

Revista

# Urbanidade

N. 4 - Agosto 24



Ministério Público  
do Distrito Federal  
e Territórios





Ministério Público  
do Distrito Federal  
e Territórios



**Revista**

# *Urbanidade*

**N. 4 - Agosto 24**

ISSN 2966-2834

R. Urb., Brasília, n. 4, p. 1-36, ago.2024

Revista

# Urbanidade

## CORPO EDITORIAL

**COORDENADOR DA REDE URBANIDADE**  
DÊNIO AUGUSTO DE OLIVEIRA MOURA

**COORDENADORAS DA SUBCOMISSÃO DE EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO**  
INGRID LUIZA NETO  
ROSANA BAIOCO

**COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO**  
AFONSO MORAIS  
ANA JÚLIA PINHEIRO RODRIGUES  
MARCELO RAMOS  
RENATA ARAGÃO  
ZULEIDE DE OLIVEIRA FEITOSA

**REVISÃO**  
SAMARA BOTELHO VAZ ALMEIDA

**CAPAS**  
FOTOS: BRUNA STUDART (@BRUSTUDART)  
ILUSTRAÇÃO: NILTON SILVA (@CANDANGONAFOTO)

**FOTÓGRAFOS CONVIDADOS**  
FÁBIO SOARES (@FABIOSOARES\_FOTO)  
LORENA SANDES (@LSCAPTURA)

AS OPINIÕES EMITIDAS PELOS COMENTARISTAS E ENTREVISTADOS NÃO REFLETEM NECESSARIAMENTE O ENTENDIMENTO INSTITUCIONAL DO MPDFT ACERCA DOS ASSUNTOS TRATADOS.

INFORMAÇÕES SOBRE A REDE DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E DO TRANSPORTE COLETIVO - REDE URBANIDADE EM:  
**WWW.MPDFT.MP.BR/SITE/REDEURBANIDADE**

## AGRADECIMENTOS

AGRADECEMOS AO MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS PELO APOIO PRESTADO NA REVISÃO, DIAGRAMAÇÃO E DIVULGAÇÃO DA REVISTA URBANIDADE.

AGRADECEMOS A TODOS OS ESPECIALISTAS, ATIVISTAS, PESQUISADORES E PROFISSIONAIS QUE CONTRIBUÍRAM COM O CORPO EDITORIAL DA REVISTA URBANIDADE, SEJA POR MEIO DA CONCESSÃO DE ENTREVISTAS OU POR MEIO DA REDAÇÃO DE TEXTOS E DADOS QUE FORAM INCORPORADOS NESTA EDIÇÃO.

AGRADECEMOS A TODOS OS MEMBROS DA REDE URBANIDADE, QUE VOLUNTARIAMENTE CEDEM SEU TEMPO E DISPONIBILIDADE PARA TORNAR A MOBILIDADE NO DISTRITO FEDERAL CADA VEZ MAIS SEGURA, SAUDÁVEL, ACESSÍVEL E SUSTENTÁVEL.

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do MPDFT

Revista Urbanidade / Ministério Público do Distrito Federal e Territórios. –  
N. 4 (2024)- . – Brasília : MPDFT, 2024- .

Quadrimestral.

Disponível: <www.mpdft.mp.br/site/revistaurbanidade>

ISSN 2965-4025 (versão eletrônica)

ISSN 2966-2834

Este fascículo está disponível na versão impressa e digital.

1. Mobilidade urbana – Periódico. I. Distrito Federal (Brasil). Ministério Público do Distrito Federal e Territórios. II. Título: Revista Urbanidade.

CDD 388.4



Ministério Público  
do Distrito Federal  
e Territórios

EDITORA: **MPDFT**

EIXO MONUMENTAL, PRAÇA DO BURITI, LOTE 2 – EDIFÍCIO-SEDE DO MPDFT, CEP 70091-900 BRASÍLIA - DF, TELEFONE GERAL: (61) 3343-9500  
TIRAGEM: 600 UNIDADES

# EDITORIAL

Seria demais sonhar que um dia grande parte das crianças fosse para a escola de bicicleta, com os seus coletes fosforescentes alegrando a cidade? Ou que servidores públicos e trabalhadores em geral fizessem o trajeto, ou parte dele, para seus locais de trabalho da mesma forma, transitando por ciclovias seguras, conectadas e bem iluminadas? Ou, ainda, que a bicicleta fosse a primeira opção para os deslocamentos de curta e média distância e que os ciclistas pudessem contar com bicicletários e paraciclos espalhados pelas ruas? E, por fim, que a malha ciclovitária estivesse integrada ao sistema público de transporte coletivo? Quanto ganho haveria para a saúde das pessoas, o meio ambiente, a paisagem urbana e a construção de cidades mais fraternas! Parece utopia, mas é exatamente o que muitas cidades estão buscando, com investimentos bem menores e mais eficazes que os necessários para a ampliação de vias para os automóveis e a construção de viadutos.

No Distrito Federal, o relevo não seria um problema, e, ainda que fosse, hoje existe a opção das bicicletas elétricas. O longo período de estiagem também seria um ponto favorável ao modal cicloviário. A questão das altas temperaturas seria facilmente resolvida com o plantio de árvores ao longo dos caminhos, o que, aliás, contribuiria para resgatar o que um dia chamamos de cidade-parque ou estradas-parque. E as grandes distâncias seriam vencidas por um eficiente e confiável sistema de transporte público coletivo rodoviário e ferroviário. Sua majestade, o automóvel, passaria a ser a última opção de transporte, liberando espaços importantes para a construção de calçadas e espaços de convivência, o que certamente tornaria a urbe mais segura e acolhedora.

Mas, afinal, não é exatamente isto o que preconizam a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001), a Lei Orgânica do Distrito Federal (LODF), o Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT), o Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU) e outros tantos diplomas legais? Aliás, como estão em processo de revisão, o PDOT e o PDTU poderão trazer medidas concretas de incentivo ao transporte público e aos modos ativos de deslocamento, além de restrições ao uso do carro.

Então já temos quase tudo, só falta a vontade de promover a transição para uma mobilidade realmente sustentável sob os aspectos ambiental, econômico e social. A sociedade civil organizada já está pronta e quer participar desse processo. Quer não, tem o direito legalmente assegurado de participar dessa verdadeira mudança de paradigma. É o que a presente edição da Revista Urbanidade começa a mostrar a partir de agora, adotando, como tema central, a bicicleta.



# Sumário

(cliqueável) 



## 08

Rede Urbanidade convida  
**Renata Falzoni**



## 10

Rede Urbanidade entrevista  
**Zeno Gonçalves**



## 12

Artigo de opinião  
**Ana Carboni**



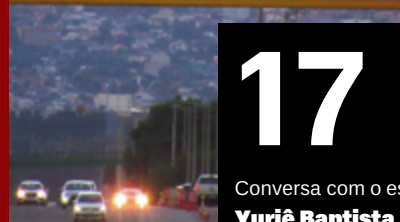
## 14

Acontece na nossa cidade  
**Fórum Mundial da Bicicleta e Bicultura**



## 15

Desafios dos ciclistas na região norte do DF  
**Adeilton Oliveira de Souza**  
**Eduardo Guimarães**



## 17

Conversa com o especialista  
**Yuriê Baptista César**



## 18

Bicicletas, Bicicletas? Sim,  
Bicicletas  
**Carla Badaraco Guglielmi**



# 22

Bicicleta como instrumento de inclusão



# 28

Paraciclismo  
**Claudio Civatti**



# 24

Bicicleta como instrumento de trabalho?  
**Ian Igor Reis Dias**



# 33

Bicicleta como modo de transporte  
**Marcos Giesteira**



# 25

Bicicleta como instrumento potencializador do turismo ecológico  
**James Soares**



# 34

Você já encontrou alguns destes ciclistas pelas ruas do DF?



# 27

Bicicleta como instrumento potencializador do turismo urbano  
**Graco Santos**



# 35

Visão da Rede Urbanidade



Arquiteta urbanista e jornalista

## Rede Urbanidade convida

### Coalizão Nacional Suprapartidária pela Bicicleta

# Renata Falzoni

Quando se fala em urbanismo, ainda que tenhamos exemplos de bons projetos, a verdade é que, no Brasil, ainda domina um senso comum que aspira soluções bizarras com pontes, viadutos, túneis, avenidas expressas e outras estruturas caras e ineficientes, que degradam as cidades, tornando-as perigosas, desagradáveis, pouco acessíveis e atormentadas pelo excesso de uso de automóveis. Nada mais insustentável.

Esse senso comum é ainda mais forte nas cidades espraiadas, cercadas de bairros dormitórios, onde a população trabalhadora mora longe das zonas centrais – onde estão os empregos. O transporte público nessas cidades é pendular, caro e, por dividir o mesmo leito carroçável com automóveis particulares e ficar preso nos congestionamentos, ineficiente.

Gastar várias horas diariamente no deslocamento acaba sendo “normal” e qualquer proposta de deslocamento fora de um automóvel particular é tachada de utópica.

A solução para a mobilidade urbana sustentável já é conhecida e amparada pela Política Nacional de Mobilidade

Urbana, PNMU<sup>1</sup>. Os investimentos devem ser em um sistema de transporte coletivo, combinado à mobilidade ativa, sistema este totalmente isolado do inevitável congestionamento causado pelo excesso de uso de automóveis. Além disso, o plano diretor da cidade deve priorizar uma política habitacional de moradia popular nas zonas centrais – onde estão os empregos, e a promoção de vida econômica nas periferias; fortalecer bairros compactos e promover o uso misto do solo.

Em resumo, deve-se dar total prioridade ao transporte coletivo de massa e garantir acesso de pedestres e ciclistas com conforto e segurança a esse sistema, integrado por calçadas conectadas, ciclovias seguras, bicicletas compartilhadas e bicicletários. Com isso, em pouco tempo a população passa a deixar seus carros em casa e fazer uso do transporte coletivo, que, quanto melhor for, mais uso terá, e consequentemente mais barato, acessível e rápido tenderá a ser. Assim, o uso do carro individual vira a exceção e não a regra.

Essa fórmula também faz parte do combate às mudanças climáticas, pois é nos grandes centros urbanos, princi-

pais geradores de gases de efeito estufa, onde a mudança é mais urgente.

Ainda que as soluções sejam, de fato, conhecidas, comprovadas e amparadas por leis, faltam, aqui no Brasil, gestores capacitados e com vontade política suficiente para quebrar esse círculo vicioso, que insiste em produzir cidades cada vez mais dependentes de automóveis e, portanto, insustentáveis.

Começar pela promoção da mobilidade ativa, que é dar segurança e conforto a pedestres e ciclistas, é a forma mais barata, rápida e fácil de se começar uma verdadeira mudança de hábitos na população. Há décadas essa vem sendo a proposta de cicloativistas. Todavia, embora os cicloativistas tenham sempre contribuído com projetos, estudos e ideias junto ao poder público, quando chega na “hora H”, os gestores – ou por não estarem, de fato, comprometidos, ou por nunca se deslocarem de forma ativa e de transporte coletivo – acabam por não imprimir a vontade política às mudanças necessárias.

