Ciclismo no DF

Benefícios e Cuidados

10 de abril de 2023

Edição 2
Ano 7

Maio Amarelo e Ciclismo

Dados publicado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) indicam que em 2009 foram registrados mais de um milhão de óbitos por acidente de trânsito em 178 países. Desse número, aproximadamente 50 milhões sobreviveram com sequelas. Além disso, estima-se que mais de dois milhões de pessoas devem morrer no trânsito em 2030[1]. Assim, é imprescindível que se chame a atenção de toda sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito.

Nesse contexto, surgiu o **MAIO AMARELO,** um movimento internacional de conscientização para a redução de acidentes de trânsito. Tal iniciativa almeja a ação coordenada entre o Poder Público e a sociedade civil em torno dos problemas e soluções relativos à segurança viária.

Trata-se aqui de uma tarefa complexa. Assim, para abordá-la corretamente, deve-se primeiramente compreendê-la, encarar com seriedade a amplitude que a questão do trânsito seguro evoca. Nesse cenário, um dos principais pontos a serem considerados é a adoção de meios alternativos de transporte, como, por exemplo, o **Ciclismo**.

Além de trazer benefícios para a saúde, andar de *bike* pode contribuir para a fluidez do trânsito. Contudo, o risco de acidentes ainda representa um entrave ao pleno uso da bicicleta como meio de locomoção e/ou prática regular de atividade física.

Nesta edição:

Os benefícios do ciclismo 2

Qual é o cenário na Capital? 3

Algumas Recomendações 4

Referências bibliográficas 5

"Viver é como andar de bicicleta. É preciso estar em constante movimento parar manter o equilíbrio."

Albert Einstein

Os benefícios do ciclismo

Leonardo da Vinci, famoso inventor italiano, foi um dos primeiros a projetar uma bicicleta. Outras fontes, entretanto, já apontam que os primeiros rascunhos do que seria o veículo de duas rodas vieram do oriente[2].

De toda forma, hoje sabe-se que o número de ciclistas tem crescido no mundo. Muitas pessoas vêm na popular "magrela" uma ferramenta útil de recreação, treinamento físico ou mesmo de prática desportiva[3].

No ciclismo a interação "homem-máquina" acontece de uma forma particular: a pessoa consegue transportar o seu peso corporal, utilizando a seu favor o sistema de propulsão da bicicleta, sem sobrecarregar músculos, articulações ou mesmo a coluna vertebral[4]. Dessa forma, indivíduos que lutam contra o sobrepeso, por exemplo, podem se beneficiar das facilidades do ciclismo. Na posição sentada, eles podem desenvolver atividade física de maior duração, aumentando a eficiência na redução da gordura corporal, sem submeter os membros inferiores a grande esforço[5].

Há quem diga que pedalar pelas ruas e parques pode ser mais prazeroso do que realizar uma simples caminhada. Sobre a bicicleta, o desenvolvimento de mais velocidade proporciona maior dissipação do calor provocado pelo esforço físico, e há também a diversificação da paisagem promovida pelo deslocamento em maiores distâncias, que auxilia na diminuição das tensões do dia a dia[5].

Assim, muito embora não se conheça ao certo sua origem, é bem verdade que, com o passar dos anos, o veículo de duas rodas foi aprimorado, sendo capaz de oferecer tantos benefícios que passou a ocupar espaço distinto no cenário da mobilidade urbana.

A BICICLETA...

- Não polui e não provoca congestionamentos;
- Custa menos que outros veículos e possui também menor custo de manutenção;
- Faz bem para a saúde e melhora a qualidade de vida: ajuda a combater o sedentarismo, previne doenças dos ossos e músculos, além de ajudar a reduzir o risco de doenças do coração, a diminuir o colesterol e a melhorar o sistema imunológico;
- É ecológica: não utiliza combustível, não emite gases que provocam o efeito estufa e não produz poluição sonora.

