + 20 pedalando, guiado por Phillip Fiuza.

o grupo Bicicletada Nacional, que percorreu o trajeto, prestes a sair para a viagem, acompanhado de membros da OnG Rodas da Paz e de outros apoiadores do projeto.



DICAS PARA POR O “PEDAL” NA ESTRADA

Encarar uma ciclovagem é pra qualquer um? Excluindo pessoas com restrições médicas específicas, sim. Mas não basta subir em qualquer bike e sair para a estrada. Planejamento e preparativos são importantes, e melhor, farão parte da diversão.

Talvez possamos dividir a ideia de viajar em uma bicicleta em dois tipos de jornadas: uma em que o objetivo é percorrer uma determinada distância e chegar a um destino final, outra em que o que importa é mais o caminho do que o destino. Vamos chamar a primeira de ciclovagem, e a segunda, de cicloturismo.

Na ciclovagem o condicionamento físico pode ser um fator impeditivo. Pense bem em quantos quilômetros você já consegue percorrer em um dia, leve em consideração a dificuldade do caminho e o clima. Seja realista em sua programação de quilometragem diária e, em viagens mais longas, considere parar um dia a cada três ou quatro para descansar. Planilhas com os trechos a serem percorridos a cada dia podem ser fundamentais.

Já no cicloturismo, os objetivos são mais flexíveis e modestos: a meta é curtir o caminho, conhecer pessoas, ouvir histórias, fotografar, e ir planejando e decidindo enquanto rola a viagem. Se em um lugar você ficar sabendo de uma velha fazenda com uma cachoeira esquecida, aproveite. Se aquela conversa com um comunicativo velhinho está boa, por que interromper? Talvez para a maioria das pessoas que viajam de bicicleta, esse seja o jeito certo de se beneficiar de estar numa bike.

Há ainda um outro tipo de viagem, não “de” bike, mas “com” a bike: é o caso da bicicleta servir como uma motivação para fazer as malas, e ir parar em lugares onde pedalar tem um significado especial para você, seja pelas trilhas, paisagens ou cachoeiras. Para os mountain-bikers de Brasília, uma opção assim é ir para Pirenópolis (GO). Trilhas não faltam, muitas delas premiadas com poços ou cachoeiras para banho. Mas dependendo do entusiasmo há também Ouro Preto (MG) e região, áreas litorâneas, e até mesmo opções de viagens ao exterior, como Patagônia, Andes ou mesmo as Rock Mountains na América do Norte.

Por fim, não deixe de procurar dicas na Internet e conversar com quem já viajou sobre um selim. Como já foi dito, os preparativos fazem parte da diversão, e as primeiras amizades da viagem podem começar aí.



Cerca de 4.000 ciclistas comparecem ao décimo passeio ciclístico anual da ONG Rodas da Paz: a proximidade da Copa do Mundo pode significar investimentos em ciclovias.



“Desde seu projeto a cidade apenas investe no transporte privado por automóvel, alargando vias, construindo viadutos e estacionamentos. Contudo, este modelo já demonstrou não ser viável a longo prazo, de forma que temos grandes congestionamentos, que só terão solução a partir de novas maneiras de se pensar o deslocamento urbano.

Incentivar investimentos em estrutura cicloviária, educação para o trânsito e fiscalização são o centro dos objetivos da ONG nessas reuniões, não deixando de lembrar da importância de também se investir em transportes coletivos, como ônibus, metrô, VLP, destacando a necessidade de integração entre eles, inclusive para que se atenda ao usuário de bicicleta.



A experiência de não depender de carro é algo extremamente prazeroso e saudável. A sensação de liberdade é indescritível. Pode-se ir a qualquer lugar sem enfrentar congestionamento e com a possibilidade de encurtar caminhos e estacionar de forma prática. Acredite, a bicicleta pode perfeitamente substituir o carro para ir ao trabalho, às compras e levar as crianças ao colégio. Não é uma missão impossível. Pelo contrário, é uma opção de vida saudável.