Devido a essa inércia, criou-se a Coalizão Nacional Suprapartidária pela Bicicleta.

Os esforços foram acompanhados por pré-candidatos e políticos que apoiam a ideia, reafirmando questões sobre a importância do uso da bicicleta e da micromobilidade nas cidades, assim como sobre a segurança de todos os pedestres, incluindo pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida, crianças e idosos.

A bicicleta é reconhecida internacionalmente como um eixo fundamental para políticas urbanas e de desenvolvimento sustentável, tanto é que a própria Organização das Nações Unidas (ONU) consagra o dia 3 de junho como Dia Mundial da Bicicleta, justamente por ser uma ferramenta que transforma as cidades, desperta uma consciência ambiental e catapulta soluções simples para o combate do aquecimento global. Não é à toa que dois dias depois, dia 5 de junho, também a ONU declarou o Dia Mundial do Meio Ambiente.

A Coalizão pela Bicicleta marcará o início dessa bancada política orgânica, em que tanto as demandas populares quanto as soluções propostas nasçam dentro dos conceitos de sustentabilidade, inclusão, direito à cidade e zero mortes no trânsito.



# 010

## Rede Urbanidade Entrevista Zeno Gonçalves



Nesta edição da Revista Urbanidade, conversamos com o Secretário de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (DF), Zeno Gonçalves, que nos contou um pouco sobre as ações e propostas da Secretaria de Transporte e Mobilidade (Semob) voltadas para a mobilidade ativa por meio da bicicleta.

**1. Secretário, como e quando vocês planejam efetivar a implantação do bicicletário e a integração das ciclovias da Rodoviária?**

Referente à implantação do bicicletário da Rodoviária, a Semob aguarda a anuência do Metrô e da Novacap para definir a área de instalação da estrutura. Já em relação à conexão da ciclovia, o projeto está pronto, faltando apenas alinhamento com o Detran.

**2. E qual é a previsão para a integração entre as ciclovias da Asa Norte e Asa Sul?**

A integração das ciclovias está no planejamento da pasta, sendo um dos próximos projetos para execução.

**3. O art. 8º da Lei Distrital nº 4.397/2009 estabelece que “Os terminais e estações de transferência do Sistema de Transporte coletivo, Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos; os edifícios públicos, as indústrias, as escolas, os centros de compras, os condomínios, os parques e outros locais de grande fluxo**

**de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos como parte da infraestrutura de apoio a esse modal de transporte”. O art. 1º da Lei Distrital nº 4.423/2009, por sua vez, instituiu “a obrigatoriedade da instalação de estacionamento de bicicletas em locais de grande fluxo de público no Distrito Federal”. Por que esses dispositivos continuam sendo descumpridos?**

O processo de aquisição de paraciclos está em fase de licitação, e, somente após a emissão da ata de registro de preço, será possível dar continuidade às ações de implantação.

**4. Secretário, há previsão de instalação de paraciclos seguros nos órgãos públicos do DF (incluindo escolas, hospitais, postos de saúde, delegacias etc.)?**

No âmbito da Semob, existe um processo licitatório em andamento para implantação de paraciclos pela pasta. Esse processo visa ampliar a infraestrutura de apoio ao ciclista, prevendo a instalação de paraciclos em áreas com grande fluxo de ciclistas, prioritariamente junto a terminais e a estações de ônibus, equipamentos públicos e vias de atividades.

**5. E quanto à instalação de bicicletários com controle de acesso nos**

**demais terminais rodoviários do DF, há previsão?**

Depois de implantado o bicicletário da Rodoviária do Plano Piloto, o equipamento servirá de projeto modelo e poderá ser expandido para outros terminais.

**6. Na sua opinião, como incentivar que mais pessoas usem a bicicleta como modo de transporte em meio a tantas facilidades para o automóvel - vias amplas e de alta velocidade, novos túneis e viadutos, grandes áreas de estacionamento gratuito?**

O Governo do Distrito Federal (GDF) trabalha com o objetivo de fomentar mais espaços e oportunidades para esse tipo de modal, mas depende também de ações de incentivo por parte de organizações civis voltadas para este fim.

**7. Qual é a previsão orçamentária do GDF para a construção de ciclovias na capital federal em 2024?**

A Semob está construindo um Programa Cicloviário, que prevê a implantação de ao menos 200 km de ciclovias até 2027. Para isso, serão necessários aproximadamente R\$100 milhões em investimentos. Esse recurso ainda será negociado com a Secretaria de Economia.

**8. Para quando está prevista a construção da ciclovia na Estrutural?**

A ciclovia na Estrutural já é objeto de estudo por parte do órgão e é uma prioridade, mas não há previsão fechada.

**9. Recentemente o governador Ibaneis anunciou a construção da terceira faixa na BR 020 e do viaduto em Planaltina. O orçamento previsto é de um pouco mais de 90 milhões. Existe a previsão de quando a ciclovia será executada?**

Com extensão total de 50 km, a obra passará pelas fases de terraplenagem, pavimentação, drenagem, sinalização horizontal e vertical, obras complementares, canteiro de obras e ciclovia que tem previsão de ser iniciada no segundo semestre. No primeiro momento, a obra será realizada no trecho compreendido entre o Complexo Viário Padre Jonas Vettoraci e a DF-230, com extensão de 8,6 km no sentido Sobradinho-Planaltina; e de 5,7 km no sentido contrário. Com relação ao viaduto de Planaltina, o DER-DF publicou, neste ano, o aviso de licitação da concorrência eletrônica 90001/2024, que escolherá a empresa responsável pela construção do viaduto em Planaltina. A obra de aproximadamente R\$ 65,6 milhões será custeada pela Fonte 100, o tesouro direto do GDF. O viaduto será construído no trecho localizado no km 22,6 da BR-020, no entroncamento com a DF-128. A obra prevê os seguintes serviços: projetos básico e executi-

vo; serviços de adequação geométrica, terraplenagem, pavimentação; sinalização vertical e horizontal; obras complementares; serviços de urbanismo, acessibilidade e paisagismo; drenagem; execução de obras de contenção; serviços ambientais; execução de obra de arte especial; e ciclovia. As propostas serão entregues eletronicamente e serão divulgadas as empresas habilitadas a participar da concorrência e, em seguida, a empresa vencedora do certame. A última fase do processo licitatório é a assinatura do contrato e, na sequência, será assinada a ordem de serviço, que dará início imediato aos trabalhos. Todo esse trâmite leva aproximadamente 60 dias. Após o início das obras, a empresa terá 540 dias consecutivos para executar o serviço.

**10. Por que geralmente as ciclovias no DF não são construídas ao mesmo tempo que a rede viária e são entregues muito depois?**

A Lei distrital 3.639/2005 prevê em seu art. 1º que “Devem ser previstas ciclovias, ciclofaixas e infraestrutura cicloviária em todos os projetos de obras de construção, ampliação ou adequação de vias públicas, trechos urbanos das rodovias e estradas em fase de construção executadas pelo Governo do Distrito Federal ou mediante convênio com transferência voluntária de recursos do orçamento do Distrito

Federal.” O cronograma físico de uma obra viária, usualmente, prevê a construção de ciclovia e calçadas onde já não existam caminhões de carga ou maquinários pesados circulando na obra, evitando, assim, que esses veículos passem sobre a infraestrutura de mobilidade ativa, danificando-a. As ciclovias são construídas quando uma rodovia passa pela fase de pavimentação, a não ser que os estudos técnicos comprovem a não possibilidade de que a ciclovia seja construída.

**11. Quantos quilômetros de ciclovia o GDF pretende entregar até o final da atual gestão?**

Conforme o Plano Plurianual, são 216 km a serem implantados até 2027, sendo 105 km construídos pela Semob e 111 km, pelo DER.

**12. O viaduto recentemente construído na EPIG criou um caminho extremamente íngreme para ciclistas e pedestres entre o Sudoeste e o Parque da Cidade. Há previsão de melhoria dessa situação?**

As ciclovias são construídas pelo DER, pela Novacap e pela Secretaria de Obras seguindo as normas técnicas e uma série de leis. Uma das leis é a de acessibilidade, que prevê vários itens, incluindo a declividade máxima permitida e o tipo de piso para ser usado.



# 012

## Artigo de opinião: Pedalando no Brasil: avanços e desafios do uso da bicicleta

### Ana Carboni

A bicicleta é um veículo eficiente e benéfico tanto para o usuário quanto para a sociedade e teve uma história complexa no Brasil. Inicialmente associada às classes abastadas, perdeu espaço para o automóvel no pós-guerra. Entretanto, com a crescente preocupação ambiental e a busca por alternativas de transporte sustentável, a bicicleta se apresenta, mais uma vez, como o veículo do futuro, capaz de facilitar a locomoção por distâncias maiores e promover benefícios sociais, ambientais e econômicos importantes para as cidades. Os avanços tecnológicos possibilitam ainda o desenvolvimento de bicicletas com pedal assistido, sistemas de compartilhamento de bicicletas, bilhetagem eletrônica para integração tarifária, entre outras inovações.

Em 2001, o Estatuto da Cidade<sup>3</sup> estabeleceu normas de ordem pública e interesse social para o uso da propriedade urbana. No âmbito da mobilidade, a PNMU elegeu o planejamento urbano como instrumento essencial para o desenvolvimento sustentável das cidades. A PNMU traz diretrizes, estabelecendo que pedestres, ciclistas e o transporte público sustentável devem ter prioridade na mobilidade



Coordenadora Geral da Rodas da Paz

urbana. Neste contexto, em outubro de 2018, foi aprovado o Programa Bicicleta Brasil (PBB)<sup>4</sup>. O PBB é um programa nacional para incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, criando uma cultura favorável aos deslocamentos cicloviários como modalidade eficiente e saudável. No entanto, a legislação tem tido pouco impacto na mudança efetiva das nossas cidades.

Embora nossa legislação federal determine a prioridade dos modos ativos e a hierarquia da responsabilidade no trânsito, as ruas das cidades não são amigáveis para quem caminha ou pedala. Segundo a pesquisa Perfil do Ciclista (2021),<sup>5</sup> as maiores dificuldades enfrentadas por quem usa a bicicleta como meio de transporte são a falta de segurança no trânsito e a falta de in-

fraestrutura. A priorização da bicicleta deve acontecer com a implementação de ciclovias, ciclofaixas, estacionamento (paraciclos) e sinalização tanto vertical quanto horizontal. Ao mesmo tempo, é necessário investir na integração dos sistemas de transportes – com a construção, ampliação e melhoria de bicicletários em terminais de transporte e em regiões com grande fluxo de pessoas – e no subsídio a sistemas de bicicletas compartilhadas, levando sempre em consideração a integração tarifária.

