

CORRIDA CICLOVIÁRIA: UMA AVALIAÇÃO DA REDE DE CICLOVIAS IMPLANTADA NO DISTRITO FEDERAL.

Claudio Oliveira da Silva
Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo
Universidade de Brasília
carecasso@gmail.com

1. CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

Estudos para implementar no Distrito Federal (DF) políticas cicloviárias já vinham sendo realizados pelo governo local desde a década de 2000, como aqueles emanados do “curso de extensão sobre planejamento cicloviário” promovido em 2003 pelo Departamento de Estradas e Rodagens - DER/DF (Rodrigues, 2013). No ano de 2005 aconteceu o primeiro sinal de institucionalização quando foi criado, por meio do Decreto nº 26.236, o Grupo de Trabalho para elaborar o Programa Cicloviário do Distrito Federal. Em julho de 2006 mais um passo foi dado por meio da Lei nº 3.885 que assegurou, sob coordenação do Poder Executivo, a política de mobilidade urbana cicloviária de incentivo ao uso da bicicleta no DF. Mas foi em 2007, em termos políticos, que o tema ganhou mais força por meio da criação de uma gerência de projeto específica vinculada ao gabinete do governador. Para Velloso, “a criação de uma célula [a gerência] de promoção da bicicleta no âmbito da administração pública foi a condição primeira para o desenvolvimento de uma política de promoção da bicicleta no Distrito Federal” (Velloso, 2007, p.2). Assim nasceu o primeiro programa cicloviário do governo então denominado *Pedala DF*. Numa época quando pouco havia de infraestrutura destinada a ciclistas no DF, o programa já incorporava a meta ambiciosa de construir 600km de malha cicloviária¹.

Em agosto de 2009 foi sancionada a Lei nº 4.397 que dispôs sobre a criação do Sistema Cicloviário no âmbito do Distrito Federal. Enquanto a Lei de 2006 versava sobre a política, de uma forma mais genérica, essa de 2009 avançou, provavelmente incorporando os estudos e proposições do *Pedala DF*, no sentido de definir o desenvolvimento de um sistema

¹ Ver o artigo “Pedala-DF: Promessas, fatos e propaganda”, de Uirá Lourenço. Disponível em: <<http://bicicletadadf.blogspot.com.br/2009/04/pedala-df-verdade-x-mito.html>>. Acesso em: ago. 2014.

ciclovitário composto por implantação de infraestrutura e complementado por outras ações institucionais como integração setorial e campanhas educativas.

A participação da sociedade na construção da política e programa tinha sido garantida já na composição do Grupo de Trabalho de 2005, mesmo que de forma não paritária e factualmente efetiva. Foi com a criação do Comitê Gestor das Políticas de Mobilidade Urbana por Bicicleta no Distrito Federal, em 2011 por meio do Decreto nº 33.158, que tal possibilidade de participação se ampliou. Esse Comitê é a instância ciclovária vigente no atual governo e dentre suas principais competências estão as de supervisionar a implantação do Sistema Ciclovário, incluindo os 600km de malha ciclovária; avaliar os projetos ciclovários do executivo, inclusive os já licitados; e apresentar um plano de mobilidade por bicicletas.

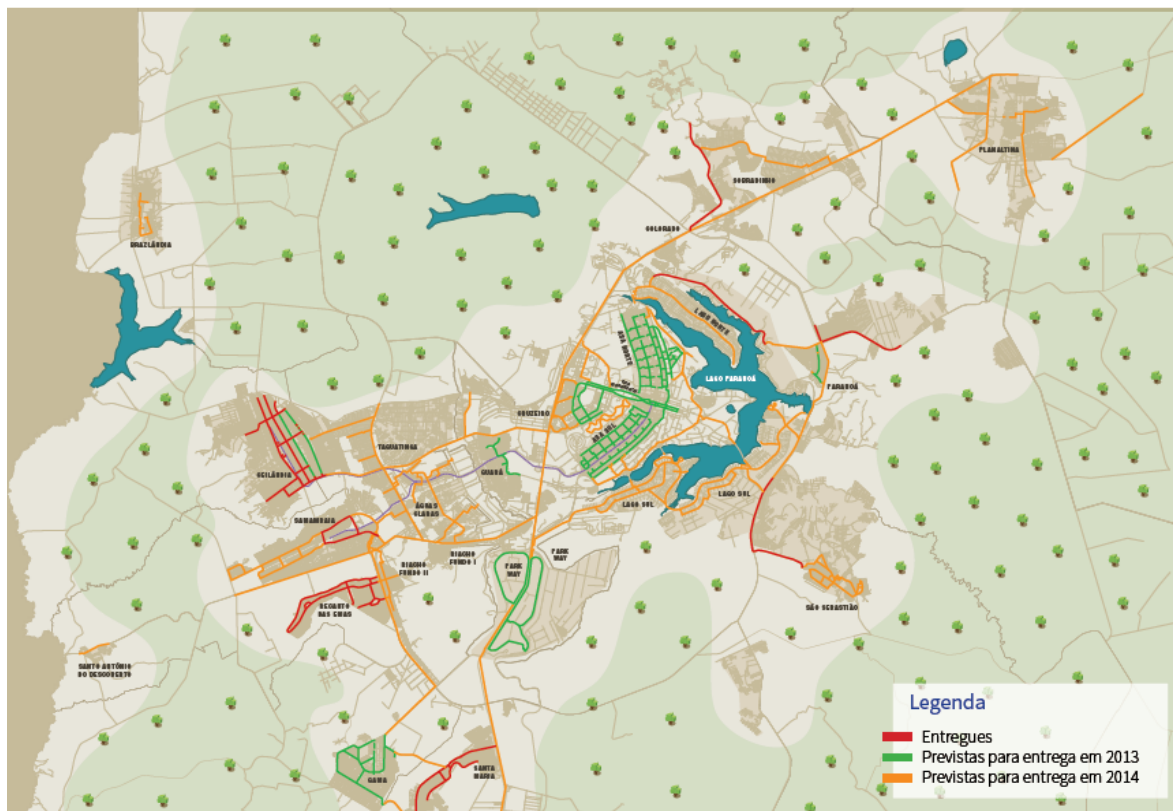


Figura 1. Malha ciclovitária do Distrito federal. Fonte: (GDF, 2014, p. 9)

Atualmente a estratégia do Governo do Distrito Federal (GDF) para desenvolver o uso de bicicletas encontra-se publicada no *Plano de Mobilidade por Bicicleta no Distrito Federal*. Ele foi lançado em 2013, em atendimento à demanda do Decreto nº 33.158, com objetivo de “oferecer insumos para constituir um modelo eficiente de transporte cicloviário no DF a fim de garantir acesso às funções urbanas e ao conjunto das políticas de transporte e circulação, além de assegurar maior inclusão social” (GDF, 2014, p.3). Sua estrutura se desdobra nos eixos de infraestrutura, mudança de comportamento e serviços. Com relação à

infraestrutura, nele foi ratificada a meta de construção de 600km de ciclovias em todo o DF, de acordo com a malha apresentada na Figura 1.

