





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, referese 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*

BRASÍLIA DÁ PEDAL | JULHO 2012





Em defesa da sustentabilidade: Walace 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 cicloviagem 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 cicloviagem, e a segunda, de cicloturismo.

Na cicloviagem 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 flexiveis 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.











































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.

presenteadas a crianças que escrevem

cartinhas para o Papai Noel.

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

a) de passageiros:

1 - bicicleta; (...)

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:

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 cinqüenta 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 consequencias, 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.

28 BRASÍLIA DÁ PEDAL | JULHO 2012













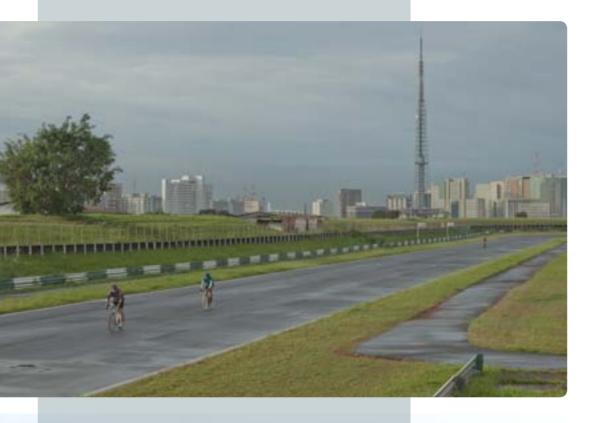


Os atletas reclamam: faltam provas ainda em Brasília. Apesar disso, algumas datas recebem provas com tradição crescente. É o caso do Desafio Internacional de MTB 70 km de Brasília, que em 2012 reuniu 600 atletas, mesmo número de inscrições disponíveis. Disputaram a prova atletas do DF, Bahia, Alagoas, 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 olimpiada de Londres, levou um carro zero km.

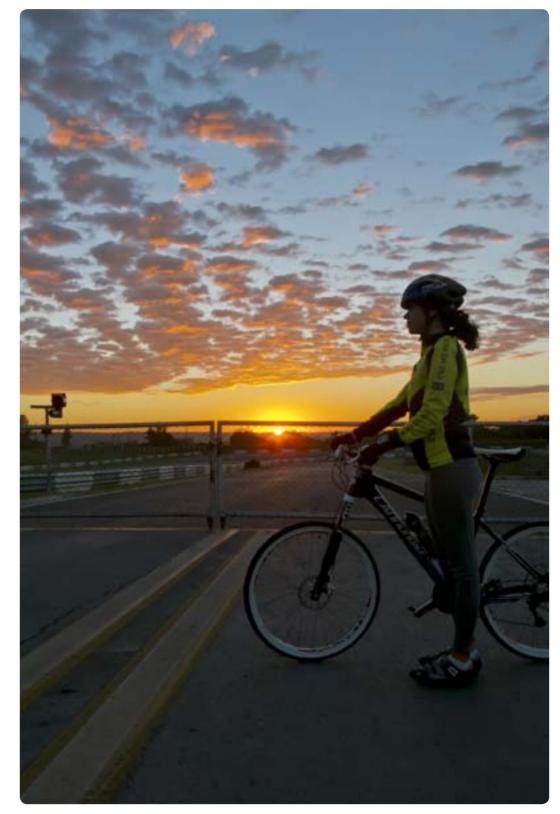
E assim, atletas competitivos e entusiastas movimentam o cenário esportivo do ciclismo em Brasília, seja no Mountain Bike ou em outas modalidades, como o ciclismo de estrada, o bicicross e mesmo no triathlon.

35



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.

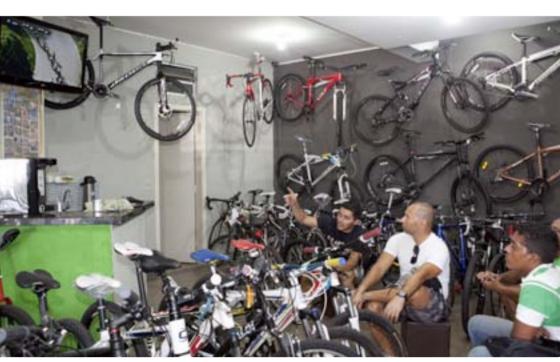




36 BRASÍLIA DÁ PEDAL | JULHO 2012



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 mutos, 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.















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