Em 2019, com o objetivo de mudar este cenário, a União de Ciclistas do Brasil (UCB) iniciou o desenvolvimento da Estratégia Nacional da Mobilidade por Bicicleta (ENABICI), coordenando o trabalho em parceria com outras organizações da sociedade civil, governo federal e setor privado. O documento,

<sup>4</sup>[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/l13724.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13724.htm)

<sup>5</sup>Disponível em <http://ta.org.br/perfil/perfil21.pdf>

<sup>3</sup>Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm)

lançado em setembro de 2023<sup>6</sup>, apresenta a visão e define as diretrizes e os objetivos para subsidiar a atuação da sociedade civil, do setor produtivo e da política cicloviária nacional até 2030. A ENABICI pode orientar ações voltadas ao estímulo do uso da bicicleta em todos os setores. Trata-se de um passo importante para subsidiar a formulação e a regulamentação do PBB, que ainda carece de regulamentação e implantação.

Segundo levantamento realizado pela Aliança Bike, o país apresenta uma tímida evolução da infraestrutura cicloviária. Entre 2022 e 2023, o percentual

<sup>6</sup>Disponível em <https://estrategiadabicicleta.org.br/>

de ciclovias/ciclofaixas nas capitais foi acrescido em apenas 4%, atingindo a marca de 4.365 km, em média 161,7 km por cidade – sem ter sido analisada a qualidade das infraestruturas. Brasília ficou em terceiro lugar no ranking das cidades que mais cresceram em números percentuais de quilômetros construídos durante o período analisado, com cerca de 21%. Uma infraestrutura importante, mas que precisa estar conectada e integrada com outros modos de transporte para que a bicicleta seja, de fato, um modal viável para a primeira ou última milha.

“Atualmente, as cidades brasileiras apresentam um modelo de crescimen-

to urbano espalhado e disperso, setORIZANDO diferentes áreas da cidade e apresentando baixas densidades populacionais. O resultado desse modelo são cidades segregadas socialmente, que impactam negativamente o meio ambiente e apresentam dificuldades de desenvolvimento econômico.”<sup>7</sup> Neste sentido, é essencial a construção de sistemas de transporte eficientes, igualitários e sustentáveis, que considerem pedestres e ciclistas em seu planejamento e implementação, criando uma cidade conectada e fomentando o desenvolvimento econômico e a qualidade de vida das pessoas.

<sup>7</sup>Disponível em <https://www.wribrasil.org.br/projetos/desenvolvimento-orientado-ao-transporte-sustentavel-dots>



# Acontece na nossa cidade

## Fórum Mundial da Bicicleta e Bicultura

Brasília sediará o maior encontro de bicicletas do calendário internacional, o **13º Fórum Mundial da Bicicleta**, e o Encontro Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta e Cicloativismo, o **Bicultura**, por iniciativa da organização da sociedade civil Rodas da Paz, com o apoio da UCB. Os dois eventos acontecerão de forma simultânea, no mês de setembro, entre os dias 4 e 8.

“Salve o Planeta, pedale” é o tema do Fórum Mundial da Bicicleta (FMB) e do Bicultura.

A programação pensada para o encontro se concentra em promover o uso da bicicleta como opção para o deslocamento nas cidades, neste momento em que o mundo experimenta os efeitos da emergência climática. Pedalar evita a emissão de gases de efeito estufa associada ao transporte motorizado.

O FMB e o Bicultura são voltados à troca de experiências sobre como incentivar a criação de políticas públicas que visem a fomentar o uso da bicicleta e ao intercâmbio de estratégias para transformar o trânsito das cidades em um ambiente seguro.

A diversidade de atividades programadas para o encontro envolve palestras, debates, exposições, competições, rodas de conversa, oficinas, atrações culturais e até um espaço de atividades dedicada ao público infantil, o Biculturinha.

O público esperado em Brasília se compõe de cicloativistas, ciclistas, cicloviantes, cicloentregadores, ativistas de negócios movidos à bicicleta, especia-

listas em ciclomobilidade e mobilidade e uma variedade de perfis de uso deste meio de transporte ativo.

### Origem

A história do FMB começou em Porto Alegre (RS). A 1ª edição foi realizada entre os dias 23 e 26 de fevereiro de 2012, para marcar o primeiro ano do atropelamento coletivo de ciclistas que participavam de uma Massa Crítica, também chamada de Bicicletada, em 25 de fevereiro de 2011.

Em 2013, o evento teve mais uma edição em Porto Alegre e, em 2014, em Curitiba (PR). A partir de então passou a ser promovido anualmente em diferentes países.

O Bicultura, Encontro Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta e Cicloativismo, é o maior evento anual de celebração do uso da bicicleta nas cidades brasileiras. Sua primeira edição se deu em Brasília, em 2008, passando depois por Sorocaba, São Paulo, Recife, Rio de Janeiro, Maringá, Belém e Florianópolis, além de duas edições virtuais, devido à pandemia.

### Quem faz

A Associação Civil Rodas da Paz foi instituída em 2003 com o objetivo de reagir à violência e ao crescente nú-

mero de ocorrências e mortes no trânsito do DF que tinham ciclistas como vítimas. Desde então, trabalha com a promoção da mobilidade sustentável, plural e pacífica, como direito de todo cidadão.

Quem tiver interesse em participar ou inscrever trabalhos para apresentar no FMB 2024 e no Bicultura deve acompanhar as redes sociais da Rodas da Paz (@rodasdapaz) e o site da organização ([www.rodasdapaz.org.br](http://www.rodasdapaz.org.br)).



Fonte: Rodas da Paz

## Desafios dos ciclistas na região norte do DF



**Adeilton Oliveira de Souza**

Ciclista e professor



**Eduardo Guimarães**

Professor e Presidente da Associação dos Ciclistas de Planaltina - ASCICLO PLANALTINA-DF

Que a quantidade de ciclistas no DF cresceu exponencialmente nos últimos anos, todos sabemos. Pois bem, os problemas enfrentados por eles também cresceram. As pessoas têm optado pela “camela”, a bicicleta, não só por saúde, lazer, esporte, para se socializar, mas como alternativa ao trânsito congestionado e para economizar tempo e dinheiro com passagem de ônibus ou com combustível. Essa realidade é nítida quando olhamos as ruas, trilhas e estradas, principalmente na região norte do DF, em Sobradinho e Planaltina.

Essas duas cidades, especialmente Planaltina, sempre foram esquecidas, negligenciadas, deixadas por último quando o assunto é política pública do GDF. Ao se falar em mobilidade sustentável, especialmente o transporte por bicicleta, ambas estão muito atrasadas e aquém do ideal, apesar do gran-

de número de ciclistas que possuem. Os investimentos em infraestrutura cicloviária nessas regiões administrativas sempre foram ínfimos. Realidade de periferias. As poucas ciclovias que existem, em sua maioria, são projetos cicloviários deficientes, ultrapassados, que não possuem conexões com outras vias. Elas não têm sinalização, manutenção, iluminação, são inseguras e muitas estão inacabadas. E mesmo aquelas que tiveram a participação dos ciclistas na elaboração de seus projetos, carecem de manutenção periódica. Para esse grande contingente de ciclistas que mencionamos, é um desrespeito.

Outra situação triste enfrentada pelos usuários de bicicleta da região norte deste nosso “quadrado” é a falta de ciclovia ligando essas duas cidades. Elas são conectadas pela BR 020, uma das rodovias mais perigosas do

Brasil, que nos últimos anos teve um grande aumento na quantidade de veículos circulando, causado em parte, pelo crescimento urbano desordenado, especialmente dos condomínios, que tomaram conta do cerrado. Para o ciclista, principalmente o trabalhador que usa a bike como meio de transporte entre sua casa e seu local de trabalho, sem nenhuma rota segura para pedalar, o acostamento da 020 passou a ser a sua opção de deslocamento. E como para aquele cidadão da periferia nada é tão ruim que não possa piorar, o governo transformou parte do acostamento dessa rodovia em pista de rolamento, priorizando os automóveis, mesmo sabendo que os ciclistas são o segundo grupo mais frágil no trânsito, depois dos pedestres. Aliás, a supressão do acostamento não prejudica apenas ciclistas e pedestres, já que é

uma região cheia de condomínios, chácaras e escolas, mas também é ruim para os próprios motoristas, que não terão mais um espaço lateral seguro para parar em caso de emergências.

Sobre essa ciclovia na Rodovia Presidente Juscelino Kubitschek, como também é conhecida a BR 020, promessas e projetos são antigos. Entra governo e sai governo, terminam e começam mandatos de deputados, e as promessas vazias e falácias políticas dos palanques, das faixas e outdoors continuam, e são muitas, porém desacompanhadas do verdadeiro interesse em priorizar a construção de uma ciclovia no local. Um novo projeto de ciclovia

foi apresentado. A Associação de Ciclistas da região, que luta há anos pela categoria, até participou da confecção do projeto, mas não há a garantia de que a obra será construída conforme acordado, ou mesmo se será, de fato, construída, já que os projetos da 020 vêm mudando constantemente. Um exemplo disso é que estava prevista a construção de duas novas faixas de rolamento para carros, dos dois lados da via, saindo das quatro atuais, para oito faixas. Mas tudo mudou. Agora está sendo construída uma simples faixa de rolamento junto às duas já existentes, e no local onde existiam os acostamentos, aumentaram para três faixas.

Para uma rodovia tão movimentada, é um paliativo. A ciclovia, que segundo o próprio DER “é a parte mais barata, fácil e rápida”, ficará para ser construída em outro momento. Já um transporte público de massa de qualidade, com mais ônibus, BRT ou até um metrô de superfície, por enquanto, nada.

Dentro desse cenário, o desafio da mobilidade continua grande, mas o que resta aos ciclistas e moradores da região norte é agir, cobrar, exigir, participar das discussões políticas, batalhar por melhorias para a população local e deixar de lado os apadrinhamentos e interesses políticos.



# Conversa com o especialista:

Valorização do uso da bicicleta

17

## Yuriê Baptista César

Que o ato de pedalar é bom para muita coisa, como por exemplo, para a cidade, para as pessoas e para a mitigação das consequências das mudanças climáticas, todo mundo sabe. Os benefícios da bicicleta e a sua importância para a cidade já foram absorvidos nos discursos de políticos e gestores. Porém a ação, a transformação dos espaços urbanos para que seja seguro e confortável pedalar ainda não é uma realidade na grande maioria das cidades brasileiras, inclusive no DF, que concentra mais de 660 km de infraestrutura cicloviária, sendo a 2ª cidade com maior extensão de ciclovias e ciclofaixas no Brasil.