A implantação de um sistema de aluguel de bicicletas é uma das ações mais recentes do governo local em favor de ciclistas atuais e potenciais. Inaugurado em maio de 2014 o sistema conta atualmente com cerca de 30 estações de bicicletas.

2. O PLANO ATUAL E AS FASES DE IMPLANTAÇÃO

A malha cicloviária hoje existente foi implantada ao longo dos últimos anos de forma descontinuada segundo as oportunidades que o GDF encontrou. Muito me interessa fazer a estimativa dessas fases de implantação no sentido de quantificar o ritmo de crescimento e identificar fatores externos que os possa ter influenciado. Para tal finalidade fiz uma sistematização das fartas informações disponibilizadas em matérias pela internet.

A mais antiga referência encontrada é de fevereiro de 2006 quando foi dado início às obras da ciclovia Paranoá-Itapoã, com 6,5km de extensão, considerada naquele momento pela ONG Rodas da Paz como a primeira do programa cicloviário (Rodas, 2014a). Em setembro de 2010, o Portal UOL noticiou que o GDF estava investindo verbas para a construção de 178,4km de ciclovias, estando todas as obras já licitadas. Segundo essa matéria, havia naquela data cerca de 42km de ciclovias no DF (Campanerut, 2014). Em maio de 2012 o Portal G1 Distrito Federal anunciou a liberação de verba para construção de 86,6 km de ciclovias por parte do GDF. A notícia informou também que tal iniciativa fazia parte do “Projeto de Mobilidade Urbana” do GDF que visava alcançar a marca de 600km de ciclovias em todo o DF até o ano de 2014, sendo que naquela data o GDF afirmava existirem 160km de ciclovias (G1, 2014).

Em agosto de 2014, sugerindo haver no DF 430km de ciclovias, o Jornal de Brasília citou a conclusão de mais 140km de ciclovias em rodovias sob circunscrição do Departamento de Estradas de Rodagem – DER (Nova, 2014). Também em agosto de 2014 o Globo Esporte veiculou matéria de uma série dedicada ao ciclismo dizendo que “o DF tem 430km de malha cicloviária, que inclui ciclovias e ciclofaixas” (Globo, 2014).

Por outro lado, há também informações sistematizadas em trabalhos acadêmicos. Rodrigues (2013) apresenta dados relativos à dimensão econômica da política cicloviária, no que se refere à alocação de recursos por parte do GDF. Segundo ele, houve uma interrupção de investimentos nos anos 2009 e 2010 em função de crises políticas que geraram troca de governadores e adiamento de compromissos financeiros no âmbito dos programas do GDF.

Esse mesmo fator propiciou em 2011 a existência de verba em abundância decorrente de “restos a pagar” dos programas interrompidos nos anos anteriores de crise. Junto a isso, havia dois lotes de projetos em condição de serem licitadas as respectivas obras. Esse pode ter sido um momento de inflexão. O autor diz que somente em 2011 e 2012 foram autorizadas as construções de 442,1km de ciclovias. Ainda que não seja possível com esses primeiros dados identificar o comportamento dos investimentos dentro de um período mais amplo, há outros dados apresentados pelo autor que permitem fazê-lo, mas dessa vez não em extensão de ciclovias, mas em montante de recursos. Então vejamos: entre 2004, ano dos primeiros recursos para projetos cicloviários, e 2015 foi investido o montante de R\$88.636.000,00 em ciclovias. Desse total, R\$ 3.234.000,00 foi investido entre 2004 e 2007, 3,6%, R\$48.602.000,00, 54,8%, entre 2008 e 2011 e R\$36.800.000,00 entre 2012 e 2015, 41,5% (Rodrigues, 2013, p.199). É possível perceber um grande acréscimo de investimentos no segundo triênio e um relativo acompanhamento dessa tendência nos últimos quatro anos. No ano da tese, 2013, o autor afirmava existirem 172km de ciclovias construídas e 171 em construção, com previsão de 614km até final de 2014.

Com base nos dados estimados preparei a Tabela 1 e as figuras 2 e 3.

ANO	EXTENSÃO DA MALHA (Km)	
	EXISTENTES	PREVISTAS (construídas + em construção)
2006	0	6,5
2010	42	184,9
2012	160	271,5
2014	430	411,5

Tabela 1. Comparação entre infraestrutura existente e prevista em ciclovias.

A análise da Figura 2 permite inferir que somente perto do ano 2014 as previsões se equipararam ao efetivamente construído. Isso se deve ao fato de haver um descompasso de tempo natural entre a liberação de verbas e a entrega das obras, descontados os atrasos que eventualmente podem ter acontecido. Todo o período anterior a 2014 é de muitas obras. Comparando as figuras 2 e 3 podemos inferir que o período de maior crescimento efetivo de infraestrutura foi entre 2012 e 2014, naturalmente quando deviam estar sendo entregues muitas ciclovias, e que o período de maior investimento foi, naturalmente, antecedente a esse correspondendo aos anos de 2007 a 2011.

