



Dedico este texto a todos os ciclistas, simpatizantes e entusiastas da bicicleta do mundo inteiro.



Diego Soares Cavalcante

“A vida é igual andar de bicicleta. Para manter o equilíbrio é preciso se manter em movimento.” (Albert Einstein)

1. Introdução
2. Bicycletas e suas respectivas peças
3. Retomada do pedal
4. Distâncias dos pedais
5. Pedal no dia a dia
6. Ocupar a faixa
7. Combinação com outros meios de transportes
8. Estacionamento
9. Pedalar sozinho
10. Pedalar em grupo
11. Subidas
12. Descidas
13. Pedal em dupla
14. Pedal noturno
15. Pedalar além da cidade
16. Combinando o pedal com outros esportes
17. Pedestre
18. Fones de ouvido
19. Capacete
20. Escolha de bicycletas
21. Aconselhamento
22. Utilização da sinalização
23. Busca de mais conhecimento
24. Agradecimentos
25. Bibliografia

Introdução

O intuito deste e-book é auxiliar, por meio do meu relato com experiências no pedal no dia a dia para o público em geral, principalmente para:

- pessoas que começaram a pedalar e, portanto, estão aprendendo.
- aqueles que já pedalam e possuem alguma experiência, mas estão parados e desejam retomar o uso da bike.
- ciclistas experientes (independente de qual tipo de bicicleta e para o que utiliza) e que desejam obter mais algumas informações. Ou até mesmo que buscam visões diferentes do ponto de vista de como pedalar.

Uma referência para que a partir de um determinado ponto de vista ajude o leitor a refletir e tome as ações que lhe forem melhores relevando sua saúde, educação e segurança.

Demonstrar que de várias formas a bicicleta pode ser utilizada de acordo com a necessidade e possibilidade de cada um.

Retomada do pedal

Pedalei em boa parte da minha infância e em alguns momentos na adolescência. Lembro-me das primeiras vezes de andar de bicicleta sem rodinhas no Vale do Anhangabaú em São Paulo e ter a confiança de utilizar bike e ter um gosto de liberdade. Sem contar as inúmeras vezes que pedalei no Minhocão (Antigo Elevado Presidente Costa e Silva, atual Presidente João Goulart) aqui em São Paulo.

Alguns anos depois minha família vendeu a bicicleta e sem nenhum motivo específico também não tive o desejo de ter uma bike e até mesmo pedalar com frequência. Em momentos esporádicos quando fui ao Parque do Ibirapuera aproveitei para alugar uma “magrela” e andar por ali mesmo.

Por volta do ano de 2006 nos mudamos para um prédio onde havia um bicicletário. Mas não ocorreu um interesse de imediato para adquirir as bicicletas e utilizar o espaço para guardá-las.

O interesse ressurgiu a partir de 2009 quando meu pai decidiu comprar uma bike, uma Monark. Comprada em um hipermercado não muito longe de casa. Lembro até da dúvida na hora da compra se a empresa realizava a entrega ou tinha de levar pedalando: obviamente o que aconteceu foi a segunda opção.

Utilizei a bicicleta algumas vezes andando próximo de casa (Minhocão, como sempre) e quando pedalei com meu pai utilizei uma bike de um dos primeiros sistemas de empréstimos na cidade (Use Bike, sistema atualmente descontinuado) que se localizava nas estações de metrô. Nestes pontos inclusive eram permitidos também estacionamento para quem já possuía o veículo.

Mas não demorou muito para ter novamente uma magrela. No mesmo hipermercado meu pai comprou outra bicicleta. Com isso voltou à possibilidade de pedalar com mais frequência mesmo vendo apenas aquilo como um esporte e passatempo.

Finalmente o bicicletário do prédio passou a ser útil para nós.

Distâncias dos pedais

Esporadicamente passei a pedalar com meu pai aos domingos e feriados. Como de praxe, no máximo indo até o Minhocão e dando voltas nos seus 3,5 km de extensão.

No entanto quanto mais “girava” com a “magrela” por este elevado, mais tive a vontade de andar um pouco mais longe na cidade. Foi a partir disso que passei a explorar novos pontos para poder pedalar um pouco mais longe.

Próxima meta foi pedalar da minha casa até o bom e velho Parque do Ibirapuera: antes obviamente para ter noção do caminho, olhar o Google Maps (já existente, mas ainda sem a quantidade de recursos que atualmente possui). A partir disso passei a ter sempre como

hábito utilizar esta ferramenta e criar um mapa mental com o que chamo de “ruas-chaves” memorizadas para me deslocar da melhor maneira possível.

Um pouco antes disso a prefeitura de São Paulo lançou a ciclofaixa de lazer aos domingos (posteriormente passou a operar nos feriados). Começou tímida, interligando o parque do Ibirapuera ao parque do Povo (aproximadamente 5 km), mas de grande importância para o estímulo do uso. Nisto pensei. Por que não conhecer a ciclofaixa e ir até a um parque que inclusive sequer lembrava direito de sua localização? Próximo passo foi pedalar de casa até o Ibirapuera e de lá encontrar a ciclofaixa e ir até este novo lugar.

E como fazer onde não havia ciclovias ou ciclofaixas mesmo temporária? O jeito foi pesquisar e conhecer as vias paralelas para evitar as avenidas e dentro do bairro, em ruas que me levassem a um ponto onde fosse possível encontrar as ciclofaixas (me lembro de pensar várias vezes satisfeito por visualizar de longe os cones demarcando o espaço reservado). Por exemplo: saindo da região central da cidade para chegar a região da Avenida Paulista (utilizando ruas e avenidas que no domingo estivessem mais tranquilas e as ruas adjacentes à via mais famosa da cidade).