Fonte: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/CartilhaCiclistaatualizada.pdf

Qual é o cenário na Capital?

A OMS estimula o uso da bicicleta como meio de transporte. A ausência de emissão de poluentes e a promoção da saúde são alguns dos motivos que justificam essa orientação[7]. Além da OMS, projetos como Bike na escola, Rodas da Paz, dentre outros, trabalham em prol do incentivo ao uso da bicicleta no ambiente escolar, por exemplo[8].

O Distrito Federal apresenta a segunda maior malha cicloviária do país, dispondo de 586,50 quilômetros de ciclovias. Entretanto, grande parte das ciclovias está concentrada nas zonas centrais, mais especificamente nas regiões administrativas do Plano Piloto, do Lago Sul e do Park Way. Juntas, elas respondem por 40% do total de ciclovias construídas, o que evidencia a desproporcionalidade presente na infraestrutura cicloviária da Capital[8].

Além da integração deficitária entre as ciclovias, podemos considerar também a cultura do uso intensivo do automóvel no DF como um obstáculo ao pleno desenvolvimento da prática do ciclismo. Outro fator digno de nota é a falta de conhecimento das leis de trânsito, que faz com que ciclistas sejam expostos diariamente a condições de perigo[9]. Investimentos em infraestrutura e em ações educativas podem trazer soluções para os problemas que aqui estão apresentados. A adoção da bicicleta como meio de locomoção pode ajudar na diminuição dos congestionamentos das vias da Capital, assim como na redução da poluição atmosférica e do estresse urbano[10].

No âmbito da educação, vale a pena notar que há grande participação de jovens entre os ciclistas brasilienses, geralmente estudantes que ainda não trabalham[10]. Com o objetivo de promover a educação de trânsito, pode-se envolver as escolas, verdadeiros meios de intervenção[8]. Buscando-se prevenir acidentes nas localidades próximas a setores escolares, é importante ainda que se adote políticas públicas de moderação de tráfego, com redução de limite de velocidade e implementação de medidas de fiscalização de trânsito.

> "Como os ciclistas se deslocam à velocidade das reações humanas e não estão isolados da luz, do ar, dos sons e aromas naturais por trás de para-brisas de vidro, na década de 30, antes da explosão do tráfego motorizado, não havia melhor maneira de explorar um país de dimensões médias com paisagens surpreendentemente variadas e belas"
>
> HOBSBAWM, 2002, pp. 107-8

Algumas Recomendações[11,12]

Percebe-se que são fatores que dificultam o uso de bicicletas como meio diário de locomoção não apenas a vulnerabilidade do ciclista no trânsito mas também o risco de envolvimento em acidentes. Assim, é importante se atentar para alguns cuidados.

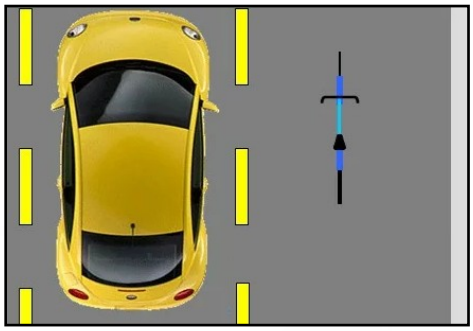
⇒ Use sempre capacete e óculos, para proteção da cabeça e olhos. Quando estiver em grupo, ande sempre em fila única.

⇒ **Nunca pegue carona na traseira de ônibus e caminhões**.

⇒ Em pedaladas noturnas, luzes dianteira e traseira e evitar roupas escuras.

⇒ **O ciclista nunca deve pedalar com fones de ouvido**. Sinalizar com o braço onde for virar.

⇒ Todo motorista deve **diminuir a velocidade** quando tiver um ciclista à sua frente (art. 220, CTB).



⇒ O ciclista deve **pedalar na mão correta** da via (art. 58, CTB). Quando a bicicleta vem na contramão, o motorista tem menos tempo de reação para evitar um acidente.