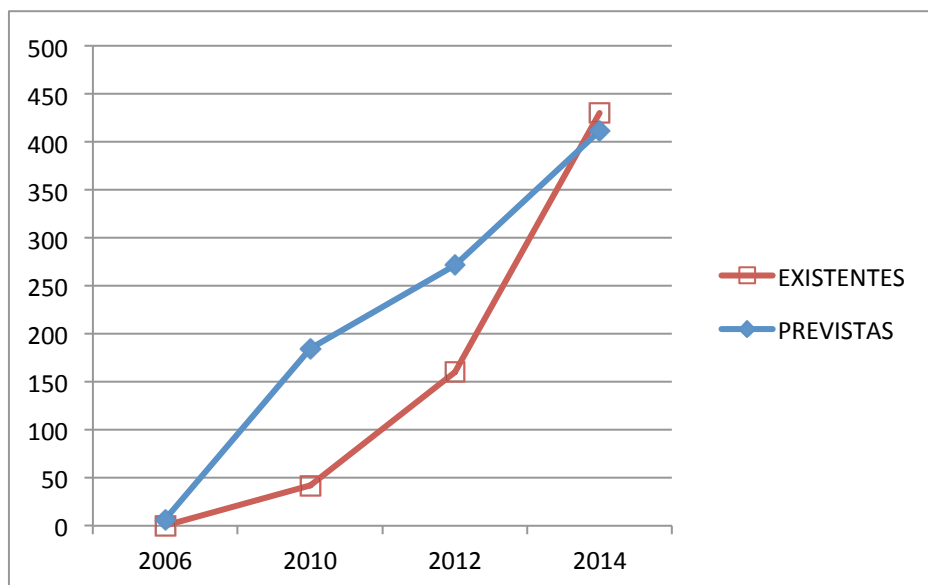


Figura 2. Representação comparada das linhas de crescimento em infraestrutura.

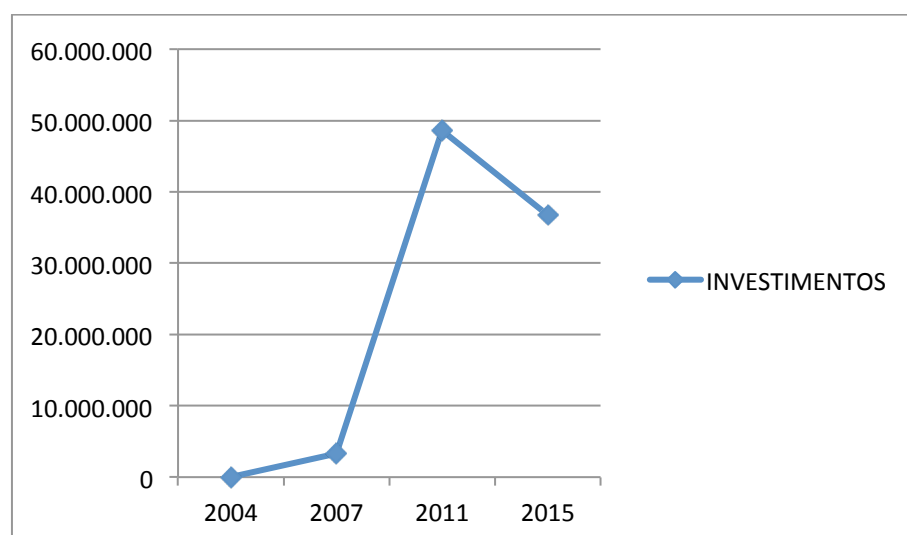


Figura 3. Representação da linha de crescimento em investimentos.

O GDF tanto confiou no plano de mobilidade por bicicleta que se comprometeu com a meta de 600km de extensão da malha cicloviária em 2014 no Caderno das Cidades (GDF, 2014b), de 2013 que descreve os projetos e ações nas Regiões Administrativas. Em documento oficial eles informaram que até 27 de agosto de 2014 havia no DF 350km de ciclovias prontas, 40km de ciclovias em construção e 117km de ciclovias com projeto concluído. No que se refere a ciclofaixas, 80km de prontas e 71km de projetadas (Distrito, 2014b).

3. CONTROVÉRSIAS ENTRE CRÍTICAS PÚBLICAS E PRONUNCIAMENTOS DO GOVERNO LOCAL

Em fevereiro de 2011 um grupo de ONG's ambientais do Distrito Federal entregou ao presidente do Instituto Brasília Ambiental – IBRAM - um documento cobrando melhorias na infraestrutura destinada aos ciclistas no DF. Suas principais argumentações, segundo a matéria veiculada pelo Portal CicloVivo (Ciclo, 2014), eram a baixa execução do plano cicloviário, até então com apenas 42km executados, o aumento expressivo de mortes de ciclistas em acidentes de trânsito e a necessidade de melhoria das condições atmosféricas. Essa foi a primeira intervenção, dentre aquelas encontradas, da sociedade civil organizada em torno da corrida cicloviária no DF.

Em maio de 2012 o grupo Sociedade das Bicicletas divulgou a Carta de Esclarecimento com título: “É preciso rever o processo de análise e aprovação dos projetos cicloviários no DF”. Na carta o grupo critica, principalmente, a opção do plano pela “implantação de ciclovias como única ação concreta”, ao invés de uma rede integrada por um misto de infraestruturas, e o modo de funcionamento do Comitê Gestor da Política da Mobilidade por Bicicleta, pouco participativo e operacional. Também nessa carta o grupo elencou uma série de pontos controversos após análise dos projetos cicloviários, dentre eles:

1. Os projetos foram realizados sob uma ótica anterior à de cidade compartilhada – privilegiando o fluxo motorizado;
2. Os projetos contemplam quase que exclusivamente o uso da ciclovia como solução, ignorando outros itens do planejamento cicloviário (ciclofaixas, faixas compartilhadas, redução e moderação de tráfego, redução de velocidade, tratamento dos pontos de travessia, etc.); [...] (Sociedade, 2014).

Também em maio de 2012, em um blog sobre “Livros e Bicicletas”, Denir Mendes Miranda também avaliou os projetos cicloviários disponíveis e chegou a seguinte conclusão:

O projeto das ciclovias do PEDALA-DF é do Governo Roriz. O mapeamento foi feito por uma (sic) escritório de arquitetura de fora de Brasília, que vê nas ciclovias a única solução para as bicicletas. É sabidamente contra ciclofaixas, calçadas compartilhadas e zonas 30. [...] O atual governo descobriu as ciclovias como forma de impulsionar sua fraca política de trânsito [...]. Tirou o projeto rorizista da gaveta. Não discutiu, nem perguntou se era bom. Por força de pressão do Ministério Público, criou

um GT intragovernamental, que se tornou, porém, um espaço de pensamento único – sabe-se que não se aceita desacordo ou pedido de revisão dos projetos. (Miranda, 2014).

Em agosto de 2012, época do anúncio de liberação de verbas para construção de mais 34km de ciclovias, o Portal G1 Distrito Federal inseriu a opinião da sociedade civil organizada sobre o estágio de tais medidas:

Nós fizemos uma vistoria na ciclovia da L2 Norte e da L3 Norte. No local detectamos várias falhas nos projetos e na execução das obras, seja no pavimento, que já tem rachaduras, como nos pontos de conflito e nos acessos para os carros. Após a vistoria, o documento foi protocolado no governo (G1, 2014a).