De acordo com a expansão das ciclofaixas de lazer para os demais pontos da cidade também passei a estender meus pedais. A motivação? Conhecer lugares novos e ir cada vez mais longe buscando ter autonomia e confiança necessária para continuar pedalando. Se for para ir para o Parque das Bicicletas, vamos até lá! Até o Parque Villa-Lobos, vamos também! E assim meio que de forma intuitiva a distância foi aumentando.

No início de 2010 foi inaugurada a ciclovia do Rio Pinheiros. Para descrever melhor para quem não é de São Paulo, está localizada entre beira do rio e uma linha de trens pertencente a CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos). Nesta época o trecho inicial contava com 14km ligando a região da Vila Olímpia (um dos mais recentes centros financeiros da cidade) até a região próxima ao bairro de Interlagos. Ou seja, realizando o percurso ida e volta totalizava 28km.

Considero este o primeiro pedal longo que realizei. Fiz junto com meu pai. Fizemos basicamente o percurso no qual mencionei nos parágrafos anteriores e chegamos próximos a um dos acessos para a ciclovia (devido a ser uma ciclovia segregada pela marginal Pinheiros (vias de automóveis) e a linha de trem a única forma existente é por meio de passarelas). Realizamos o percurso da ciclovia ida e volta. Após realizar o percurso o próximo passo era realizar o caminho para voltar para casa. E claro que num percurso mais para quem não está não habituado o desgaste e o cansaço foram maiores. Tive que realizar várias paradas e esperar por um bom tempo para sentir melhor e voltar a pedalar. Já em casa, após almoçar fui direto para a cama descansar enquanto que meu pai chegou muito melhor do que eu e estava mais em forma. Lembrando que ainda nesta época não era permitido entrar com bicicletas nem nos trens metropolitanos e no metrô. Uber? muito menos, incluindo o serviço específico destes, o UberBike sequer existia, ou seja, quem realizasse pedal longo na cidade independente no nível de experiência deveria se programar de tal forma no caso de cansaço de imprevistos seja por fadiga ou problemas mecânicos, pois caso contrário poderia entrar em apuros.

Após este passeio, continuei minha rotina de pedalar no final de semana alternando ora em lugares próximos, ora em lugares mais afastados utilizando a ciclofaixa de lazer. Vejo esta como um estímulo importante para uso deste meio de transporte, mesmo que veja como intuito o foco na saúde e diversão e não necessariamente como um meio de locomoção. Mas de qualquer forma foi um passo importante para fomentar debates e ações a serem relacionadas à bicicleta.

Pedal no dia a dia

O próximo passo foi pedalar com o intuito deslocar em distâncias curtas para resolver compromissos dos diversos tipos, como por exemplo, me deslocar até algum lugar fazer um curso, ir até a padaria comprar pão, entre outros. Mesmo não sendo com frequência me ajudou a criar a consciência de utilizar a bicicleta para além do lazer. Poderia ser utilizado para praticamente qualquer coisa.

E este qualquer coisa passou a ser chamar “ir ao trabalho”. Quando em um dos trabalhos que tive na área que atuava (Tecnologia de informação, na área de Suporte Técnico) era em um bairro próximo de casa decidi me deslocar pedalando. Tinha visto pela distância que seria por volta de 2,5km, ou seja, para o que até o momento o quanto eu pedalava poderia tranquilamente ser uma opção durante toda a semana. Isso era em meados de 2011.

Mas, antes de tudo, foi necessário estudar a rota: qual seria o melhor caminho a ser realizado, evitando tráfego pesado, priorizando ruas mais calmas, pois simplesmente não haviam ciclovias ou ciclofaixas. E até mesmo onde tivesse ruas cujo trajeto seria um atalho para chegar, mas não possuía mão de direção esta era incluída para andar, mas no caso andar desmontado da bike e caminhando como um pedestre. Embora não tendo esta postura o tempo todo (atire a primeira pedra daqueles que não andou ou até anda na contramão!!!), porém, mesmo de forma intuitiva percebi que deveria andar preservando mais a minha segurança e ter bom senso para obter mais respeito.

A segunda questão seria onde estacionar já que o prédio que trabalhava não possuía bicicletário, paraciclo ou algo do tipo: o jeito foi ir buscar informação e com quem poderia ver a respeito. Após alguns contatos na portaria e posteriormente no estacionamento combinei de deixar minha bicicleta. Por desencargo acertei um valor mensal (obviamente bem mais em conta do que carro) que deixava diretamente com o responsável, já que pensei que desta forma teria mais segurança de que poderia deixar por lá sem grandes problemas e com alguma garantia. Felizmente deu certo enquanto estive por lá. O curioso neste período foi de um dos manobristas que passou a utilizar a bicicleta também para vir ao trabalho em alguns dias da semana. Lembro que de ter conversado com ele a respeito. De alguma forma fiquei feliz mesmo que indiretamente ter influenciado para pedalar como meio de ir e vir.

Ocupar a faixa

Paralelamente pesquisei por alguns sites sobre como “pedalar no trânsito”, “pedalar melhor”. Pois como a grande maioria faz onde não havia ciclovias pedalava na calçada (independente de sentido da via), ou então, se deslocava no sentido correto quando havia espaço andando próximo ao meio-fio. No primeiro cenário ocorria certo incômodo de dividir com os pedestres (ainda mais no lugar errado) e no possível andava evitando algum tipo de colisão e no segundo

ao pedalar dava a entender aos motoristas que havia espaço para estes passarem e assim o faziam e claro aumentando o risco de acidentes no meu caso. Mas deixando claro que na minha percepção, salvo exceções, a grande maioria não o faz por necessariamente por maldade, mas pela percepção visual de que haveria espaço para passar. Porém, abre possibilidade para alguns condutores cometerem atos lamentáveis, desnecessários e perigosos como, por exemplo, as “finas” educativas.