Apesar de a cada ano a rede cicloviária distrital ganhar novos quilômetros, o que significa que tem havido algum investimento nesse modal, a bicicleta ainda não está devidamente colocada na agenda da política urbana e de mobilidade do DF. Falta muito para que se possam considerar cicláveis todas estas centenas de quilômetros cicloviários e, mais ainda, para que elas sejam, de fato, uma rede cicloviária.

As ciclovias precisam de adequada manutenção, sinalização e iluminação. Além disso, é necessário que elas estejam situadas em locais seguros; que contem com pavimentação adequada e, principalmente, que estejam conectadas (por mais que pareça, nós ciclistas ainda não desenvolvemos a habilidade em nos teletransportar). Infelizmente, nenhuma dessas características está presente nas ciclovias brasilienses.

Outro ponto muito importante diz respeito aos locais de parada. Embora, aqui no quadradinho haja uma tolerância em relação ao estacionamento irre-

gular de automóveis, inclusive ao lado de placas que o proíbem, as bicicletas precisam de um pouco mais de atenção quando se trata do seu estacionamento. Felizmente, desde 2006, há leis no DF que tratam desse tema – sete no total, obrigando que edifícios públicos, parques, shopping centers, supermercados, instituições de ensino das redes pública e privada, agências bancárias, igrejas e locais de cultos religiosos, clínicas, hospitais, centros de saúde, Unidades de Pronto-Atendimento – UPAs, instalações desportivas, museus e outros de natureza cultural – como teatros, cinemas e casas de cultura, indústrias, agências bancárias, terminais e estações de transferência do Sistema de Transporte coletivo, Metrô e VLT, condomínios e outros locais de grande afluxo de pessoas possuam estacionamentos para bicicletas. Mas a realidade é que, de maneira geral, não há locais para se estacionar a bicicleta no DF, o que contraria a legislação e desestimula o seu uso.

Desde outubro de 2023, venho questionando o GDF, por meio da Ouvidoria, para entender quem deveria fiscalizar esses estabelecimentos no cumprimento da legislação, e o porquê de não o fazerem. Depois de quatro protocolos abertos, as únicas informações que recebi foram: não compete ao Detran-DF a implantação de vagas para bicicleta/paraciclos ou outro tipo de mobiliário urbano que não sejam inerentes às sinalizações de trânsito regulamentadas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB); a Secretaria de Mobilidade e a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação possuem projetos para instalação destes mobiliários. Mas nenhuma palavra sobre os estabelecimentos infratores, o órgão que

deveria fiscalizá-los e o porquê de não haver fiscalização.

Também realizei um estudo acerca da implantação de paraciclos nas obras de revitalização da Avenida W3 Sul. Este estudo mostrou que:

- a) a legislação acerca do tema não foi respeitada e é falha;
- b) os termos bicicletário e paraciclo não são conceituados e diferenciados; e
- c) a alocação dos paraciclos não seguiu a correta determinação constante dos memoriais descritivos dos respectivos projetos, o que resultou em uma distribuição nada uniforme dos paraciclos, com a maioria deles implantados em locais inadequados, não oferecendo segurança para as pessoas que querem estacionar as suas bicicletas.

Uma grave consequência da má alocação dos paraciclos é que seu uso acaba sendo muito baixo, dando a impressão de que não adianta instalar paraciclos na cidade, pois não há demanda. O que quero trazer aqui, neste curto espaço, é a reflexão necessária de que o estímulo ao uso da bicicleta deve ser tratado de maneira mais efetiva, com investimentos em ações que tragam melhorias reais para quem utiliza a bicicleta. Não basta somente construir quilômetros de ciclovias ou distribuir paraciclos de forma aleatória. É preciso que todas estas ações sejam conjugadas e realizadas da melhor forma possível, com participação social, de modo que elas sejam efetivamente transformadoras da realidade e permitam que o pedalar na cidade seja uma alternativa ao uso indiscriminado do automóvel, reduzindo a emissão de poluentes e melhorando a vida de todas e todos.

# Bicicletas. Bicicletas? Sim, bicicletas!<sup>8</sup>

## Carla Badaraco Guglielmi



Diretora da Escola Pública de Trânsito do Detran-RS

Um dos desafios da contemporaneidade tem relação com a eficiência dos deslocamentos nas cidades, especialmente nos grandes centros urbanos. No Brasil, o reconhecimento das formas ativas de deslocamento pelo CTB e a priorização dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados através da PNMU representaram importantes passos na busca de uma mobilidade mais efetiva.

Sendo a mobilidade entendida como a condição em que os deslocamentos ocorrem no contexto do trânsito, ou seja, à sua qualidade, a mobilidade urbana é, então, uma característica que classifica o trânsito, por isso sua relevância na qualidade de vida de todos nós. Nesta perspectiva, as ações e exigências para a qualificação dos espaços urbanos buscam favorecer e incentivar o uso da bicicleta como modo de transporte e estão amparadas pela PNMU.

Assim, é necessário dar visibilidade para tal legislação, pois, muitas vezes, desconhecemos nossos direitos e deveres. Vejamos o que diz, por exemplo, o

art. 23 da PNMU quanto às medidas a serem adotadas pelos gestores públicos e como tais medidas se aproximam daquilo que imaginamos para a mobilidade urbana:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio

público da tarifa de transporte público, na forma da lei; e

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados; [...].”

Os planos de mobilidade urbana devem prever uma organização justa dos meios de transporte e do espaço de uma cidade, o que envolve a oferta equânime entre os diferentes modais.

A elaboração desses planos é desafiadora, pois precisam ser atendidas as necessidades de toda uma população, com sua complexa diversidade relacionada aos deslocamentos. Os espaços demonstram a história de urbanização de um lugar, que, de modo geral, sofre adaptações à medida que as tecnologias e os modos de vida se transformam. Os estudos e políticas em mobilidade urbana têm se esforçado para prever mudanças na infraestrutura e nos sistemas de transporte de acordo com as necessidades e tendências da contemporaneidade. Conforme a PNMU, a priorização, neste momento,

<sup>8</sup>Texto elaborado com base na 5ª edição do Curso Percurso de Bike da Escola Pública de Trânsito do Detran-RS

destina-se ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado, e as mudanças precisam considerar a realidade local e o desenvolvimento sustentável.

Para tanto, falemos um pouquinho sobre as bicis, magrelas, bikes...

### **Bike é... Vida!**

Andar de bicicleta é uma excelente opção para a saúde e o condicionamento físico. Por trabalhar vários grupos musculares de forma rítmica, utilizando o oxigênio para gerar energia, é classificado como um exercício aeróbico. Se praticado regularmente, pode trazer vários benefícios para a saúde, aumentando a longevidade e a qualidade de vida.

**Melhora a frequência cardíaca** – a intensidade de um exercício é controlada pela frequência do batimento cardíaco, sendo assim, durante o treino com a bicicleta é possível fortalecer o coração, visto que se trata de uma atividade aeróbica, melhorando a circulação cardíaca e reduzindo o risco de doenças cardiovasculares.

**Diminui a retenção de líquidos** – quanto mais pedalamos, mais o metabolismo acelera. Mantendo-se uma boa hidratação (antes, durante e após a pedalada), o corpo tende a potencializar os processos orgânicos, inclusive a eliminação de toxinas, o que resulta em melhor funcionamento dos rins e menor retenção de líquidos.

**Deixa a pele mais saudável** – as pedaladas fortalecem o coração e, com isso, os pulmões passam a funcionar com mais qualidade, tornando o metabolismo mais eficiente, acelerando a renovação celular e a eliminação de toxinas, podendo, inclusive, reduzir as olheiras.

**Controla a ansiedade** – pedalar estimula a produção de hormônios como a endorfina, que asseguram bem-estar e relaxamento, ajudando no controle do estresse e ansiedade.

**Fortalece a musculatura** – os membros inferiores são mais exigidos durante o treino e resultam em músculos

mais fortes e bem definidos, porém, não necessariamente ocorre o aumento da massa muscular. O abdômen tende a ficar mais definido devido à necessidade de boa postura e contração permanente para proteger as costas de dores e lesões.

**Controla o peso** – especialistas apontam que em 1 hora de pedalada é possível queimar, aproximadamente, de 300 a 500 calorias, dependendo da carga, velocidade e esforço empregados durante o treino.

**Não sobrecarrega articulações** – não sendo uma atividade de impacto, como a corrida e a caminhada, e praticada de forma moderada, andar de bicicleta ajuda a proteger a cartilagem, e junto aos exercícios de fortalecimento muscular, pode também auxiliar no tratamento e redução da dor daqueles que têm problemas nas articulações.

**Melhora o sistema respiratório** – pedalar melhora o condicionamento físico e o controle da respiração, fortalecendo os músculos utilizados para respirar, ampliando a capacidade pulmonar e auxiliando o organismo a distribuir melhor o oxigênio inspirado.

Podemos dizer que ainda vivemos sob os efeitos colaterais do “desenvolvimento”, porém cada vez mais pessoas reconhecem a necessidade de adotar estilos de vida mais sustentáveis, revendo e substituindo seus hábitos inadequados. Se não pela ampliação da consciência, pela iminência de esgotamento dos recursos existentes, tão essenciais para nossa sobrevivência.

É preciso que as pessoas entendam isso para aplicar em seu dia a dia. É um processo para o qual estamos caminhando. Às vezes é preciso dar alguns passos para trás, mas não podemos desistir, pois é a partir da soma de esforços e do comprometimento de cada cidadão que será possível evoluir para a tão sonhada sustentabilidade.

O desenvolvimento sustentável demonstra que é possível fazer parte de um sistema coletivo e social sem perder a individualidade, assim como

é possível satisfazer as necessidades sem depredar o meio ambiente.

O uso da bicicleta, que antigamente era associado a uma condição econômica inferior daqueles que a utilizavam para se deslocar até o trabalho, hoje é encarado como uma escolha consciente de transporte; significa uma maneira de se relacionar com o ambiente, resgatar valores de coletividade e se posicionar politicamente, a favor da sustentabilidade do planeta e contra a exploração insequente dos recursos.

### **Bike é... Organização!**

Quando falamos em segurança para o ciclista, inevitavelmente, a associamos à qualidade da estrutura viária, que, quando não é adequada, pode tornar-se o principal empecilho à adoção da bicicleta como meio de transporte. Por outro lado, as cidades que investem em planos cicloviários registram números cada vez maiores de ciclistas urbanos.

Quanto mais vias cicláveis, maior a segurança nos deslocamentos de bicicleta. Quanto maior a segurança, mais ciclistas nas ruas. Quanto mais ciclistas nas ruas, maior a segurança para todos.

Investir em infraestrutura pode ser a forma mais eficiente de incentivar o uso da bicicleta como meio de deslocamento. Mas não basta sair construindo caminhos sem considerar as necessidades de todos os usuários das vias e as características do local. Uma boa política de mobilidade urbana deve almejar a equiparação de oportunidades, a democratização do espaço público e a promoção da acessibilidade, garantindo a todos os cidadãos o direito à cidade.