Muitas vezes, associa-se a bicicleta a fatores negativos, como insegurança e baixa renda. Mas mesmo em grandes cidades do país, cujos investimentos ainda são voltados para o transporte por carro, é possível escolher rotas seguras e seguir pedalando. E acredite, não há nada mais moderno. Em países de altíssima renda, como Holanda e Dinamarca, pedalar para o trabalho é algo muito natural, mesmo sob chuva ou neve. Para se ter ideia, dados revelam que 40% dos deslocamentos

para o trabalho em Copenhague são feitos por bicicleta. É questão de costume. Quando você estiver habituado, pegar a magrela para sair de casa será algo tão natural quanto pegar a chave do carro. E os benefícios do hábito de pedalar são inúmeros. A disposição com que se chega ao trabalho, o nível de estresse, parar e fazer coisas inimagináveis como tirar uma foto da fauna urbana ou pegar umas mangas direto do pé sem ter que comprar no supermercado.



Você notará a diferença no vestuário: Os quilos a menos obrigarão a usar roupas de tamanho menor (possivelmente, passará de G para M ou de M para P). O gasto zero com IPVA, combustível, multa e academia o fará andar com o bolso menos vazio (acredite, sobrá um bom trocado no fim do mês).

E, ao sair de bicicleta, certamente você não estará sozinho. Cada vez mais, as pessoas recorrem à bicicleta como alternativa ao caos motorizado. Em São Paulo, onde alguns acreditam ser impossível pedalar (um mito comum para quem não está acostumado a usar a bike no dia a dia), em 10 anos o número de deslocamentos por bicicleta aumentou quase 200%. Pode-se observar que já existe uma cultura ciclística em boa parte das cidades brasileiras, que deve ser estimulada."

Uirá Lourenço





No Conic, na hora do almoço, os voluntários do Rodas da Paz se reúnem para debater os planos da ONG



Os membros do Rodas da Paz vão de bicicleta para a reunião do Grupo de Trabalho do Projeto Ciclovitário do DF



O presidente da ONG Rodas da Paz, Uirá Lourenço, participa das discussões do Grupo de Trabalho do Projeto Ciclovitário do DF. Sede de diversos eventos esportivos nos próximos anos - Copa das Confederações em 2013, Copa do Mundo em 2014, Copa América em 2015, Olimpíadas em 2016 (pelo menos uma chave de futebol) e Universíades em 2017, mais shows e eventos internacionais, Brasília tem uma oportunidade ímpar de investimentos direcionados à mobilidade urbana.



A “Linha Verde”, obra iniciada no governo Arruda, apresentou em seu projeto original, utilizado para obter o empréstimo do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) a previsão de uma ciclovia. Atualmente, parece claro o desinteresse do GDF em cumprir com esse compromisso. Enquanto isso, os ciclistas se arriscam, os engarrafamentos predominam e sobra fumaça. Melhor seria chamar a obra de “Linha Cinza”.

Muitas bicicletas apreendidas pela polícia nunca são procuradas por seus donos. Após anos, muitas se tornam sucata. Um destino triste.





Mas podem ser doadas...



... e utilizadas em projetos que as recuperam e destinam para transportar alunos de áreas carentes para a escola, diminuindo a evasão escolar.



O projeto Doe Bicicleta surgiu em 2001 por iniciativa do grupo ciclístico Coroas do Cerrado. A ideia era recolher bicicletas que não são mais usadas, reformá-las, e então doá-las para que voltassem às ruas. E assim continua sendo feito há 10 anos.

Bicicletas para adultos são levadas para alunos de escolas de áreas rurais, obtendo-se bons resultados contra a evasão escolar. Bicicletas infantis vão para creches ou são presenteadas a crianças que escrevem cartinhas para o Papai Noel.

Atualmente o projeto passou para a ONG Rodas da Paz em parceria com a Rádio Transamérica de Brasília, e recebe doações durante todo o ano. Mas a campanha se intensifica a partir de novembro, em preparação para as doações que ocorrem junto ao Natal.