E ao pesquisar encontrei um tópico que mesmo aparentemente simples mudou minha percepção não apenas como ciclista, mas também como pessoa independente do modal que estivesse utilizando: ocupar pelo menos 1/3 da faixa de rolamento à direita da via. Quando li mais a respeito e do por que realizar tal ação percebi que meu comportamento poderia ser mais próximo de um usuário que utiliza um veículo automotor. Tanto nos direitos como nos deveres.

Por ser um veículo de propulsão humana, e pelo menos (em tese) andar em velocidade média menor do que um veículo automotor, eu procurei na maior parte do tempo andar na faixa da direita. Quando estava percorrendo ruas que fossem largas que possuíssem pelo menos duas faixas de rolamento por sentido, ocupava a faixa à direita fazendo de tal forma que mesmo mentalmente dividia a faixa em três partes iguais e ocupava o referente à última parte, ou seja, mais próxima à calçada. Depois, percorrendo algumas avenidas que sentia alguma confiança para trafegar agia da mesma forma.

Obviamente em alguns cenários não é possível andar o tempo inteiro assim: em um destes casos poderá haver veículos estacionados na faixa (determinados horários são permitidos de acordo com o estabelecido com órgão de trânsito). Neste caso quando possível o que fazia era caso tivesse espaço dentro da própria faixa e passar rente ao veículo parado na via com a maior distância possível e claro prestando atenção se neste não havia pessoas entrando e saindo do veículo e movimentando as portas. Caso estivessem primeiramente parava a bike e verificava se seria possível (ou não) acessar a outra faixa momentaneamente para ultrapassar e voltar. No caso da outra faixa fosse muito difícil acessar devido ao fluxo, aguardava que decisões seriam tomadas pelos usuários do veículo (motorista e eventualmente passageiros) para seguir com segurança. No pior das hipóteses, desmontava e ia para a calçada, andava o necessário e retornava à via seguindo com o pedal normalmente.

Há também casos que vias que são estreitas, com uma faixa de rolamento e que possuem um trânsito intenso. Neste caso o que procurei fazer foi encontrar um espaço entre os carros eventualmente estacionados e por onde os demais veículos trafegavam, criando uma espécie de corredor. Neste caso é mais crítico e exige mais atenção. Mas deixando claro que ao trafegar assim procurei não necessariamente deixar mais espaço para os outros ou menos espaço para mim. Foi uma questão de buscar o bom senso em poder transitar de alguma forma e demais veículos poderem se locomover evitando possíveis conflitos.

Com relação a andar nos corredores quando o trânsito está parado diria que minha forma de agir é pontual. Lembrando primeiramente que o procedimento é permitido por lei similar ao das motos. A maior parte das vezes que percebo que o trânsito está com volume de veículos está fluindo e o farol está controlando com muita frequência dependendo não ando “cortando” entre os carros. Obviamente se perde um pouco de tempo e em troca disso

prioriza a segurança. Sigo na faixa. Mas obviamente se percebo que irei perder muito tempo parado passo andar entre os veículos e claro verificando o espaço disponível para passar.

Redobrar atenção com veículos grandes principalmente caminhões e ônibus para evitar os pontos cegos existentes destes também. E também redobrar a atenção com as motos que estiverem utilizando o espaço também. Olhar nunca é demais. Por várias vezes quando não me sentia a vontade de andar deixei estes passarem.

E também algumas vezes já utilizei do corredor quando motos passaram primeiramente e avaliando que passar não seria muito perigoso fui logo em seguida.

No pior das hipóteses caso não queira pegar corredor e também não queira perder tempo vá para a calçada: mas como pedestre. Desmonte e ande no trecho que necessita ser ágil. Esta talvez seja a vantagem do ciclista para o motociclista: a mais fácil portabilidade.

E nesse período continuei minha “saga” (se é que podemos chamar assim) de conhecer novos caminhos e rotas dentro da cidade. Mesmo com poucos trechos de ciclovia, as poucas que inauguraram aproveitei para conhecer. Em meados de 2012 foi aberta na zona norte de São Paulo a ciclovia da Avenida Braz Leme (esta passa ao lado do aeroporto chamado Campo de Marte, onde atualmente trafegam apenas helicópteros e aviões de pequeno porte) interligando basicamente dois bairros (Casa Verde e Santana). Embora não tivesse interconexões com outras ciclovias (exceto com outro trecho de ciclofaixa de lazer inaugurada mais ou menos na mesma época) foi importante para ir além à busca de caminhos para que me levassem a mais pontos de interesse.

Combinação com outros meios de transporte

Também iniciei a utilização de combinar o uso da bike com outros modais de trânsito. Fiz principalmente caso o local que iria não tivesse a confiança em chegar pedalando ou dependendo da rota que realizasse demorasse mais o que esperado (pesa clara a questão não tanto de habilidade, mas de experiência).

Inicialmente deixava minha bicicleta em um dos bicicletários do UseBike (empresa que já citei anteriormente no texto responsável por empréstimos) nas estações de metrô. Achei bastante interessante esta forma de combinar meios de transporte principalmente pela flexibilidade. Se fosse para algum compromisso que valesse a pena combinar mais de uma forma de ir, realizava sem titubear. Claro, que a distância de onde moro de algumas estações mais próximas influenciaram na decisão (mais de 1km) me dando a opção de não necessariamente apenas me deslocar a pé ou pegar uma outra condução para chegar a uma delas. Esta forma de utilizar a magrela aumentou o meu interesse cada vez mais.