A despeito das críticas recorrentes, uma notícia oficial foi apresentada pelo governo local em julho de 2013. Nela é possível perceber o tom das intenções por trás da construção de ciclovias:

Conhecida pelo céu e pelas ruas largas, Brasília caminha para ter um novo título, o de **capital das ciclovias**, já que a cidade assumiu a liderança nacional de malha cicloviária e caminha para, até o fim do próximo ano, ser uma das **líderes mundiais**, com 600km de faixas exclusivas para as bikes. [...] Com os mais 238km já concluídos ou em conclusão, a cidade alcança 398km e toma a **dianteira do país** ao ultrapassar os 300km do Rio de Janeiro, antiga líder nacional, e distancia-se ainda mais de São Paulo, maior cidade do país, que possui 69,8 km, [...] Assim, **o DF terá uma das maiores redes de ciclovias do mundo**, maior do que as de Copenhague (Dinamarca), Paris (França) e Amsterdã (Holanda), que têm, respectivamente, 350km, 394km e 400km, e quase tão extensa quanto a de Nova York (EUA), de 670km. (GDF, 2014a, grifo meu)²

Em artigo de 2014 Uirá Lourenço diz:

Mesmo as ciclovias construídas não significam mudança no modelo ultrapassado e apresentam falhas graves. Descontinuidade, com término abrupto em locais com alto risco de acidentes; falta de sinalização nos cruzamentos; falta de preferência aos ciclistas; ziguezagues e desvios no trajeto; falta de iluminação; problemas de drenagem; conflitos com pedestres; ausência de bicicletários (Lourenço, 2014).

² A intenção de ter o título de maior rede cicloviária vem sendo alardeada desde 2008 por representantes do governo. Ver o artigo “Programas Cicloviários”, de Rodas da Paz. Disponível em: <http://frentetransitoseguro.com.br/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=727>. Acesso em: ago. 2014.

E complementa:

Curioso o fato de o governo local proclamar o Distrito Federal “referência nacional e internacional em ciclovias”. A propaganda recente afirma que a malha cicloviária se iguala à de Amsterdã e supera a de Copenhague. Esqueceram de comentar sobre a cultura ciclística e a qualidade das ciclovias e ciclofaixas (Lourenço, 2014).

Em janeiro de 2014 uma matéria especial da revista *Veja*, intitulada “Grandes, mas com Problemas”, fez um balanço dos 313km trafegáveis de ciclovias em todas as regiões administrativas do DF. Nessa matéria eles dizem: “até o fim do ano estarão prontos nada menos que 600 quilômetros de vias para bicicletas. Mas a rápida expansão, que poderia ser motivo de celebração, apresenta alguns problemas graves” (Grandes, 2014, p.29). Faziam referência a falta de iluminação, intrusões de mobiliário urbano, descontinuidade de traçado, falta de manutenção e trechos com interseções perigosas. Na mesma matéria expõem a reação do então Secretário de Obras do GDF diante de tal cenário: “encampamos a proposta [das gestões anteriores] sem fazer algumas atualizações necessárias. Reconheço que falhas foram cometidas” (p. 30). Mas não era a revisão dos projetos uma das atribuições do Comitê Gestor das Políticas de Mobilidade Urbana por Bicicleta no Distrito Federal?

Essas são algumas das muitas críticas que se pode encontrar e já se ouviu sobre o sistema cicloviário do DF. Supõe-se que enquanto o GDF corre para alcançar os 600km prometidos muitos critérios de qualidade na infraestrutura acabam sendo esquecidos ou deixados para depois. Usando a Lei de Acesso à Informação fiz em junho de 2014 a seguinte pergunta ao GDF: Gostaria de saber, especificamente com relação à implantação de infraestrutura (malha) cicloviária no DF, a partir da quilometragem já implantada, qual é o próximo passo a ser dado pelo Governo do Distrito Federal? Eis os trechos mais significativos:

[...] o Governo está trabalhando para a expansão e a conexão da malha já implantada, bem como para a melhoria de sua qualidade. [...] O Detran está fazendo um trabalho aprofundado sobre sinalização e, em parceria com a Casa Civil, planejando a implantação de ciclofaixas, que permitirão o aumento da conectividade e a penetração da malha cicloviária para o interior das Regiões Administrativas, de acordo com os trajetos de desejo dos usuários. (Distrito, 2014a).

Enderecei a mesma pergunta à ONG Rodas da Paz que é uma das mais atuantes na defesa dos direitos de ciclistas no DF, eis o trecho mais significativo para objetivos de comparação:

A implantação de estrutura cicloviária deve ser antecipada ou no mínimo acompanhada de campanhas educativas para a promoção da inserção da bicicleta no trânsito como meio de transporte a ser respeitado e ter uso incentivado. No DF, essa oportunidade de promoção da mudança cultura de comportamento ainda não foi feita, tanto pelo próprio desenho viário das ciclovias que mantém a preferência para o automóvel nos cruzamentos (contrariando artigo 214 do CTB), como pela promoção insuficiente de campanhas educativas, [...] (Rodas, 2014b).

4. CINCO EXIGÊNCIAS PARA O PLANEJAMENTO CICLOVIÁRIO.

No ano de 2007 o Ministério das Cidades – Mecd - lançou o *Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades* (Brasil, 2007) que veio a constituir-se como uma das principais fontes de consulta para prefeituras e governos estaduais e do Distrito Federal, junto às publicações similares internacionais. Nele, como introdução às bases para elaboração de um plano cicloviário básico, dentre outros conteúdos, foram publicadas as cinco exigências para o planejamento cicloviário. Elas foram introduzidas a partir de uma referência internacional³, por sua simplicidade de compreensão e relevância de aplicação.

São essas as cinco exigências para o planejamento cicloviário: segurança viária, rotas diretas, coerência, conforto e atratividade.

A **segurança viária** é a exigência mais complexa das cinco e deve atender a quatro níveis, do macro ao micro: redes, seções, cruzamentos, piso. Para que ela seja satisfeita a implantação de infraestrutura deve garantir não só a segurança de ciclistas, mas também de todos outros usuários das vias, promovendo visibilidade e previsibilidade, sendo pensada sempre como uma função do volume de tráfego e velocidade. Projetos geométricos, medidas de moderação de tráfego, proteção física para pedestres e ciclistas, sinalização, fiscalização, etc. são medidas que contribuem, quando bem planejadas, para a segurança no sistema viário e para a redução de acidentes.