Com a escolha de Brasília como uma das cidades-sede da Copa do Mundo de Futebol de 2014, algumas exigências da FIFA impulsionaram a realização de um pleito antigo: a construção de ciclovias. Desde 2005 um grupo de trabalho formado por sociedade e governo se reunia a em busca de definições para viabilizar um projeto cicloviário do Distrito Federal. A aceleração desse processo acabou dificultando que algumas escolhas fossem melhor discutidas, no entanto conseguir tirar do papel diversas dessas rotas é uma vitória.

A ciclovia que está sendo implantada ao longo da via L-2 Norte faz parte desse projeto. Apesar de muitas pessoas terem se posicionado contra a utilização da área verde local, e outras terem sustentado que poderia ferir o tombamento da cidade, as obras prosseguem. No entanto, nela, o ciclista vai pedalar na sombra, protegido pelas árvores, em contraste ao que aconteceria se tivesse sido utilizado uma parte da via para conversão em ciclofaixa. E esse conforto pode ser um

estímulo extra para que algumas pessoas deixem o carro em casa, de forma que se perde um pouco de gramados, mas se ganha em redução de veículos, em humanização.

Contudo, a pavimentação da ciclovia não significa conclusão da obra. A sinalização, a recuperação das áreas degradadas pelas máquinas e materiais usados, o paisagismo e mesmo a recuperação das calçadas de pedestres precisam ser feitas. Também é importante que campanhas educativas sejam veiculadas e até mesmo agentes de trânsito fiscalizem e orientem o uso.

É necessário lembrar que a ciclovia se destina ao uso para transporte e lazer. Atletas que pedalam em treinamento não podem utilizar essas vias, pois desenvolvem velocidade incompatível com a segurança dos demais ciclistas. Assim, o motorista deve recordar que, mesmo com a ciclovia instalada, deve respeitar os ciclistas que precisarem usar a via de trânsito.

Enfim, as ciclovias são bem-vindas, e farão de Brasília uma cidade mais sustentável e mais humanizada.



BICICLETA É VEÍCULO

O Código de Trânsito Brasileiro trata a bicicleta como veículo:

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

I - quanto à tração: (...)

c) de propulsão humana; (...)

II - quanto à espécie:

a) de passageiros:

1 - bicicleta; (...)

Isso traz para o ciclista direitos significativos, pois antes a bicicleta era vista como brinquedo, algo que não deveria estar na rua. Por outro lado, traz também deveres, que devem ser conhecidos e cumpridos por quem pedala, para o bem do trânsito e sua própria segurança.

Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação

de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Ou seja, a bicicleta pode e deve usar sim a pista de rolamento.

É inclusive importante destacar que não é possível para os

ciclistas em treinamento utilizar as ciclovias, pois a velocidade que desenvolvem pode colocar em risco quem está pedalando por lazer ou realizando um deslocamento para o trabalho ou a escola.

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

Neste artigo podemos concluir que bicicleta não deve circular sobre os passeios, que são destinados aos pedestres.

Art. 68. § 1º O ciclista desmontado empurrando a

bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

Assim, em alguns lugares como faixas de pedestres e passarelas de travessia, o ciclista deve descer e empurrar sua bicicleta.

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN: (...) VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo. (...)

O ciclista é responsável pela boa conservação e pela presença dos itens de segurança. É importante educá-lo para isso.

Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta: Infração - média; Penalidade - multa.

Na maioria das vezes, é com base nesse artigo que usuários de bicicleta fazem campanhas de respeito ao ciclista. Ao passar por ciclista, o motorista deve se reduzir a velocidade, se afastar e se necessário mudar de faixa. Caso não seja possível guardar distância, deve aguardar atrás da bicicleta. Não são longos minutos, geralmente em alguns segundos surge uma possibilidade de desviar. Por outro lado, um acidente

causa muito mais atraso e suas consequências, nem precisa falar.

Art. 255. Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva, em desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 59: Infração - média; Penalidade - multa; Medida administrativa - remoção da bicicleta, mediante recibo para o pagamento da multa.

Isso demonstra que lugar de bicicleta não é na calçada. Os motivos são óbvios: a bicicleta é veículo, e é preciso proteger o pedestre. Para que o ciclista possa cumprir essa determinação, o motorista também precisa proteger o ciclista.