Estacionamento

Com o tempo passei a buscar novos locais no qual pudesse parar a bicicleta e eventualmente seguir com outro meio de transporte ou resolver meu compromisso. Quando se tratava de local que iria com alguma frequência e via algum local de estacionamento, geralmente me informava antes (primeiras vezes indo de transporte público e caso na internet não tivesse nada falando nada a respeito no estabelecimento) se poderia parar ou não minha bike quando

não via uma estrutura de bicicletário ou paraciclos. Claro que sequer questionava sobre garantia de segurança do veículo quando a estrutura era nula, mas antes de tudo evitar deixar a bicicleta na rua. Isto ocorreu principalmente em estabelecimentos como lanchonetes, restaurantes, padarias, espaços culturais, etc. Até hoje mantenho esse hábito, poucas vezes deixei a bicicleta na rua em paraciclos ou até mesmo em postes. Quando o fiz foi quando majoritariamente estava pedalando com mais gente e havia possibilidade de deixar bicicletas presas umas às outras.

Com o advento dos terminais de ônibus também possuem locais para parar, passei a utilizar estes para mesmo pegar a condução ou para resolver algo em lugar próximo. Em alguns shoppings que vou com alguma frequência e que verifiquei que possuía uma estrutura passei a utilizar também. Muitos deles inclusive mesmo que não tenha a estrutura mais adequada para prender (podendo ocasionalmente causar algum problema de principalmente entortar roda de acordo com o tipo de paraciclo instalado) ganham por outro, por possuírem controle de entrada e saída realizada geralmente por seguranças solicitando dados como nome, documento, cor e modelo da bike.

Nos diversos tipos de estabelecimentos onde tivesse uma estrutura (no meu ponto de vista) com condições para parar a bicicleta passei a utilizar cada vez mais.

Salvo exceções de onde não senti confiança (seja pela estrutura ou atendimento principalmente do ponto de vista como cliente) e não existindo alternativas viáveis priorizo o transporte público.

Pedalar sozinho

Em boa parte do tempo pedalei e pedalo sozinho. Desde compromissos do dia-a-dia como trabalho, escola até por passear, gosto de andar assim. É uma forma de estímulo a independência e autonomia.

Obviamente quando está nesta condição exibe um pouco de atenção em alguns pontos importantes:

- Definir o destino: antes de sair traçar rotas para ir até o local e também para o retorno. Preferencialmente mais de um para ter um leque de opções. Possuindo smartphone tenha sempre à mão algum aplicativo com mapa e indicação de caminhos para consulta caso necessite, ainda mais durante o percurso. Lembro que quando estive em dúvida de alguma rua que acessei, de parar e verificar se o que estava fazendo estava certo.

Verificar se região possui transporte público próximo ao caminho caso eventualmente precise acessá-lo com ou sem bicicleta (neste último verificar novamente tópico referente a estacionamento). No caso de transporte sobre trilhos verificar a possibilidade de entrada da bicicleta, e caso possua, nos horários permitidos caso possua restrição. Se possível procure algum responsável na estação sobre a entrada da bike. Neste caso avaliar de ser retirada pelo menos uma das rodas e esta ser levada e considerada como bagagem. No transporte por ônibus urbano no geral possui mais restrição e, portanto será mais difícil a entrada mesmo da magrela mesmo como bagagem. Apesar disso aconselho a verificar e conversar com os responsáveis sobre a possibilidade de entrada de acordo com a situação na qual estiver.

- Levar o necessário: verifique o que será realmente necessário para levar para o pedal. Peso em excesso poderá ser prejudicial realizar o percurso. Leve dinheiro e se possível cartão de débito/crédito em valores tanto para o que pretende gastar como para emergências. E independente do nível de conhecimento de mecânica levar o necessário de itens para eventuais problemas que ocorrerem, por exemplo, câmara reserva, ferramentas para ajustes, remendo para reparo de câmara, etc.

-Mecânica: sabendo resolver os problemas de sua magrela, pare em um lugar seguro e tente resolver para pelo menos terminar o percurso. Caso contrário, antes de sair se possível pesquise por locais (principalmente bicicletarias) no entorno que possam atender e te ajudar num eventual problema.

E pego no caso o exemplo de São Paulo onde já existe aplicativo de chamar mecânicos voluntários e na ausência destes indicar locais para possíveis reparos (chamado Bike Ajuda). Verificar se na sua localidade exista algum tipo de comunicação ou acesso similar caso necessite.

Caso esteja em situação de não conseguir resolver o problema verifique a possibilidade de utilizar preferencialmente transporte público. Caso seja em horário fora do permitido para entrada ou até mesmo não permite entrada de bike, esta entrar como bagagem: não ocorreu comigo, mas já vi com outros ciclistas de entrarem com uma das rodas retiradas, ou em alguns relatos de embalar a magrela com algum material para embalar como plástico ou algo do tipo. Para alguns modelos de dobráveis existem a possibilidade de usar mala-bike para embalar a “magrela”. Outra opção possível, embora um pouco mais cara, é a transporte por meio de táxis e de outros aplicativos de transporte como Uber, Cabify, etc.

Pedalar em grupo

Na maior parte das vezes pedalei sozinho até então. Algumas vezes pedalava com meu pai e também com alguns dos meus amigos que também tinham o costume. Mas sem dúvidas o que me fez evoluir em termos em pedal foi pedalar em grupo. Minha primeira experiência pedalando com mais gente foi por meio do um programa do SESC (Serviço Social do Comércio) chamado Clube do Pedal (presente em diversas unidades) e num grupo chamado BicicletAR da unidade Bom Retiro. Isso foi por volta do final de 2013. Coincidentemente foi também o início do grupo também.