É importante que a implantação de um plano cicloviário seja acompanhada, a cada etapa, por ações educativas que orientem a população, disseminando conhecimento sobre os benefícios dessa transformação e diminuindo as resistências.

É fundamental a participação de usuários na elaboração do plano, assim

como em cada etapa da implementação, pois eles conhecem as necessidades e podem contribuir nas decisões e na fiscalização. A própria legislação vigente prevê a gestão democrática na elaboração, acompanhamento, implementação e fiscalização dos planos de desenvolvimento urbano e de mobilidade, garantindo a participação popular, de associações e outros segmentos da comunidade.

**Planejamento cicloinclusivo** – os planos devem aproveitar de modo inteligente o espaço urbano. Isso significa que não basta construir ciclovias em espaços de lazer, tampouco destinar pistas aos ciclistas apenas nos feriados e finais de semana. É imprescindível que o sistema viário seja eficiente e seguro. Logo, os incrementos de infraestrutura destinados aos ciclistas devem ser estrategicamente planejados para atender às necessidades de deslocamento cotidianos da população de um município. Este tipo de planejamento está sendo chamado de cicloinclusivo.

**Integração da bicicleta com o transporte público** – solução essencial principalmente em grandes centros urbanos, cujas longas distâncias impossibilitam, em alguns casos, a substituição completa dos meios de transporte pela bicicleta. Havendo integração, é possível que as pessoas percorram apenas parte do trajeto pedalando.

**Bicicletários próximos às estações** – uma das medidas que facilita bastante

a integração da bicicleta ao transporte público é a instalação de bicicletários próximo às estações de transporte público. Quanto mais segura e confortável a estrutura, mais atrativa será para o ciclista, por isso é importante disponibilizar espaço suficiente para a demanda do local, banheiro, vestiário e bebedouro. Alguns bicicletários oferecem também serviço de aluguel de bicicletas, venda de acessórios e oficina para manutenção, tornando a opção por este modal ainda mais conveniente.

**Embarque de bicicleta** – outra solução é permitir o embarque de bicicletas nos veículos coletivos, em compartimentos internos, junto com os passageiros, ou em suportes acoplados em seu exterior. Essa alternativa permite que o ciclista pedale por mais de um trecho (antes e depois do embarque, por exemplo) e que tenha mais liberdade para transitar, já que estará de posse do seu veículo.

**Compartilhamento de bicicletas** – a ótima ideia, que ficou famosa na França e logo se disseminou pelo mundo, foi adotada em diversas cidades. Além de encorajar potenciais ciclistas a experimentarem essa modalidade de transporte, visto que não precisam investir na compra de uma bicicleta para testarem sua adaptação, passou a ser uma opção também para os ciclistas experientes, que, utilizando as bicicletas compartilhadas, não precisam se preocupar com estacionamento, já que nem todos oferecem segurança

adequada. Também é uma alternativa interessante para turistas e pessoas que fazem uso eventual de bicicleta em seus deslocamentos urbanos.

### **Bike é... Responsabilidade!**

O CTB considera a bicicleta um veículo de propulsão humana, de duas rodas, que dispensa Carteira Nacional de Habilitação, ou seja, o ciclista não passa por curso de formação, requisito para conduzir veículos motorizados, e não precisa comprovar seu conhecimento sobre as regras de trânsito. Basta conseguir se equilibrar e pedalar – embora nem essa habilidade seja avaliada.

Tal como acontece com o pedestre, geralmente o aprendizado se constrói através da experiência, que pode ou não ser acompanhada pelo interesse e responsabilidade para com os outros participantes e com a própria segurança. Isso significa que, em vez de passar por um processo de ensino e aprendizagem, ciclistas e pedestres, na maioria dos casos, aprendem ao vivenciar experiências e ao reagir nas diferentes situações.

Embora ainda haja muito a ser feito em termos de legislação em prol desse modal, percebe-se uma evolução na maneira como o tema vem sendo tratado. O reconhecimento da bicicleta como um veículo, a destinação de espaços exclusivos para a circulação de ciclos, a inclusão de normas de circulação e conduta específicas para ciclistas e a previsão de penalidades a condutores que não as respeitam indicam esforço em viabilizar este modal como uma boa alternativa de mobilidade.

No que cabe ao ciclista, sua segurança no trânsito depende tanto do cumprimento das normas quanto dos cuidados que deve ter com a bicicleta. É de



sua responsabilidade, também, a adoção de comportamentos preventivos que, embora não previstos na legislação, são muitas vezes decisivos para a preservação de sua integridade física.

Ainda que a segurança seja o fator mais relevante, vale considerar a importância do comportamento do ciclista como agente social. Ao respeitar as normas, ele serve de referência aos outros usuários, contribuindo para a aceitação da bicicleta como meio de deslocamento, especialmente por aqueles que são mais resistentes a essa ideia. Se não chegar a tanto, ao menos não deixará margem para que essa resistência aumente. A responsabilidade cidadã tem papel fundamental na inclusão desse modal nas cidades.

**Manutenção da bicicleta** – como qualquer outro veículo, para funcionar adequadamente a bicicleta deve passar por manutenção periódica, com intervalo médio de seis meses, porém, fatores como frequência de uso, quilometragem diária, tipo de terreno onde é utilizada e modelos/materiais dos componentes, dentre outros, interferem na frequência necessária de manutenção. Essas revisões, como são chamadas, devem ser feitas por técnicos especializados, em oficinas de confiança do ciclista, onde são averiguadas as condições gerais de todos os componentes, substituição daqueles que apresentam falhas, lubrificação, verificação dos desgastes e regulagem necessária, especialmente nos cabos (dos freios e marchas). Alguns ajustes e reparos simples podem ser feitos pelo próprio ciclista, desde que conheça os componentes e o funcionamento da bicicleta.

**Equipamentos obrigatórios** – para circular nas vias públicas, toda bicicleta com aro superior a 20 deve estar dotada de campainha, espelho retrovisor do lado esquerdo e retrorrefletores. Os retrorrefletores devem ter alcance mínimo de 30 metros e o retrovisor não pode ter haste de sustentação. Esses equipamentos devem ser fornecidos pelos fabricantes, importadores e/ou revendedores, assim como um manual contendo normas de circulação,

infrações, penalidades, direção defensiva, primeiros socorros e anexos do CTB. Existem acessórios que têm a função de deixar o ciclista mais visível aos outros usuários do trânsito, com o propósito de evitar acidentes. Outros são utilizados para proteger regiões específicas do corpo em caso de quedas ou colisões, atenuando o impacto ou mesmo evitando lesões. Ainda, há aqueles que servem à manutenção da saúde e/ou do conforto durante as pedaladas. Não sendo obrigatórios pela legislação, cabe a cada ciclista avaliar os benefícios de cada equipamento, considerando suas necessidades.

**Onde circular** – Se houver ciclovias ou ciclofaixas, é nelas que o ciclista deve circular. Geralmente contam com sinalização própria e, quando bem projetadas, são os locais mais seguros para o ciclista pedalar. No entanto, nem todas elas são construídas de forma a garantir essa segurança, podendo apresentar problemas em relação à pavimentação (buracos, irregularidades), localização (trechos de alto risco ou do lado inapropriado da faixa, em função do trânsito de pedestres ou outros veículos) e/ou sinalização (quando faltam semáforos ou placas de regulamentação e advertência). Além disso, muitas vezes as pessoas utilizam equivocadamente as ciclovias para caminhar, correr, passear com animais de estimação, dentre outros usos, prejudicando ou mesmo impossibilitando o trânsito de bicicletas. Quando não existirem ciclovias ou ciclofaixas ou quando elas não apresentarem condições seguras para utilização, os ciclistas devem utilizar o acostamento, conforme definido pelo CTB: “parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou ao estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim”. Ainda, quando uma via não tiver ciclovia, ciclofaixa ou acostamento, o ciclista deve circular no bordo da pista de rolamento, que corresponde à “margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delimitam a parte da via destinada à circulação de veículos”. Ou seja, deve circular próximo ao meio-fio, do lado

direito ou esquerdo da pista. Esta regra também cabe a grupos de ciclistas, que devem circular sempre em fila única. Como as faixas da esquerda são destinadas a veículos em maior velocidade – portanto, maior risco ao ciclista – é mais seguro optar pelo bordo direito.

**Gestos indicativos** – entender as intenções de cada pessoa no trânsito é essencial para a segurança e boa convivência. Um motorista, quando percebe o acionamento da luz de freio do veículo que está à frente, por exemplo, sabe que tem que reduzir a velocidade para evitar uma colisão; quando aciona a seta (pisca-pisca), está informando a todos qual manobra pretende fazer e permitindo que tomem as precauções necessárias. O CTB exige que o condutor sinalize suas intenções, e o objetivo é claro: comunicar-se com os outros partícipes e, assim, evitar acidentes. A sinalização do ciclista é igualmente importante. Quando não indica suas intenções, tira a possibilidade de os outros usuários adequarem seus comportamentos e movimentos para que a manobra seja feita com segurança.

O compartilhamento do espaço público com responsabilidade e segurança é direito e dever de todos.

O tema BICICLETA tem despertado cada vez mais interesse de usuários, estudiosos, gestores e demais segmentos da sociedade, pois o uso da BIKE nos deslocamentos aumenta a cada dia nas cidades de todo o mundo.

Atualmente, para além de meio de deslocamento, esporte e lazer, a bicicleta tem gerado uma nova cultura: A CULTURA DA BICICLETA.

Não é mais possível falar em mobilidade sem considerar o papel deste veículo na organização das cidades.

Deslocar-se de bicicleta virou sinônimo de:

- consciência;
- economia;
- saúde; e
- sustentabilidade.

# Para que serve a bike?

A bicicleta geralmente é associada a atividades de lazer ou de exercícios físicos. Nesta seção da Revista Urbanidade, apresentamos outras nobres razões para o uso da bicicleta



Fonte: DV na trilha

# 22

## Bicicleta como instrumento de inclusão Projeto Deficiente Visual na trilha (DV na trilha)

Uma obra de arte viva, vibrante, em movimento, inclusiva, coletiva e voluntária. É de “encher a vista” o espetáculo que as pessoas com deficiência visual nos proporcionam nas paisagens do Jardim Botânico de Brasília, aos sábados pela manhã, a cada quinze dias.

Voluntários conduzem as Tandem, bicicletas duplas, narrando o que é visível aos olhos para uma pessoa com deficiência visual, carinhosamente chamada de DV, que vai sentado no banco de trás. As narrativas se somam às diversas outras sensações que o pedalar traz junto. O vento no rosto resulta numa explosão de alegria e preenchimento para quem narra e para quem ouve. Então, uma simbiose se estabelece entre o condutor e o DV, que se esforçam mutuamente para manter o equilíbrio durante o deslocamento.