³ Ver: CROW. *Manual de Diseño para el Tráfico de Bicicletas*. 2011. p.30/3. (versão original, em holandês, de 2006).

Uma boa infraestrutura cicloviária é aquela que oferece ao ciclista **rotas diretas** e claras, sem desvios e com o mínimo de interferências. Assim, elas contribuem para redução do tempo de viagens e do esforço despendido nos deslocamentos.

A infraestrutura deve apresentar uma unidade com **coerência** através de um desenho facilmente reconhecível, constância nas larguras de ciclovias e ciclofaixas e sistema de informação e sinalização que possibilite ao ciclista fazer uso não somente da infraestrutura cicloviária propriamente dita como também informá-lo a respeito de rotas alternativas, trânsito, topografia, etc.

Com a finalidade de proporcionar **conforto** ao pedalar, a escolha do piso das ciclovias e ciclofaixas deve propiciar superfície regular, impermeável, antideslizante e, se possível, de aspecto agradável. Além disso, é importante que as larguras sejam adequadas e que as rotas sejam protegidas do vento, sol e chuva.

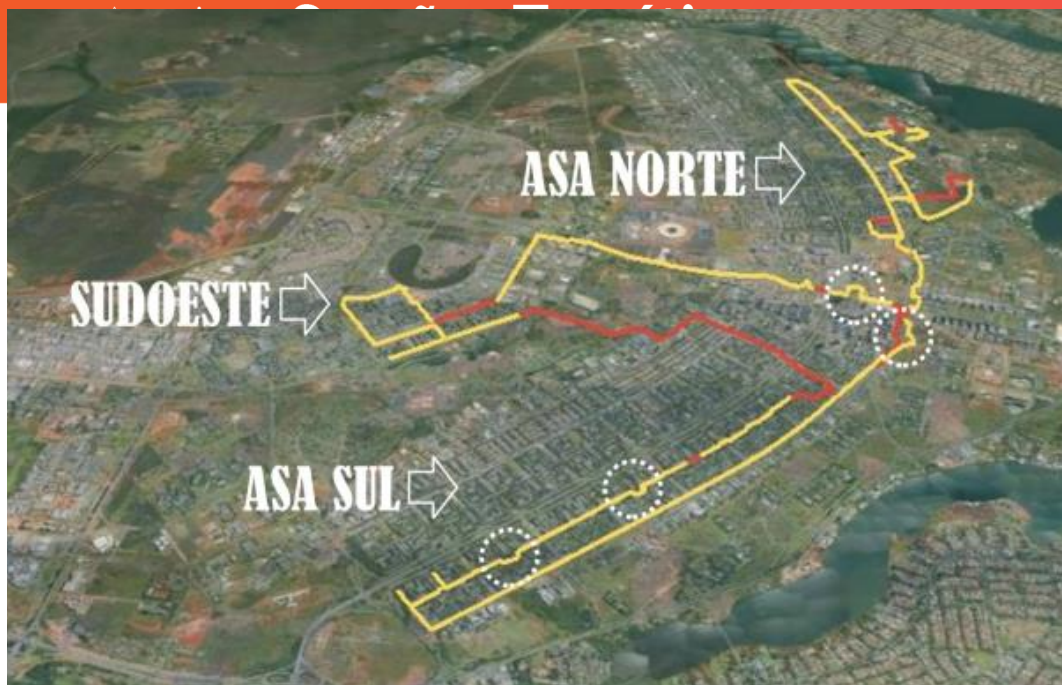
A **atratividade** ocorre quando a infraestrutura é desenhada de forma integrada ao meio natural e construído circundante, de maneira que o caminhar e o pedalar sejam prazerosos, passando por ambientes atrativos e variados, coincidindo o mínimo possível com artérias de trânsito etc.

5. DESENVOLVIMENTO

O objetivo prático deste artigo foi verificar *in-loco* a ocorrência das cinco exigências cicloviárias em parte da malha entregue ao uso no DF, em especial em ciclovias de alguns bairros da Região Administrativa de Brasília (ver Figura 4). Esse procedimento deve ser considerado como uma avaliação crítica que visa verificar o funcionamento da infraestrutura entregue. Ainda, espera-se, na mesma medida, confirmar ou refutar a suposição de que a corrida cicloviária fez os critérios de qualidade de infraestrutura serem negligenciados⁴.

Para consecução dos objetivos pedalei 37,0km de ciclovias e 9,5km de trechos compartilhados, onde não as havia ou não foi possível encontrá-las, totalizando um percurso em rede de 46,5km. Importante notar que praticamente não há outra estrutura destinada a pessoas em bicicletas nessa rede senão as ciclovias, salvo por um pequeno trecho de 200m de ciclofaixa localizado na plataforma inferior da rodoviária na área central de Brasília. Como não há cobertura total de ciclovias na cidade, para percorrê-la fui impelido a compartilhar calçadas, gramados e trechos de vias destinadas ao trânsito rápido de veículos motorizados,

⁴ Ver também: RODAS DA PAZ. *Relatório de vistoria das obras cicloviárias no DF*. 2012. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/estudos/68/relatorio-de-vistoria-das-obras-cicloviarias-no-df.html>>. Acesso em: ago. 2014.



rente conscientização das

Figura 4. Esquema de localização das ciclovias visitadas. Em amarelo as ciclovias, em vermelho os trechos de compartilhamento e em branco tracejado os contornos das malha.

As condições da infraestrutura são variadas. Como aspectos positivos destacam-se o terreno bastante plano, e existência de muitos trechos sombreados, em especial nas áreas verdes localizadas nos setores residenciais das asas sul e norte, e a adoção do partido linear que facilita o deslocamento rápido e conecta os pontos mais distantes da cidade.

Os aspectos menos positivos da infraestrutura implantada serão apresentados a partir de agora nos tópicos que segue. Eles serão introduzidos a partir das fotografias realizadas no levantamento de campo com finalidade de ilustrar o descumprimento de cada uma das cinco exigências para o planejamento cicloviário.

5.1. Segurança viária

A adoção do partido linear e a aplicação de técnicas rodoviaristas na concepção de Brasília fizeram da especialização viária uma tônica e do uso excessivo do automóvel uma realidade. Apesar de muitos acreditarem e defenderem que ela foi concebida para pessoas em carros, há também aqueles que defendam que o foi para as pessoas a pé, de bicicleta e em outras condições de deslocamento. O que acontece na prática é um sentimento geral de relativa insegurança no trânsito devido a forte presença dos principais eixos de circulação e do



por outro lado, a
passagem periférica
de fogo e relativamente
passa necessariamente

pela adequação da infraestrutura cicloviária às pré-existentes de pedestres e automóveis.