O início foi em trajetos curtos, até mesmo dentro do bairro e, ao longo do tempo, a distância foi aumentando de acordo com o desenvolvimento do grupo. O interessante de pedal em grupo é a troca de experiências fazendo com que melhoremos a forma de conduzir já que havia ciclistas de diferentes tipos, desde aqueles mais experientes até o que estão começando ou retomando o pedal. Seja com bate-papo antes, durante e depois do pedal e também por meio da internet por meio das redes sociais, este intercâmbio faz com que o grupo seja uma forma bastante interessante para estimular o uso da bike.

Obviamente que o grupo no qual exemplifiquei é um dos muitos tipos do que pode existir. Por várias cidades no Brasil e em todo o mundo existem vários tipos de grupos: desde aqueles que pedalam curtas distâncias e foco com público iniciante, os realizam cicloturagens e, portanto o percurso poderá ser longo. Aqueles que oferecem diferentes tipos de pedais em vários dias da

semana. Ou mesmo grupos com foco apenas em treino, portanto independente da distância a velocidade média será maior. Aqueles que realizam pedais para diversão e/ou saúde ou até por causas beneficentes. Em outras palavras, pode-se escolher o pedal ou grupo que se sentir mais à vontade para andar.

E lembro em diversos momentos em grupo aprender sobre regulagem e altura do selim, posição dos pés nos pedais, utilização mais correta e eficiente das marchas de acordo com o tipo de terreno (seja asfalto ou não), em terrenos planos e com subidas e descidas (a partir deste assunto uma palavra nova entra em nossa vida chamada altimetria e afirmo que a partir disso que sabemos dificilmente deixamos de lado). Mais noções sobre as diferentes peças que formam a bicicleta e conseqüentemente mostra o que devemos conhecer de mecânica para resolver problemas básicos quando ocorrerem (o mais comum talvez, furo de pneu e eventual remendo ou troca de câmara de ar).

O interessante de pedalar com um grupo que está iniciando é a evolução não apenas da organização do coletivo em si, mas também dos seus integrantes: com relação aos passeios ao longo tempo foram realizados para lugares diferentes e para distâncias cada vez maiores, incluindo alguns percorrendo entre cidades (um destes, por exemplo, saindo de São Paulo e indo para algumas cidades vizinhas da região do ABC como São Caetano e Santo André). Ao longo do tempo foram feitos também pedais para alguns locais do estado (neste caso com auxílio de ônibus levando também as bikes) com o intuito de pedalar em trilhas e estradas.

E com relação às pessoas foi também interessante: salvo alguns que já pedalavam com muita frequência e possuíam conhecimento e experiência, boa parte dos integrantes estavam bem no início de saber conduzir com confiança (me incluo neste grupo). Embora já pedlasse percebi que ainda tinha melhorar muito tanto no aspecto esportivo, mas também como meio de transporte. E ver como as pessoas que no início possuíam certo grau de insegurança, conheciam muito pouco e evoluíram rápido é realmente gratificante. Muitos destes já em pouco tempo passaram a incluir a bike como transporte e também até como trabalho. E estes já evoluídos convidam outros para pedalar também gerando um ciclo em constante funcionamento.

Outro ponto interessante é de ser colocado para pedalar em condições que necessitem mais atenção como chuva e percursos considerados inseguros devido à problemas de segurança (seja pela questão de furtos e roubos, ou no trânsito). O intuito é justamente dar às pessoas a autonomia e tomar a melhor decisão caso andem nestes tipos de condições. Confesso que com relação à chuva no início era bem mais reticente, mas com o tempo e principalmente nos passeios vi que não era impeditivo de realizar o pedal. Era questão de adaptação e se preparar para andar nestas condições principalmente com capa de chuva, proteger demais pertences como bolsas e outros, colocar e amarrar sacola plástica no tênis ou outro calçado que esteja utilizando (neste caso não tenho o costume de fazê-lo, vi outras pessoas fazendo isso).

Com relação à segurança o grupo (no caso de passeios) o intuito é estar o mais junto possível o tempo todo. Logicamente que neste tempo é ensinado a como se portar na via (conforme já citei anteriormente de como ocupar a faixa onde não existia ciclovia, quando fiz isso aprendendo em algumas fontes na internet), troca de faixas, gesticular com as mãos indicando direção. E também na precaução com relação a atitudes suspeitas que ocorram durante o pedal seja por alguma atitude mais agressiva no trânsito ou por tentativa de roubo e furto.

Lembro que de algumas vezes pedalando com o pessoal vimos situações deste tipo: uma destas foi voltando de um pedal da zona sul da cidade e no qual iríamos retornar pela ciclovia da marginal pinheiros (o trecho chamado de Margem Oeste, de responsabilidade do Metrô aberto como alternativa devido às obras de uma linha de monotrilho que obrigou a interdição da ciclovia já existente na outra margem do rio) no qual possui diversos trechos com altos índices de assaltos, tanto que ganhou o infeliz apelido de “ciclofaixa de gaza”. No meio do caminho cruzamos com um casal de ciclistas que sidos assaltados e suas bikes levadas. Após saber da notícia à medida que as pessoas do grupo foram parando o instrutor decidiu que o grupo tomaria a decisão: de tentar prosseguir por aquele caminho mesmo ou dar meia volta encontrar o próximo acesso e continuar o pedal pela pista destinada aos veículos.

A grande maioria decidiu pela segunda opção. Demos a meia volta necessária, e após percorrer algumas ruas para encontrar o melhor acesso, fomos para a pista local da marginal pinheiros e até um determinado trecho percorremos pela faixa da direita e depois de mais alguns caminhos voltamos para casa sãos e salvos.