Para compartilhar com o DV o prazer de pedalar, é necessário um treinamento prático que é oferecido no local. Há voluntários que chegam também para apoiar na organização, no lanche coletivo, no deslocamento da Rodoviária para o Jardim Botânico ou simplesmente prestigiar e assistir ao espetáculo. Há voluntários que fazem doações de Tandens, peças, levam para o conserto e fazem a revisão da bicicleta. O Jardim Botânico apoia o projeto guardando as bicicletas que são difíceis de transportar e com a gratuidade de ingresso no espaço para participantes do projeto.

### Origem

Com o lema “Todos Juntos Somos Fortes”, o projeto iniciou-se em 2004, idealizado e realizado por Danilo Hayakawa, Marcelino Brandão, Marcos

Vieira e Simone Cosenza, após organizarem uma ação social de inclusão, promovida pela MTB Brasília e o grupo de pedal Rebas do Cerrado. A ação incluiu no passeio algumas duplas de DVs e condutores e, ao final, a emoção tomou conta dos participantes: DVs e condutores se abraçaram e demonstraram muita alegria. Alguns DVs nunca haviam pedalado e aqueles que já haviam, antes de se tornarem pessoas com deficiência, puderam voltar a sentir a alegria de pedalar.

Foi essa vivência que os levou a iniciar o projeto, para que aquela experiência virasse uma rotina. Trata-se de um projeto social que tem o objetivo de dividir a paixão de pedalar com quem não poderia. E o projeto tornou-se realidade, crescendo com os desafios e os apoios.

Ao longo desse período, além dos passeios quinzenais tradicionais, o projeto participou de outras atividades, como o Passeio Ciclístico do CINE Bike 2022, evento que aconteceu no CCBB e contou com uma palestra vibrante e emocionante sobre o projeto, proferida por Hevelym Freitas, voluntária condutora, com apoio do DETRAN-DF, que fez o transporte das bicicletas. Nas últimas

versões do Brasília Bike Camp, algumas duplas de DVs e condutores participaram e competiram, em categoria criada especificamente para disputas de duplas treinadas, pois “inclusão não é apenas chamar para a festa, mas convidar para dançar”!

O projeto DV na Trilha sobrevive à base de doações e sua única renda provém

da venda de camisetas. Atualmente o projeto tem 24 DVs efetivos e 34 DVs em lista de espera.

Para saber mais sobre o projeto, acesse: <https://www.jardimbotanico.df.gov.br/o-projeto-dv-na-trilha-esta-de-volta>



Fonte: Acervo DV na Trilha

@dvntrilhaoficial

## Bicicleta como instrumento de trabalho?

Bike delivery

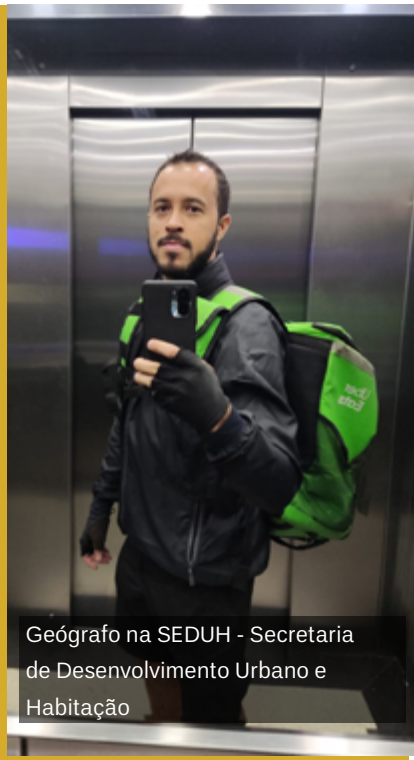
### Ian Igor Reis Dias

**Ian Igor** começou a utilizar a bicicleta de forma ativa em 2014 para resolver seus compromissos cotidianos na cidade. Em 2016, quando as plataformas de delivery começaram a operar no DF, passou a trabalhar com entregas utilizando a bike. Também fazia entregas de forma autônoma e para empresas de entregas sustentáveis, sempre usando a bike como meio de locomoção. Atualmente, é servidor público, e utiliza a bike ou o transporte público para ir da Samambaia Sul, onde mora, ao Plano Piloto, onde trabalha.

**Ian Igor** é um exemplo de como a bike pode ser usada para diversas finalidades: além da realização de entregas e do deslocamento casa-trabalho, já fez ciclovagens a municípios vizinhos do DF e costuma incluir a bicicleta em atividades de lazer, culturais e sociais. Menciona que já fez até mudança utilizando a bicicleta!

*É uma experiência diferente acessar os serviços que a cidade oferece por meio da bicicleta. Quando me direciono a um ponto do território com um objetivo específico, estou, ao mesmo tempo, obtendo lazer, cuidando da saúde e participando ativamente da cidade com mais presença, atenção e paciência, menciona.*

Para ele, o maior benefício do uso da bicicleta é o tempo dedicado à saúde, pois, ao investir na saúde, ganha-se



Geógrafo na SEDUH - Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação

tempo. Sabe-se que os desafios enfrentados na mobilidade urbana vão muito além do tempo perdido nos engarrafamentos. Pedalar até o trabalho pode ser o início de uma vida mais ativa e independente, pois a pessoa começa o dia com muito mais energia para as atividades. É uma maneira de minimizar a preocupação e o estresse diários com horários não cumpridos pelo transporte público, dada a precariedade da qualidade dos veículos e dos serviços prestados pelas empresas de ônibus.

*Inclusive tenho presenciado um número cada vez maior de mulheres indo de bicicleta para o trabalho, vejo como um movimento muito significativo pois reflete a autonomia e confiança que a bicicleta pode proporcionar.*

Como desvantagens para o uso da bike, Ian relata que nem sempre as condições climáticas são adequadas e que as longas distâncias entre os locais de deslocamento podem exigir um pouco mais de treino por parte do ciclista. No entanto, de forma geral, temos uma característica geográfica muito boa, que facilita o deslocamento por bicicleta.

Além disso, é preciso planejar a rota, considerando a infraestrutura urbana

disponível, já que nem sempre a malha cicloviária está disponível em todas as regiões administrativas ou pode haver falta de conexão no trajeto. O desrespeito por parte dos motoristas também exige que ações frequentes de educação para o trânsito sejam realizadas, enfatizando que respeitar o ciclista é exercer a cidadania, valorizar a vida e apoiar quem contribui com a melhoria da mobilidade urbana.

**Ian Igor** considera que, comparado com outros estados brasileiros, o DF apresenta uma extensa malha de ciclovias, tanto no Plano Piloto, quanto nas demais regiões administrativas. No entanto, ressalta que elas carecem de melhoria da infraestrutura, como pontos de conexão e bicicletários em locais estratégicos, em regiões de alta demanda. Também é preciso manter a qualidade dos equipamentos públicos, pois ela pode ser essencial na decisão dos usuários de se deslocarem utilizando a bicicleta em seu dia a dia.

*É preciso dedicar mais atenção e prover pontos de suporte ao ciclista que precisa trabalhar, trocar de roupa, tomar um banho e seria interessante que essa infraestrutura fosse ofertada também, reforça.*

Por fim, **Ian Igor** apresenta algumas dicas para aqueles que desejam se deslocar ou até trabalhar utilizando a bike como instrumento:

- ter disposição e vontade de pedalar;
- encontrar um local em que sinta maior segurança para pedalar;
- encontrar parceiros ou grupos de suporte ao ciclista;
- ir avançando cada vez mais, aos poucos, para alcançar seus objetivos de pedalar pela cidade;
- planejar seu trajeto;
- hidratar-se; e
- cuidar da parte mecânica da bicicleta.

*Pedalar é um estilo de vida que se reflete tanto no aspecto individual quanto no coletivo. Acredito que a bicicleta é uma solução viável e importante neste cenário de mudanças climáticas e de aumento dos problemas urbanos que estamos vivenciando atualmente, menciona Ian Igor.*

## Bicicleta como instrumento potencializador do turismo ecológico

Explorando o Bioma Cerrado de bicicleta

# James Soares



CEO da BeeBike Adventure

Sou **James Soares**, um entusiasta do ciclismo e defensor do uso da bicicleta como meio de transporte e lazer. Depois de anos no mercado publicitário, decidi me aprofundar no mundo das bicicletas e empreender no turismo de aventura. Foi assim que surgiu a BeeBike Adventure, uma empresa dedicada a proporcionar experiências únicas nos parques do DF.

Partindo do meu amor pelo ciclismo e da minha atuação como ativista pela mobilidade ativa no @cicloviaativa, percebi o potencial dos parques da nossa cidade para o turismo de aventura. Constatei isso com as centenas de grupos de MTB em todo o DF, uma infinidade de opções de passeios e trilhas para bicicletas. Afinal, Brasília é cercada por uma paisagem deslumbrante do Bioma Cerrado, repleta de trilhas e belezas naturais a serem exploradas.

Optou-se, de início, por focar no Parque Nacional de Brasília, conhecido popularmente como Parque Água Mineral, uma unidade de conservação com trilhas leves e piscinas de água corrente, e no Jardim Botânico de Brasília, com suas trilhas para lazer e



Ilha da meditação Parque Água Mineral

Fonte: BeeBike

contemplação. No entanto, apesar das taxas cobradas nesses locais, enfrentamos desafios em razão da falta de infraestrutura para receber os visitantes, como banheiros, centros de informação, bicicletários seguros e áreas de descanso e alimentação.

Apesar dos obstáculos, acredito no potencial do Cicloturismo em Brasília. Com a recente aprovação da Lei do Cicloturismo (Lei nº 7.403/2024), vejo uma oportunidade para impulsionar

esse segmento e transformar nossa cidade em um destino turístico sustentável e vibrante.

Os parques do Bioma Cerrado oferecem uma variedade de atrações, desde cachoeiras até trilhas para todos os níveis de habilidade e disposição. Com investimentos em infraestrutura e promoção turística, é possível atrair mais visitantes e oferecer experiências inesquecíveis no coração do Brasil.

Exemplos:

- Parque Água Mineral
- Parque Jardim Botânico
- Floresta Nacional de Brasília (Flona)
- Cachoeira do Tororó
- Fazenda Taboquinha
- Catetinho
- Mesa de JK etc...

Esses são alguns dos locais que fazem parte da beleza natural do Bioma Cerrado e representam oportunidades incríveis para o desenvolvimento do cicloturismo em Brasília.

É necessário que o GDF olhe para o futuro e aproveite todo o potencial do Cicloturismo. Com iniciativas e investimentos, nossa cidade pode se transformar em um destino de aventura e bem-estar, conectando as pessoas com a natureza e promovendo um estilo de vida ativo e saudável.



Temos a melhor cidade ciclável do país, uma lei que nos apoia, agora é só “arregaçar as mangas” e trabalhar para promover esse setor tão rico e fascinante, o Cicloturismo no Cerrado.