Fonte: https://ciclistaurbanocwb.wordpress.com/2012/06/10/a-distancia-que-aproxima/

⇒ **Não avance o sinal de trânsito.** Na luz amarela, não acelere (ART. 208, CTB).

⇒ **O motorista deve manter 1,5 metros de distância do ciclista** (ART. 201, CTB). O **ciclista deve evitar trafegar colado ao meio fio,** orientando carros e ônibus a realizarem a **ultrapassagem pela outra faixa** de rolagem (art. 220, 192 e 29 do CTB).

◊ Para maiores informações, acesse https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/CartilhaCiclistaatualizada.pdf

Referências Bibliográficas

1. Sítio eletrônico https://maioamarelo.com/o-movimento/ (acessado em 31/01/2023);
2. Sítio eletrônico https://summitmobilidade.estadao.com.br/sustentabilidade/quem-inventou-a-bicicleta/ (acessado em 01/02/2023);
3. MARTINS, E. Avaliação do posicionamento corporal no ciclismo competitivo e recreacional. Revista Brasileira de Cineantropometria e Desempenho Humano, Santa Maria, 2007.
4. HINAULT, B. & GENZLING, C. Cyclisme sur Route. Paris: Robert Laffont, 1986.
5. XAVIER, G.N.A.; GIUSTINA, M. D.; CARMINATTI, L. J. Promovendo o uso da bicicleta para uma vida mais saudável.
6. HOBSBAWM, E. Tempos Interessantes – uma vida no século XX. pp. 107-8. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
7. DORA C. A different route to health: implications of transport policies. British: Medical Journal, 1999.
8. RIBEIRO, Guilherme de Sousa. Bicicleta, escola e possibilidades. 2021. 38 f., il. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Educação Física — Universidade de Brasília, Brasília, 2021.
9. DALEY, M; RISSEL, C; & LLOYD, B.. All dressed up and no-where to go? A qualitative research study of the barriers and enablers to cycling in inner Sydney. Road and Transport Research , 2007.
10. FLORENTINO, Renata; BERTUCCI, Jonas; IGLESIAS, Fabio. Os caminhos dos ciclistas em Brasília/DF. Mobilidade por bicicleta no Brasil, p. 51-75, 2016.
11. Sítio eletrônico https://souesportista.decathlon.com.br/bike-no-transito-como-se-portar/ (acesso em 27 de fevereiro de 2023).
12. Sítio eletrônico https://www.detran.ac.gov.br/site/noticia.jsp?id=759# (acesso em 27 de fevereiro de 2023).

Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal

Estamos na Web!

www.educacao.df.gov.br

A Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal visa proporcionar uma educação pública, gratuita e democrática, voltada à formação integral do ser humano para que possa atuar como agente de construção científica, cultural e política da sociedade, de modo a assegurar a universalização do acesso à escola e da permanência com êxito no decorrer do percurso escolar de todos os estudantes.

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS POLÍTICAS EDUCACIONAIS

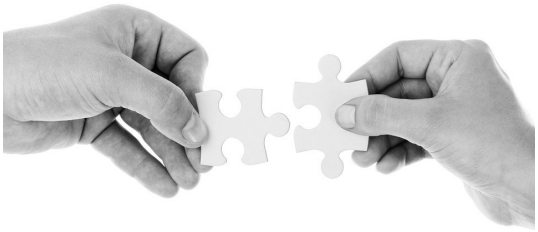
Nivaldo Vieira Félix

DIRETORIA DE ASSISTÊNCIA À SAÚDE E APOIO ÀS POLÍTICAS EDUCACIONAIS COMPLEMENTARES

Célhia Ribeiro dos Santos Ramos

GERÊNCIA DE ATENDIMENTO E APOIO Á SAÚDE DO ESTUDANTE

Larisse Vasconcelos Costa Cavalcante

EDIÇÃO:

Leonardo D'Ávila Lins do Amaral Sobreira