Com o passar do tempo pessoas que com mais frequência no grupo iam pedalar passaram a se juntar criar suas rotas por conta. Começou de forma tímida com poucas pessoas indo para alguns destinos, muitas vezes itinerários que já tínhamos realizado, preferencialmente em dias que não coincidissem com o qual já íamos. Com o tempo o grupo foi aumentando a quantidade de participantes e conseqüentemente se estruturando.

E claro que houve um aumento de procura de pedal em outros grupos. Isto reflete o aumento de interesse e, por que não, uma redescoberta do uso da bike. De vários amigos de pedal vi postagens pedalando inclusive em muitos destinos interessantes.

E também com os grupos em geral é bom estar atento de como estes se organizam ao comportamento durante o percurso. Por exemplo, se irá manter como grupo único e tentar manter uma determinada velocidade média para o grupo não abrir demais. Ou irá se dividir em dois grupos ou mais e com isto um destes irá pedalar de forma mais rápida e intensa e os demais irão num ritmo mais tranquilo, etc. A forma de comunicação que será estabelecida (via rádio, whatsapp) para as eventuais situações de orientações de percurso, problemas mecânicos, acidentes, incidentes, entre outros. Observar estes pontos é necessário para que se possa realizar o pedal da forma mais confortável e mais segura possível. Tanto para o próprio ciclista como os demais.

Com relação à quantidade de pessoas em grupo por experiência própria e de com quem já conversei, até certo ponto as pessoas tem diversas preferências. Obviamente que um grupo menor (por exemplo, de 5 a 10 integrantes), a interação e a dinâmica são bem mais fáceis tanto por questão de ritmo como até mesmo de resolução de problemas, principalmente mecânicos. Quanto maior a quantidade de pessoas mais complexa fica pela questão de ditar ritmo, de cuidar da segurança dos participantes (e esta interação com os demais veículos e pedestres no trânsito). Em grupos maiores existe a possibilidade de conhecer mais pessoas, de troca de ideias. De minha parte gosto de pedalar com ambos os tipos de grupo. Acredito que nos ensina a pedalar e interagir de forma diferente em cada ocasião.

Subidas

De pedalar em grupo um ponto que me agregou fortemente foi com relação à subida. Quando até somente pedalava por conta quando chegava a ruas e avenidas cuja topografia já tivesse mais inclinação de certa forma batia o desânimo. Primeiramente tentava subir com a relação de marcha que vinha usando na reta, no meu caso e de muitos, deixar a corrente na coroa média no câmbio da frente e coroa menor no traseiro. Tentava subir o máximo que as pernas, o pulmão e a mente aguentasse. Claro que não durava muito tempo. Em seguida lá estava eu empurrando a bicicleta e quando não estava dando um tempo de tão cansado que estava. Isso foi por muito tempo.

Quando passei a entender melhor o uso das marchas nos diversos cenários possíveis passei a ver subidas com outros olhos. Regra básica que me ensinaram: se não possui nenhum condicionamento e/ou conhecimento das relações de marcha, usar o que chamado é deixar a combinação de marchas mais leve possível: menor coroa na frente e maior coroa atrás. Isto independe de quantas marchas a bike possui (e claro, para quem já possui mais conhecimento de quantas coroas possui a “magrela”). E ao avistar a rua que possua a subida no tempo menor possível alterar o câmbio nesta configuração. Talvez alguns possam dizer que está leve demais e que está pedalando mais, porém, mesmo ocorrendo este fato ao começar a subir irá entender e compreender que por ter deixado a relação adequada poderá subir com mais conforto e confiança.

A partir disso passei a andar com rendimento melhor e já não ter aquele receio de pegar subidas. Quando vi passei a aplicar do que aprendi e no possível dar um toque a outras pessoas no pedal. Do que via como estorvo passou a ser algo positivo e vivenciar como desafio. Em vários pedais quando encontrava subidas mais difíceis tentava a princípio subir e vir o que acontecia. Quando completava o trecho e conseguia concluir o trecho o grau de satisfação aumentava e muito. Quando não conseguia subir todo o trecho, quando o cansaço “batia” aí não tinha jeito: parava e ponto em diante empurrava a bicicleta até onde eventualmente havia algum trecho plano ou na ausência deste se sentir em condições subir novamente na bike e continuar pedalando.

Isto sem contar que devido a problemas mecânicos no câmbio por muitas vezes não consegue realizar a subida da melhor maneira. Caso não conseguisse utilizar a marcha que julgava melhor para a subida na qual estava, devido à principalmente desregulagem das marchas, utilizava a mais próxima e leve possível de utilizar e tentar assim pedalar desta forma. Da mesma que do princípio do cansaço caso não fosse possível realizar o pedal, descia da bicicleta e empurrava a bike.

Com relação a precisar descer da bike devido a não conseguir subir nunca tive vergonha ou senti constrangimento, ainda mais quando já sabendo utilizar a relação da maneira correta. Quando nos conhecemos e sentimos em vários momentos que passar do ponto poderá ser prejudicial a melhor coisa é não extrapolar. Tanto por saúde ou segurança. De conseguir progredir e evoluir é importante, mas dentro das nossas possibilidades. Isto varia de indivíduo

para indivíduo principalmente pela frequência e da forma como cada aprende e absorve a forma de como fazer.

Descidas

Citando um conhecido ditado, “para descer todo santo ajuda”. De fato descida é geralmente mais fácil e acredito que para boa parte dos ciclistas seja uns dos momentos mais divertidos e intensos durante um pedal. Um momento que não é tão exigido tanto fisicamente e conseguir obter velocidade para embalar chegando rápido aonde pretende ir. Porém, este momento pode se dizer que exige mais perícia e precaução já que os riscos de acidentes aumentam.