# 27

## Bicicleta como instrumento potencializador do turismo urbano

### Graco Santos



Arquiteto, urbanista, especialista em gestão de negócios em turismo, direito urbanístico e regulação ambiental. Idealizador e coordenador da Camelo Bike Tour

Brasília, enquanto cidade, é diferente de tudo que existe ou já existiu.

A Camelo Bike Tour é uma agência de cicloturismo urbano que em 2023 contou a história da nossa cidade para quase 900 clientes, entre brasileiros e estrangeiros. Foram quase 12 mil km pedalados por cicloturistas ávidos por saber mais, e em detalhes, sobre a epopeia da cidade modernista, construída em apenas 3 anos no meio do nada. Brasília, a capital do Brasil, permeia o imaginário de milhões de pessoas deste nosso planeta azul.

Contar histórias é arte, é educação e é uma das atividades lúdicas e prazerosas que o turismo proporciona. Entretém e explica períodos históricos que nos decifram, nos interpretam enquanto humanidade, trazem pertencimento e identidade. O ato narrativo faz com que a história fique mais interessante. O contato visual, a expressão corporal, as entonações vocais são as nossas ferramentas. Além do que, permite o contato com pessoas e culturas dife-

rentes. É essa combinação de conteúdo visual, sons e narrativa que provoca sensações no espectador. É disso que se trata o nosso trabalho há praticamente uma década.

Em janeiro último, foi sancionada a Lei do Cicloturismo, um regramento que visa impulsionar o uso da bicicleta como meio de transporte e promover o turismo ecológico no DF. A Lei, tem o potencial de causar um impacto positivo na região ao promover o turismo sustentável e melhorar a qualidade de vida dos residentes e visitantes. Parece ser abrangente, versa sobre a integração de municípios e regiões, e também sobre a valorização de atrativos turísticos locais. Ela ainda não foi regulamentada e tem seis meses para entrar em vigor. No entanto, sempre há espaço para melhorias e aprimoramentos, pois os desafios são grandes. É necessário considerar, por exemplo, diversos fatores ao elaborar os regulamentos para a lei, como criar infraestrutura ciclovária segura e bem conservada, promover a conscientização

sobre as leis e medidas de segurança do ciclismo, integrar rotas de ciclismo às atrações turísticas existentes e colaborar com as partes interessadas locais para garantir uma implementação bem-sucedida da própria lei.

É mister que os normativos que surgirão promovam o uso da bicicleta como meio de transporte. Impulsionar a integração dos modos de transporte significa impulsionar o cicloturismo. O transporte público precisa ser repensado no DF. Pequenos detalhes podem fazer enormes diferenças. A instalação de suportes para bicicletas em ônibus (paraciclos que são adaptados à área externa dos ônibus), por exemplo, facilitará o deslocamento de todos, trabalhadores e turistas, dentro e entre as regiões. A propósito, desde 2014, o DF tem uma lei que determina a instalação deste tipo de suporte para o transporte de bicicletas nos ônibus e, salvo melhor juízo, ainda aguarda regulamentação. O cicloturismo tem condições de ser agente propulsor da tão desejada cultura da mobilidade ati-

va, basta que a sua dinâmica seja bem observada.

A regulamentação da Lei do Cicloturismo poderá incluir também incentivos financeiros específicos para empreendedores locais que desejarem desenvolver negócios relacionados a essa atividade, como aluguel de bicicletas, pousadas voltadas para ciclistas, treinamento e capacitação para empresas e profissionais interessados em atuar no setor. O fomento de cursos sobre segurança nas estradas, primeiros socorros, gestão ambiental e turística também pode ser proposto.

O monitoramento ambiental ao longo das futuras rotas cicloturísticas precisa ser cuidadoso e eficaz, para poder avaliar o impacto da atividade no ecossis-

tema local e garantir sua preservação a longo prazo. Da mesma forma, em relação à própria Lei, há que se estabelecer um sistema de monitoramento e avaliação constante da sua implementação, para identificar desafios e oportunidades de melhoria ao longo do tempo, garantindo que os objetivos propostos sejam alcançados de maneira eficaz e sustentável.

Um dos maiores desafios será garantir que as rotas cicloturísticas sejam acessíveis a todos, incluindo pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida, através da adaptação de infraestruturas e serviços para atender às suas necessidades específicas. Também será importante investir em campanhas de promoção para atrair cicloturistas de outras regiões e ou paí-

ses, destacando as belezas naturais, culturais e históricas do DF e toda a região do Cerrado, e suas rotas cicloturísticas.

Nós trabalhamos com cicloturismo urbano em Brasília e estamos, juntos com uma legião de cicloativistas brasileiros, dispostos a contribuir. As sugestões que fazemos aqui são fruto deste trabalho apaixonante que é mostrar uma Brasília diversa da que aparece nos noticiários, uma cidade cheia de feitos importantes, com suas raízes plantadas na nossa geografia e também na história brasileira.

**Que tal conhecer Brasília e região, de bicicleta, e descobrir o que você nunca enxergou naquilo que você sempre viu?**



Cicloturistas conhecendo a Igrejinha N. Sra. de Fátima  
Fonte: Camelo Bike Tour



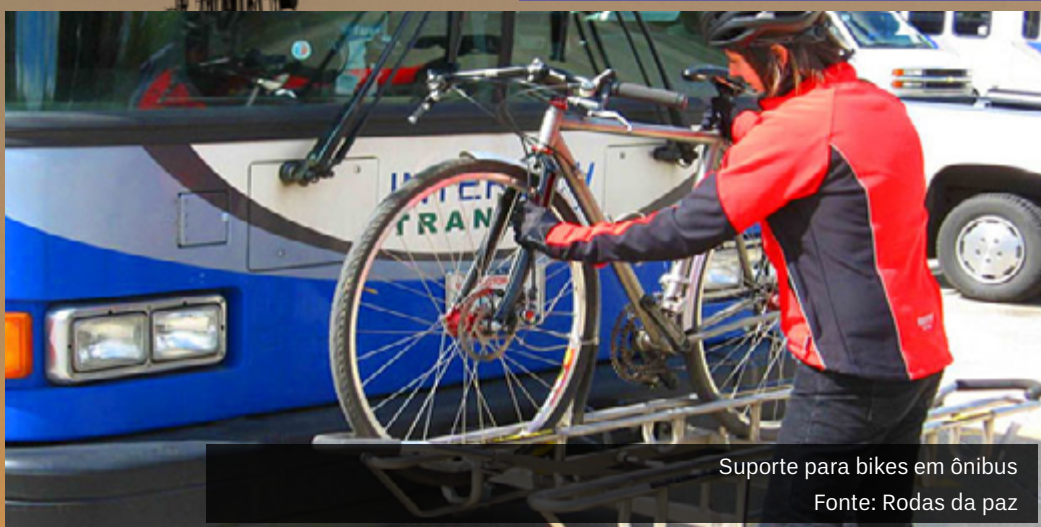
Cicloturismo no Complexo Cultural da República  
Fonte: Camelo Bike Tour



Setor Comercial Sul em Brasília desperta curiosidade de cicloturistas  
Fonte: Camelo Bike Tour



Cicloturismo na Catedral Metropolitana de Brasília  
Fonte: Camelo Bike Tour



Suporte para bikes em ônibus  
Fonte: Rodas da paz



Cicloturismo favorecendo a cultura da mobilidade ativa  
Fonte: Camelo Bike Tour



Professor de Educação Física,  
Membro da Comissão Técnica do  
Paraciclismo Brasileiro

# Bicicleta como instrumento de promoção à prática desportiva

Paraciclismo

**Claudio Civatti**

O Paraciclismo é o ciclismo praticado pelas pessoas com deficiência. Essas deficiências podem ser físico-motoras, visuais ou neurológicas. Dentro do ciclismo, a disciplina é relativamente nova e começou a ser praticada no Brasil na década de 80.

Nos anos 90, surgiram as primeiras competições no Brasil e as primeiras participações de Delegações Brasileiras em competições internacionais. O primeiro paraciclista de destaque no Brasil foi **Rivaldo Martins**, que tinha uma amputação em uma das pernas e conquistou o primeiro título internacional para o Brasil. Após esse feito, Rivaldo integrou a Seleção Brasileira em diversas ocasiões, tendo participado dos Jogos Paralímpicos de Barcelona 1992, Atlanta 1996 e Atenas 2004.

No Paraciclismo, as competições estão divididas em provas de Estrada e Pista (Velódromo). Internacionalmente a modalidade é regida pela União Ciclistica Internacional (UCI), que é quem organiza e normatiza o ciclismo no mundo. No Brasil, a Confederação Brasileira de Ciclismo (CBC) é que cuida da modalidade. O Comitê Paralímpico Brasileiro é parte fundamental para o desenvolvimento da modalidade e é o responsável pelas delegações que vão aos Jogos Paralímpicos e Parapan-americanos, entre outras ações de fomento e estruturação do Paraciclismo no Brasil.

Como qualquer outra modalidade do Paradesporto, o Paraciclismo divide seus atletas em Classes Funcionais, para tornar as competições mais justas possível. As Classes Funcionais são as categorias e são uma maneira de separar os atletas de acordo com as suas deficiências para que as competições possam ser disputadas de forma coerente e justa.

No Paraciclismo há 13 Classes Funcionais, masculinas e femininas, divididas em 4 grupos, sendo:

## 1. Bicicletas

### Classes C1 – C2 – C3 – C4 – C5

Nessas Classes, os ciclistas usam bicicletas convencionais, que podem ou não ter adaptações de acordo com as necessidades de cada um e do grau de comprometimento que as suas deficiências impõem. Alguns ciclistas podem fazer uso de próteses e/ou órteses para a prática.

## 2. Handbikes

### Classes H1 – H2 – H3 – H4 – H5

Nessas Classes, os ciclistas competem com Handbikes, que são um tipo especial de bicicleta, impulsionada pela força dos braços. Existe mais de um tipo de Handbike e todas elas têm 3 rodas, duas atrás e uma na frente, que é onde estão a tração, o freio e o sistema de transmissão e marchas. A maioria dos

ciclistas dessas Classes são paraplégicos ou tetraplégicos.

## 3. Triciclos

### Classes T1 – T2

Nessas Classes, os triciclos são utilizados para ajudar no equilíbrio dos ciclistas, já que todos apresentam comprometimentos neurológicos, dificultando a condução e o controle da bicicleta.

## 4. Tandems

### Classes B

Nessa Classe, os ciclistas usam uma bicicleta de dois lugares, onde o piloto não tem deficiência, e atrás vai o ciclista com deficiência visual (cego ou baixa visão).

As competições de estrada são de dois tipos:

1. Provas contra o relógio, onde o ciclista corre individualmente e o vencedor é aquele que, num determinado percurso, faz o menor tempo.