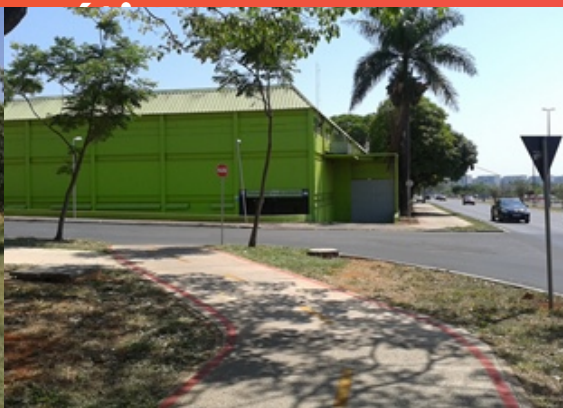
Foram registradas 25 situações de insegurança viária. A seguir apresento 5 delas.

Figura 5. Torça para entrar e reze para sair.

As duas fotografias da Figura 5 apresentam cruzamentos que tanto pela falta de sinalização como pela brusca mudança de velocidade entre vias expõem ciclistas ao perigo. Na fotografia da esquerda, ciclistas quem vêm pela ciclovia, numa descida íngreme, se perderem o freio serão automaticamente atingidos por algum automóvel na via de três faixas e médio/alto fluxo que vem logo a frente. Na fotografia da direita, apesar de haver o recuo do cruzamento de ciclistas, manteve-se o raio de curvatura na parte da via destinada aos automóveis, o que favorece a conversão deles a direita em alta velocidade.

Figura 6. Onde estou e para onde vou?

As fotografias da Figura 6 apresentam situações nas quais a adaptação entre ciclovias e outras infraestruturas não favorecem os mais frágeis. Na primeira, mais a esquerda, ciclistas são lançados diretamente numa interseção onde há pelo menos 5 pontos de



nem seus possíveis
ovia (ou calçada?) é
aso queira seguir em
a ciclovia se sobrepõe

à área de calçada sem que haja um desenho de compatibilização e suficiente sinalização. Nesses três casos tanto ciclistas quanto pedestres ficam expostos ao perigo.

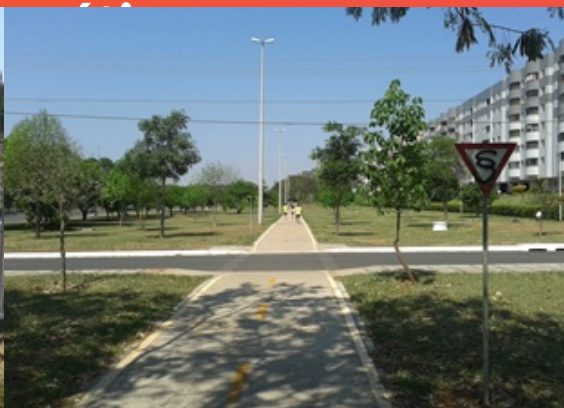
5.2. Rotas diretas

Apesar da boa adequação das ciclovias ao partido linear da cidade, em especial no Eixo Monumental e nas asas sul e norte, que favorece o deslocamento rápido e direto, há uma série de contornos (ver Figura 4) em estruturas viárias de diferentes graus de complexidade, em edificações de comércio local e, principalmente, descontinuidade de traçado e pavimento entre ciclovias dentro e fora das micro redes. Foram registradas 16 situações de descontinuidade viária. A seguir apresento 5 delas.

Figura 7. Fim da linha.

A fotografia à esquerda na Figura 7 apresenta um trecho que subitamente se interrompe sem que seja dada alternativa senão o gramado e, imediatamente à frente, uma via de alto volume de tráfego e alta velocidade regulamentar. Na da direita, uma situação corriqueira de descontinuidade de traçado e interrupção de infraestrutura que acontece ao longo dos setores de comércio local. Nela o trecho de ciclovia fica interrompido em função da existência de edificações intercaladas por duas vias de trânsito nas quais acontecem, inclusive, atividades de carga e descarga.

As fotografias da Figura 8 apresentam situações nas quais ciclistas são obrigados a parar sem que possam perceber com facilidade por onde devem continuar seus percursos. São casos explícitos de ausência de sinalização e descontinuidade de traçado. Na cena da



os obriga a fazer
ônibus.

Figura 8. Brincadeira de esconder.

5.3. Coerência

Por mais que em Brasília haja certo padrão de morfologia urbana, que faz inclusive com que os modelos edilícios, paisagísticos e viários das superquadras sejam bastante parecidos entre si, existem também certos trechos do tecido urbano que por sua particularidade requerem análise prévia minuciosa dos sítios antes da implantação das ciclovias. Aparentemente, algumas situações não foram previstas quando da fase de planejamento e projeto, fato que fez com que certos trechos com características aparentemente semelhantes, como os comércios locais, por exemplo, recebessem soluções distintas de tratamento que em geral comprometeram a coerência da rede cicloviária.

Foram registradas 26 situações de incoerência. A seguir apresento 5 delas.

Figura 9. Atenção ciclistas, vocês acabam de perder a preferência.

No que diz respeito a coerência da sinalização implantada as fotografias da Figura 9 apresentam duas situações que exemplificam a falta de coerência nas mensagens que são dadas a ciclistas. No trecho da fotografia à esquerda a sinalização indica a ciclistas que parem diante do cruzamento, na verdade um acesso secundário de edificação que permanece quase



das ciclovias das asas sul e norte, independente dos graus de perigo. Na outra fotografia, uma situação de cruzamento em via aberta ao tráfego geral, mas de baixo volume, indica que ciclistas devem dar a preferência. A placa de Dê a Preferência prevalece nas ciclovias do Sudoeste. Ora, porque nuns bairros ciclistas devem parar e noutros darem a preferência?

Figura 10. Algo estranho?