Lembro-me de que uma das quedas mais sérias que tive foi no início de descida em uma avenida. Neste caso não foi tanto por imperícia minha, mas um desnível no asfalto com relação tampa relacionado a acesso de sistema de energia, esgoto, entre outros. Por sorte havia pouco trânsito no momento e apenas alguns ralados no braço e perna. Mas este é uns dos cenários possíveis. Já realizei descidas em outros locais que de certa forma acredito que poderia ter conduzido com mais segurança, principalmente com velocidade e tangências de curvas. Felizmente não ocorreu nada, mas andar com alguma margem de segurança é fundamental.

Primeiramente, checar antes de qualquer pedal como está funcionando os freios da bike. É claro que deve ser feito para andar no plano e subida também, mas sabendo que boa parte do percurso tem descida e exige mais, realizar uma verificação pode detectar mesmo de que forma primária se tem algum problema, inclusive impedindo o uso da bike. Faça isso acionando as manoplas de ambos os freios tanto parado como até em movimento.

Durante o trajeto ao descer mantenha distância segura do ciclista à frente. Principalmente caso estejam em uma velocidade maior. Aumenta a possibilidade de poder desviar caso aconteça algo ou sendo possível parar de pedalar. Muitas vezes pude notar não só comigo e com uma parte dos demais, mesmo em um passeio tranquilo um “espírito” de competição. Muitas vezes é com nós mesmos. Momento de desafio. Por mais que este seja recomendo que antes de tudo devemos refletir sobre a segurança e bom senso tanto nossa como os demais. Não esquecendo também que no meio do caminho pode haver pedestres e veículos motorizados. Fazemos parte do trânsito. (OBS: O que cito aqui é o cenário referente ao dia a dia como meio de transporte e conforme já citado sobre os passeios também. Com relação a aqueles que treinam (seja amadores ou profissionais) com foco em velocidade para competições a dinâmica com relação à segurança é diferente e não é o foco deste tópico).

Ocorrendo tráfego independente do tipo reduza a velocidade. No caso de clima, principalmente chuva reduza e redobre a atenção.

Com relação às tangências de curva realizá-las com velocidade compatível principalmente com o tipo e ângulo no trecho da via. Tenha atenção se outro ciclista não está próximo demais ou mesmo ao seu lado para evitar possíveis colisões. Em vias de mão dupla evite invadir o sentido contrário, pois outro ciclista e até mesmo outro veículo pode vir e provavelmente não haverá tempo para evitar uma colisão frontal.

Aproveite a descida, mas com responsabilidade.

Pedal em dupla

E também uma forma de pedal que às vezes pratico quando não pedalo sozinho, mas não necessariamente pedalar em grupo, é o em dupla. O interessante é de ambos participantes podem dar a atenção no pedal um ao outro tanto com conversas e até mesmo com o cuidado no trânsito e ritmo a ser ditado. Mais fácil também de definir qual destino pretende ir. É uma boa alternativa para caso queira realizar um pedal e não consiga muitas pessoas e não esteja a fim de fazer sozinho.

Pedal noturno

Pedalar a noite também é uma forma de deslocamento bastante interessante, porém, deve-se dobrar a atenção justamente pela questão de iluminação que afeta consideravelmente a visibilidade.

Cautela mais que nunca é necessária. Em ruas com ou sem ciclovias a atenção com relação a buracos, desníveis, entre outros tipos de percalços devem redobrados. Na dúvida ande em velocidade que na medida do possível possa ver e tentar se antecipar para evitar possíveis quedas e resultar em acidentes.

Seja visto: pedale com iluminação tanto traseira como dianteira na bike. Procure usar roupas com cores claras. E como reforço ou até caso na impossibilidade de roupas claras utilize coletes refletores.

Atenção deve ser maior ainda em relação aos cruzamentos. Mesmo que tenha prioridade de passagem (naqueles que não possuem sinal) sempre que possível passe com cautela mesmo seja necessário reduzir sutilmente a velocidade. Não recomendo confiar plenamente na estrutura viária por mais que esteja bem sinalizada justamente pelo contexto da noite. Outros veículos (motorizados ou não) talvez preocupados com a insegurança devido à violência podem circular de forma que a segurança viária fique em segundo plano minimizando o que estiver ao redor. Conduzir de forma defensiva.

Caso não se sinta à vontade em andar nas grandes vias neste caso priorize as vias paralelas caso estas atendam o percurso que irá realizar.

Esteja atento mais ainda com a circulação de pedestres.

No caso de visualizar pessoas em atitudes suspeitas avalie mudar o percurso, ir para algum caminho mais seguro se possível. Outra sugestão é também combinar quem conhecer (amigos, conhecidos, colegas de trabalho, etc.) de realizem caminhos similares de pedalar juntos ou numa ação pontual pedalar em grupo com eventuais ciclistas que encontrar no caminho e também se sintam inseguros.

Pedalar além da cidade

Realizar pedais além da cidade é uma atividade bastante interessante e desafiadora.

Andar em estrada das primeiras vezes foi em vias de menor movimento, com pouco trânsito. Distâncias relativamente curtas, mas a sensação de pedalar entre cidades e sentir mais o vento no rosto é realmente enriquecedora.

Pedalar em trilhas diria que é uma forma de interagir de forma mais próxima com a natureza e ao mesmo andar em terrenos irregulares o que se torna um aprendizado diferente. É completamente distinto do que andar no asfalto (para aqueles que ainda não o fizeram). Acredito que seja mais desafiador.