VOU DE BIKE!



Os moradores do Paranoá vão de bicicleta se refrescar na barragem





Aqui



Ou aqui: companheiras na hora de lazer.





Os atletas reclamam: faltam provas ainda em Brasília. Apesar disso, algumas datas recebem provas com tradição crescente. É o caso do Desafio Internacional de MTB 70 km de Brasília, que em 2012 reuniu 600 atletas, mesmo número de inscrições disponíveis. Disputaram a prova atletas do DF, Bahia, Alagoas, Tocantins, Goiás, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e de Portugal. Os atletas melhor classificados levaram mais de R\$50 mil em prêmios.

A prova teve sua primeira edição em 2003, com o nome de 70 Km da Ceilândia, mudando para o nome atual em 2010, quando o vencedor, Rubens Donizete, atleta da seleção olímpica brasileira que disputará a olimpíada de Londres, levou um carro zero km.

E assim, atletas competitivos e entusiastas movimentam o cenário esportivo do ciclismo em Brasília, seja no Mountain Bike ou em outras modalidades, como o ciclismo de estrada, o bicicross e mesmo no triathlon.



O autódromo de Brasília é aberto para treinos de segunda a sexta-feira. Lá os ciclistas da escola de ciclismo do DEFER, atletas de ciclismo e triathlon e outras pessoas que gostam de pedalar se encontram para pedalar com tranquilidade e segurança desde 2006. Mas os ciclistas precisam treinar também em lugares diferentes, como subidas fortes e longas ou percursos com mais variações, para complementar seu condicionamento. Assim, é indispensável regularmente usar as ruas e estradas para treinar.





As bicicletarias não são apenas uma loja que se vai para consertar a bike ou comprar uma peça nova. São lugares onde amigos se encontram para assistir uma prova de ciclismo, ou para conversar sobre o treino que fizeram no dia. Também se namora os novos lançamentos da marca preferida (para muitos, a preferência por uma marca de bike é como a torcida por um time) ou as cores de um uniforme de ciclismo. Outras pessoas vão lá para ver de novo a sua bike andando. E 10 reais podem ser suficientes para uma bike ficar prontinha pra carregar de novo a vontade de ir por aí.



O grupo *Pedal Noturno DF* sai de segunda a sexta para pedalar pela noite de Brasília. O ponto de encontro é o estacionamento 4 do Parque da Cidade e a largada às 20h30.

O DV na Trilha é um projeto que visa, por intermédio da bicicleta, proporcionar a deficientes visuais algo mais do que o prazer de pedalar, mas também inclusão social, superação, aumento da autoestima e da qualidade de vida.

As coisas começaram a acontecer quando no Natal de 2004 alguns ciclistas membros do grupo Mountain Bike Brasília pensaram em uma ação de fim de ano que proporcionasse a deficientes visuais um pouco do prazer de pedalar, utilizando para isso bicicletas de dois lugares, conhecidas como tandem. A vibração e a emoção deles ao pedalar foi contagiante, e aí não deu mais pra parar.

Membros do grupo já participaram desde um panamericano e um mundial na modalidade de ciclismo paraolímpico, quanto de ciclovagens, passando por ultramaratonas de mountain bike no Brasil e no exterior.

Além disso, o projeto também tem atividades culturais e os DVs do grupo ainda contam com o apoio de um médico que, voluntariamente, os assiste.

O DV na Trilha se reúne quinzenalmente no jardim Botânico, mas é comum ver as tandems do projeto passeando e treinando também em outros dias. Ah, sim, você pode acessar o site do grupo, www.dvnatrilha.com.br, e descobrir como participar, seja como condutor ou como apoiador.





...se encontraram então no Parque da Cidade, a Mônica de moto, o Eduardo de camelo...



Nosso parque é um dos cenários mais inspiradores de nossa cidade, e passear por ele num “camelo” é um convite para conhecê-lo por inteiro.



... e vamos pedalar livres, sentir o vento no rosto...