A fotografia mais à esquerda na Figura 10 apresenta um dos trechos de comércio local onde o trajeto das ciclovias foi mantido da forma mais direta possível, cruzando a via que o dá acesso. Em um número considerável de outros comércios locais o traçado das ciclovias foi desviado com a aparente intensão de não expor ciclistas a essa categoria de cruzamento. Mas ao fazerem isso ciclistas são obrigados a realizar, além do desvio de percurso, três cruzamentos em vez daquele que seria apenas um cruzamento. Ora, me pergunto, seria mais seguro passar por um ou três cruzamentos? Porque não foi utilizada integralmente uma ou outra solução em todos os comércios locais? Na outras fotografias vê-se uma faixa de travessia de ciclistas a dez metros de uma faixa de travessia de pedestres, e uma (raríssima) placa de compartilhamento que não é prevista pelo Código de Trânsito Brasileiro.

5.4. Conforto

À parte os aspectos positivos de regularidade do piso e larguras adequadas das ciclovias, destaca-se a existência de muitos trechos, em especial aqueles situados fora das áreas residenciais, sem nenhum tipo de sombreamento (fato muito significativo para o clima de típico de Brasília). Contribuem também negativamente para a consecução dessa exigência para o planejamento ciclovitário a ausência generalizada de mobiliário urbano de apoio ao longo dos trajetos como lixeiras, para-pés, locais de parada e estacionamento de bicicletas, dentre outros. Pior, em minha opinião, é a grande quantidade de interseções.

Foram registradas 16 situações de desconforto. A seguir apresento 5 delas.



Figura 11. Não desista diante de contratempos.

As fotografias da Figura 11 apresentam duas situações que causam desconforto a ciclistas e podem desencorajar o uso da bicicleta na cidade. Na fotografia da esquerda vemos um dos muitos trechos de ciclovias onde não há nenhum tipo de sombreamento. Na fotografia da direita a ciclovia acaba há cerca de cinco metros do botão acionador da sinalização vertical, além de não haver ali sinalização para travessia de ciclistas.

Figura 12. Campo minado.

A fotografia mais à esquerda na Figura 12 apresenta um trecho ao lado de uma espécie vegetal agressiva, com espinhos. A falta de manutenção aumenta o risco de ciclistas serem feridos. Na do centro, um dos muitos trechos de calçada que foram pintados como ciclovias. Nela ciclistas tem ainda menos espaço para dividir com pedestres e não podem convergir em segurança para fazer a travessia. Na fotografia mais à direita, em trecho de comércio local, foi mantida a área de estacionamento de automóveis. Todas essas situações colocam ciclistas em estado de alerta e podem fazê-los perderem tempo e conforto ao terem que descer e empurrar a bicicleta



ada, como se fosse plano. É perceptível planejadas no sentido ulos motorizados e no sentido transversal fazendo a ligação entre eles. Esse fato fez com que a rede implantada até o momento não permita uma conexão franca, convidativa e intercalada nos diferentes trechos da cidade onde estão localizados os mais diversos outros usos do solo. A função da circulação fica assim promovida, mas a de conectividade com os edifícios e áreas de uso público não fica.

Foram registradas 12 situações de ausência de atratividade. A seguir apresento 5 delas.

Figura 13. Siga seu rumo e afaste-se.

A fotografia da esquerda na Figura 13 foi tomada num trecho onde há, à frente, um comércio local e, à esquerda, uma área de lazer. Como se pode perceber, o traçado da ciclovia faz um desvio em direções opostas a ambos atrativos de atividade. Nem sequer por ali há estacionamentos de bicicletas. A fotografia da direita foi tomada em uma via de bairro residencial. Ela passa por esse bairro no sentido longitudinal e não promove ligações transversais de acesso franco aos edifícios.

As fotografias da Figura 14 apresentam, respectivamente, um trecho onde não há nenhuma atividade a realizar, a área de lazer mencionada na Figura 13, e um descaso com o tratamento de acesso ao ponto de parada de ônibus.

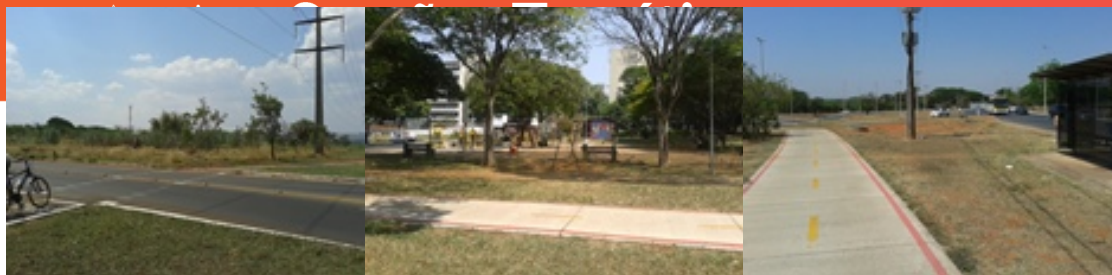


Figura 14. Não interessam atividades, quando as há.

6. CONCLUSÕES

Porque não o compartilhamento? Seguindo ao extremo a lógica de especialização da circulação, segundo a qual cada meio de transporte tem seu lugar separado dos demais, a atual infraestrutura de ciclovias dá as costas para a tendência mundial de compartilhamento de espaço. As ciclovias, em geral, são abruptamente sobrepostas ou descoladas das infraestruturas pré-existentes de pedestres e automóveis. Longe da constituição de um conjunto de infraestruturas destinadas ao trânsito de ciclistas, nos bairros visitados praticamente não há nem ciclofaixas nem calçadas, passeios e outras partes de vias compartilhadas. Apesar de não faltarem espaço e outras condições para isso, como as baixas velocidades e volumes de tráfego em vias dos bairros residenciais.

Não é possível chamar a infraestrutura existente nem de sistema ciclovitário nem de rede de ciclovias. Primeiro porque não existe ainda um conjunto de infraestruturas integrado à cidade com equipamentos de apoio, como estacionamentos de bicicletas, junto aos pontos de acesso ao sistema de transporte coletivo, edifícios e principais núcleos de atividade. Segundo porque as ciclovias existentes ainda não abrangem toda a cidade e se conectam entre circuitos integrais e anéis de circulação. Para ambos esses fatos pode ser alegado que a rede e o sistema ainda não apresentam esses requisitos por estarem em fase de implantação. No entanto, é de se exigir que a infraestrutura já entregue ao uso público esteja completa em si, com segurança, eficiência e integração, o que de fato não aconteceu na totalidade das ciclovias visitadas.

Certa vez um vizinho me disse que as ciclovias daqui são muito boas se comparadas com as outras que há pelo Brasil. Isso me leva a crer que tendemos a nivelar por baixo o grau das nossas exigências. Fato que não aconteceria se comparássemos as ciclovias do Distrito Federal com as de cidades como Amsterdã, Copenhague, Barcelona, Bogotá, dentre outros, onde a qualidade do pedalar pela cidade tem sido levada a outros patamares.