2. Provas de estrada, onde todos os competidores largam juntos, formando um grupo, o pelotão, e ganha aquele que cumprir o percurso primeiro.

Para o Handbike, também existe uma prova de revezamento, o Team Relay.

No Velódromo o programa de competições é um pouco mais extenso e pode variar de acordo com a competição. É

importante lembrar, que no velódromo só participam das provas as Classes C e B (Bicicletas e Tandens). Por questões de segurança, não existem provas na pista para as Classes H e T (Handbikes e Triciclos).

Em Jogos Paralímpicos o programa tem provas individuais e em equipe, masculinas e femininas.

O Paraciclismo é o terceiro esporte que mais distribui medalhas em Jogos Paralímpicos e é uma modalidade importante nas pretensões do Brasil para a classificação final no Quadro de Medalhas.

As únicas medalhas que o ciclismo brasileiro tem foram conquistadas pelo

ciclista paulista **Lauro Chamam**, que, no Rio 2016, ficou com a medalha de bronze na prova contra o relógio individual; e a medalha de prata na prova de estrada.

Atualmente no Brasil há um calendário de competições regionais, nacionais e internacionais que colocam o país numa posição de destaque no cenário do Paraciclismo Mundial.

Em março de 2024, a CBC realizou no Velódromo Olímpico do Rio de Janeiro o Campeonato Mundial de Paraciclismo de Pista, competição que reuniu os principais ciclistas de 39 países, recorde neste tipo de competição.

O Brasil, atualmente é um dos países que mais desenvolve a modalidade e se encontra em ótima posição no cenário internacional, revelando ciclistas de alto nível e realizando eventos de altíssima qualidade. Ao longo dos últimos anos, o Paraciclismo Brasileiro conquistou seis títulos mundiais com os ciclistas **Soelito Gohr** e **Lauro Chamam** e mais de cem medalhas em competições internacionais.

Além dos já citados, nomes como **Jady Malavazi**, do Handbike, **Bianca Canovas**, no Tandem, **Sabrina Custódio** e **Carlos Alberto Soares**, entre outros, são sempre esperanças de medalhas para o Paraciclismo Brasileiro.



26.11.2023 - CICLISMO - PARAPAN SANTIAGO 2023 Ulisses Leal Freitas - Men's H3-5 Road Race. Foto: Douglas Magno /



26.11.23 - BIANCA CANOVAS GARCIA E NICOLLE WENDY BORGES (GUIA) - Parapan Santiago 2023. Provas de Ciclismo de Estrada em Isla del Maipo. Foto: Alessandra Cabral/CPB

26.11.2023 - CICLISMO - PARAPAN SANTIAGO 2023 Adriano Matunaga - Mixed T1-2 Road Race. Foto: Douglas Magno / CPB



24.11.2023 - LAURO MORO CHAMAN - Parapan Santiago 2023 - Competição de Para Ciclismo - Foto: Miriam Jeske/CPB





24.11.2023 - LAURO MORO CHAMAN - Parapan Santiago 2023 - Competição de Para Ciclismo - Foto: Miriam Jeske/CPB

26.11.2023 - CICLISMO - PARAPAN SANTIAGO 2023  
Jady Malavazzi - Women's H2-5 Road Race. Foto: Douglas Magno / CPB



Foto: Fábio Soares

# 33

## Bicicleta como modo de transporte

**Marcos Giesteira**



Ciclista, enfermeiro e jornalista, voluntário da Rodas da Paz

Comecei a usar a bicicleta para ir ao trabalho em 2013 e nunca mais parei. A ideia era fugir do clima raivoso do trânsito, aproveitar o tempo para fazer um exercício físico e arejar a cabeça, sem falar na redução da poluição para a cidade e na economia com carro ou transporte.

Com o tempo, percebi que a bicicleta era realmente a minha terapia diária e usar aquele tempo para pensar na vida e fugir do estresse automotivo beneficiava até mais a minha saúde mental do que a física.

Em 2019, resolvi vender meu carro. Na época fiquei com um certo receio e cheguei a ser olhado com estranheza por muitas pessoas, mas, cada vez mais, tenho convicção sobre o acerto daquela decisão.

Uma grande vantagem que sempre tive foi morar no Plano Piloto – onde existem mais ciclovias e segurança – e contar com uma estrutura básica (vestiário e paraciclo) no local de trabalho. São dois fatores que considero essenciais para o uso diário e “profissional” da bike. No restante, acho que Brasília é uma ótima cidade para pedalar: plana, arborizada, com clima favorável o ano todo e dona de uma malha cicloviária interessante para quem mora no “avião”.

É claro que muitas coisas precisam ser melhoradas: existem poucos bi-

cicletários e paraciclos nos prédios e estabelecimentos comerciais e o limite de velocidade nas vias de Brasília é altíssimo e muito arriscado para quem pedala. Também falta iluminação e sinalização nas ciclovias, não existe integração com o transporte coletivo e são necessárias mais opções de bicicletas compartilhadas, de preferência, com a oferta de bikes elétricas.

Outro ponto essencial é a conscientização e a educação. E não falo só por parte dos motoristas. De todos! É comum vermos pedestres utilizando as ciclovias como calçadas e muitos “pais” de pets que insistem em conduzir seus “filhos” sem coleira. Faço um mea culpa também: existem muitos ciclistas mal-educados, que não respeitam as regras de trânsito e não utilizam itens de sinalização.

A paixão pelo ciclismo é tanta que resolvi juntá-la com outra: a Enfermagem. Foi assim que criei o projeto **Enfermeiro Ciclista**, em 2023. Freqüentador de vários grupos de ciclismo e condutor voluntário nos projetos DV na Trilha (com pessoas com deficiência visual) e Pedalar Ampare (com pessoas com deficiência intelectual), percebi que poderia ajudar outros ciclistas com meus conhecimentos.

Equipado com um kit de primeiros socorros na garupa da bicicleta e no colete, presto assistência para grupos de ciclismo, eventos esportivos e ciclo-

viagens. Além disso, realizo palestras e cursos em escolas, ações educativas em eventos e campanhas preventivas em datas comemorativas. O propósito do projeto é proporcionar mais segurança para quem pedala, divulgar a importância da prevenção e promover ações de educação em saúde, além, é claro, de incentivar o uso do “camelo”.

O retorno está sendo muito positivo. Creio que tenho conseguido ajudar algumas pessoas e, aos poucos, conscientizar os ciclistas sobre a necessidade da prevenção e da segurança. Acidentes podem acontecer a qualquer momento e poucas pessoas estão preparadas para ajudar. Em algumas situações, procedimentos básicos são capazes de salvar vidas, e a responsabilidade é de todos nós.

Os desafios são muitos, mas a vontade de contribuir e difundir o ciclismo é maior. A bicicleta gera bem-estar, qualidade de vida, sustentabilidade e desenvolvimento econômico, além de nos aproximar das pessoas e da natureza. É um veículo de transformação social e humana. Para mim, uma parceira de todos os momentos e a maneira que encontrei para contribuir para termos um mundo melhor, ajudar as pessoas, fazer amigos e ser mais feliz.

# 34

Você já encontrou alguns destes ciclistas pelas ruas do DF?



**Sr. Aldanir Silva**, auditor fiscal aposentado da Receita Federal. Ele pedala toda semana pelas ruas da capital. No seu aniversário de 80 anos de idade, ganhou dos filhos uma bicicleta nova.



**Afonso Ventania**, o Bikerreporter. Ele pedala por todo o DF, cobrindo e divulgando as notícias que acontecem nas diferentes Regiões Administrativas.



**Uirá Lourenço**, servidor público. Utiliza a bicicleta como meio de transporte e de lazer, e está sempre pedalando e fazendo lindos cliques de nossa cidade.

**Vamos ser uma cidade conhecida por respeitar o ciclista?**

**Lembre-se de que em cima da bicicleta tem uma vida!**

## Visão da Rede Urbanidade:



Nesta edição da Revista Urbanidade, convidamos diferentes especialistas e entusiastas da bicicleta para ressaltar os benefícios que esse modo de transporte pode trazer para a nossa saúde e bem-estar. Para além dos aspectos individuais, a bicicleta contribui para a redução dos congestionamentos, da emissão de gases de efeito estufa e transforma a cidade em um espaço de convivência social mais humanizado e agradável. Serve como instrumento para que as pessoas se divirtam, pratiquem esportes, acessem diferentes locais na cidade, trabalhem e vençam os preconceitos impostos pelas desigualdades sociais.

Nós, da Rede Urbanidade, expressamos nosso respeito por aqueles que experimentam viver a cidade de outra forma, sentindo o vento no rosto, observando a vegetação do Cerrado e interagindo ativamente com as demais pessoas que transitam pelo espaço urbano. Mesmo estando expostos à hostilidade e à velocidade intensa dos automóveis, não perdem a esperança de viver em uma cidade mais acolhedora, inclusiva e sustentável, verdadeiramente voltada para as pessoas. Por acreditarmos que isto é possível, lutamos por uma mobilidade que priorize aqueles que optam por se locomover por outros modos de transporte, além do carro. O DF precisa superar, urgentemente, as políticas rodoviaristas que ainda vigoram e implantar um sistema de mobilidade urbana ecologicamente sustentável, que promova a igualdade e proteja a vida e a saúde de todos, especialmente daqueles mais vulneráveis, como os pedestres, os ciclistas e as pessoas com deficiência.

Finalizamos esta edição com uma homenagem à bicicleta e aos membros da Rede Urbanidade, que enxergam esse veículo como modo de transporte, instrumento de trabalho, de lazer, de esporte... e de resistência!



**ODE à bicicleta**

**Pablo Neruda (1956)**

la pelo caminho calorento,  
O sol como um milharal em chamas  
E a terra um infinito círculo caloroso com o céu azul em cima, desabitado.  
Passaram junto a mim as bicicletas,  
Únicos insetos daquele minuto seco do verão,  
Furtivas, velozes, translúcidas parecendo só movimentos de ar.  
Os trabalhadores e as garotas pedalavam para as fábricas,  
Entregando seus olhos ao verão,  
E suas cabeças ao céu,  
Sentados nas asas das vertiginosas bicicletas  
Que assobiavam cruzando pontes, rosais, arbustos ao meio-dia.  
Pensei neles à tarde,  
Talvez, depois do banho, cantem, comam e brindem o amor e a vida com uma taça de vinho.  
E, à porta, esperando, a bike imóvel porque só de movimento foi sua alma,  
E ali, caída não é inseto transparente que viaja no verão,  
Mas estrutura fria que sozinha recupera um corpo errante  
Com a urgência e a luz,  
Ou seja, com a ressurreição de cada dia.



# NEM TODAS AS CORRENTES ADRISSONAM

LSCAPTURA +  
CANDANGO NA FOTO

Foto: Lorena Sandes



Ministério Público  
do Distrito Federal  
e Territórios



Rede  
*Urbanidade*