Ponho em questão a lógica de funcionamento do poder público em geral. No Brasil temos as tendências de disponibilizar poucos recursos para o planejamento e executar rápido as infraestruturas, mais quantitativamente e menos qualitativamente, para que os resultados se tornem aparentes e os prazos regulamentares não sejam ultrapassados. Por outro lado, é de se ressaltar que a questão cicloviária no Distrito Federal foi tomada como política de Estado ultrapassando e sendo mal ou bem desenvolvida por sucessivos governos.

Por fim, registre-se que alguns dos pontos aqui levantados já tinham sido identificados pela ONG Rodas da Paz em seu relatório de vistoria cidadã das obras cicloviárias de 2008. Fato é que ainda não foram apresentadas soluções por parte do poder público. Nesse sentido, este trabalho se junta aos outros existentes que de maneira sistemática se propuseram a questionar a ação de implantação de ciclovias do Distrito Federal e igualmente almeja contribuir criticamente e construtivamente nesse processo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Brasil. Ministério das Cidades. 2007. *Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade por bicicletas nas cidades*. Brasília: MCid.

Campanerut, C. 2010. Moradores de Brasília não notam diferença no trânsito durante o Dia Mundial sem Carro; 10 ciclovias serão construídas no DF. *UOL* [Em linha]. Disponível: <http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2010/09/22/moradores-de-brasilia-nao-notam-diferenca-no-transito-durante-o-dia-mundial-sem-carro-10-ciclovias-serao-construidas-no-df.htm> [Consult. ago. 2014].

Ciclo Vivo. 2011. *ONGs do Distrito Federal cobram construção de ciclovias*. Disponível: http://ciclovivo.com.br/noticia/ongs_do_distrito_federal_cobram_construcao_de_ciclovias [Consult. ago. 2014].

GDF. 2013. *Plano de Mobilidade por Bicicleta no Distrito Federal*. Disponível: <http://www.gdf.df.gov.br/noticias/item/9431-plano-de-mobilidade-do-df-ser%C3%A1-apresentado-em-congresso.html> [Consult. ago. 2014].

GDF. Novacap. 2014. *Malha de ciclovias do DF é a maior do país*. Disponível: <http://www.novacap.df.gov.br/noticias/item/2323-malha-de-ciclovias-do-df-%C3%A9-a-maior-do-pa%C3%ADs.html> [Consult. ago. 2014a]

- GDF. 2013. *Caderno de Cidades*. Disponível: <http://www.gdf.df.gov.br/noticias/item/9431-plano-de-mobilidade-do-df-ser%C3%A1-apresentado-em-congresso.html> [Consult. ago. 2014b]
- Globo Esporte. 2014. *No pedal: a última reportagem da série faz um convite ao uso da bicicleta*. 2'55". Disponível: <http://globoesporte.globo.com/df/videos/t/ultimos/v/no-pedal-a-ultima-reportagem-da-serie-faz-um-convite-ao-uso-da-bicicleta/3555509/> [Consult. ago. 2014].
- Grandes mas com problemas. 2014. *Revista Veja*, São Paulo, ed. 2357, ano 47, n. 4, 22 de jan. 2014. Suplemento Veja Brasília.
- G1. 2012. *Governo do DF libera R\$33,4 mi para construção de 86,6km de ciclovias*. Disponível: <http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2012/05/governo-do-df-libera-r-334-mi-para-construcao-de-866-km-de-ciclovias.html> [Consult. ago. 2014].
- G1. 2012. *Governo do DF libera licitação para construção de 34km de ciclovias*. Disponível: <http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2012/08/governo-do-df-libera-licitacao-para-construcao-de-34-km-de-ciclovias.html> [Consult. ago. 2014a].
- Distrito Federal. 2014. *Memorando nº 36/2014/COPLAG/CACI*, de 18 de junho de 2014. Brasília, DF, jun. 2014a.
- Distrito Federal. 2014. *Memorando nº 58/2014/COPLAG/CACI*, de 05 de setembro de 2014. Brasília, DF, jun. 2014b.
- Lourenço, U. F. 2014. Asfalto novo, calçadas velhas e imobilidade na capital federal. *Mobilize*. Disponível: <http://www.mobilize.org.br/blogs/palavra-de-especialista/index.php/sem-categoria/asfalto-novo-calçadas-velhas-e-imobilidade-na-capital-federal/> [Consult. ago. 2014]
- Miranda, D. M. 2012. *Mapas das ciclovias no Plano Piloto*. Disponível: <http://biciclotheke.wordpress.com/2012/05/07/mapas-das-ciclovias-no-plano-piloto/> [Consult. ago. 2014].
- Nova, L. 2014. A parte mais vulnerável. *Jornal de Brasília*. Disponível: <http://www.jornaldebrasil.com.br/edicaodigital/pages/20140801-jornal/pdf/04.pdf> [Consult. ago. 2014].
- Rodas da Paz. 2006. As ciclovias do DF. Disponível: <http://www.rebasdocerrado.com.br/indexInterno.php?url=artigos/textos/ciclovias.htm> [Consult. ago. 2014a].

Rodas da Paz. 2014. *Re: Pergunta*. [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <carecasso@gmail.com> em 28 ago. 2014.

Rodrigues, J. N. 2013. *Mobilidade urbana por bicicleta no Distrito Federal: uma análise do programa ciclovitário*. Tese (Doutorado em sociologia) – Departamento de Sociologia, Universidade de Brasília, Brasília.

Sociedade das Bicicletas. 2014. *Ciclovía é o mesmo que planejamento ciclovitário?* Disponível: <http://sociedadedasbicicletas.blogspot.com.br/search?updated-min=2012-01-01T00:00:00-08:00&updated-max=2013-01-01T00:00:00-08:00&max-results=3> [Consult. ago. 2014].

Velloso, M. S.; Barros, Ana Paula B. G. 2007. Vias para vida: programa ciclovitário no Distrito Federal. In: CONGRESSO DE ENSINO E PESQUISA EM TRANSPORTES, XXI., 2007, Rio de Janeiro. *Anais eletrônicos...* Rio de Janeiro: COPPE/UFRJ, 2007. Disponível: <http://www.anpet.org.br/portal/index.php/component/content/article/100-area-restrita/117-anais-congresso-anpet> [Consult. ago. 2014]