Reforçando o tópico referente a pedalar em grupo para aqueles que desejam realizar atividade neste tipo de cenários de andar com mais pessoas. Isto traz a possibilidade de maior apoio tanto de infraestrutura como de pessoas caso aconteça algum problema seja com a bike ou próprio ciclista. Pedalar sozinho ou algumas pessoas sem algum conhecimento para andar e gerenciar o pedal pode tornar a experiência desagradável e insegura.

No geral os locais destes dois tipos de pedal estão mais longe de estrutura de saúde, alimentação, transporte público e segurança. Portanto precaução e prevenção devem andar juntas.

Segundo o Código de trânsito brasileiro nas estradas que possuem acostamento, esta parte da via deve ser utilizada pelos ciclistas para se deslocarem. Se possível ande em “2 a 2”, mas avalie a segurança da via no momento. Pego como exemplo quando pedalei com o grupo que pedalamos rumo a Sorocaba pela rodovia Castello Branco, em alguns momentos pedalar em dupla era mais complicado. Pelo tráfego de caminhões com velocidade rápida causava um tanto de vento lateral, isto sem contar que devido às chuvas que ocorriam naquele dia o spray de água gerado por estes veículos vinham mais naqueles que pedalavam mais próximos à pista. Em outras palavras a bike chegava a balançar lateralmente e o spray vinha mais no rosto afetando ligeiramente a visibilidade (no caso daqueles que usavam óculos). A partir disso uma boa parte do grupo passou a andar mais em fila indiana e do lado mais afastado da pista.

Deve-se redobrar a atenção nos acessos para veículos para que estes saiam de onde estiverem para acessar outra estrada que cruza rua, avenida, etc. caso esteja em perímetro urbano ou algum estabelecimento que ali existir. Momentaneamente o acostamento neste trecho deixa de continuar. Se o intuito do ciclista é seguir em frente recomendo seguir um pouco o acesso na borda da via e ir olhando para se certificar se veículos estão vindo. Caso estejam deixe passar principalmente por estes virem em velocidade muito mais alta e constante. Do contrário cruze o acesso e continue pela via seguindo pelo acostamento.

Ande em velocidade compatível para garantir sua segurança e para os demais. Tenha atenção com a distância com os demais ciclistas para evitar colisões. Distância também vale caso eventualmente o grupo esteja aberto demais e sinta inseguro de pedalar sozinho se possível pare em algum ponto para visualizar outros membros e se junte a estes.

Com veículos no acostamento redobre a atenção ao avistá-los e passe de forma segura, principalmente reduzindo a velocidade.

Na ausência destas a rodovia que não possua restrição quanto à circulação de bikes (geralmente indicadas por placas sinalizando) deve ser andar no bordo da via (em outras na faixa branca que delimita a via) e em fila indiana. Atenção referente aos acessos e do grupo conforme mencionei nos parágrafos anteriores são os mesmos.

E falando em restrição antes de sair pedalando avalie se o percurso possui estas proibições em todo trecho ou em parte deste. Sendo parcial verifique se existem rotas alternativas evitando o trecho restrito. Caso exista poderá ser combinado trecho alternativo e na sequência em algum ponto permitido continuar pelo percurso original.

Também verifique a possibilidade do grupo andar subdividido em blocos menores.

Poderá minimizar eventuais problemas de fiscalização e andar (pelo menos no possível) dentro da lei.

Confesso de que em relação ao pedalar fora de estrada, não tenho uma grande vivência. Já andei por algumas vezes em grupo em alguns locais, principalmente trilhas. Mas posso dizer que além da sensação de independência e liberdade que dado assim como na entrada, a trilha é similar com o acréscimo de que é maior a interação com a natureza.

Com relação para ir coloco basicamente os mesmos conselhos de quando andar no asfalto citados anteriormente: do planejamento, rota, distância, quantas pessoas irão, qual será o tipo de apoio? Terá um veículo específico ou será entre os ciclistas?

Lembrando de que no caso de visitação a propriedades muitos destes espaços são privados e eventualmente precisará ser avaliado se visitas são permitidas e se necessitam ser agendadas ou não.

Por serem terrenos acidentados o tipo de bike deve ser verificado antes de tudo: neste caso a predominância é o da mountain-bike (MTB) sendo o mais propício para este tipo de atividade. Pneu também predominante é o com “cravos” para maior aderência.

Combinando o pedal com outros esportes

Outro hábito que no possível procuro manter tanto na semana com no fim de semana é que pedalar e combinar a realização de mais algum esporte. No caso o que sempre prevaleceu foi a natação. De segunda em geral vou para locais próximos à minha casa e no final de semana sempre que é possível combinar ambas as modalidades indo para lugares mais distantes. O mais interessante é por mais que pedalar seja neste contexto mais vista como meio de ir e vir, é claro que como atividade física está no mesmo nível de importância. Uma complementa a outra. Geralmente o nível de satisfação que é trazido após realizar não tem preço.

Para quem ainda não o faz recomendo. Obviamente falo como um atleta amador, a partir de um ponto de vista e de algum nível de experiência. Realizar esta combinação “bike + outro esporte” quem pratica com frequência pode dar mais motivação e vontade de praticar. Isto sem contar que nos auxilia a encarar melhor a rotina do dia a dia.

E claro como qualquer tipo de atividade deve-se ter ideia de quanto podemos fazer e não ir além do limite. Caso sinta insegurança deve-se procurar tanto o médico como um profissional de educação física. Isto vale tanto os que iniciam quanto para os que estão habituados. Prevenção nunca é demais.

Pedestre

Outro ponto que deve se atentar é o cuidado dos ciclistas devem ter com o elo mais frágil do trânsito: o pedestre. Para este deve-se prevalecer (como é muito falado por muita gente) de que o maior deve proteger o menor. Embora isto não ocorra da maneira esperada também do que estão com veículos automotores com relação aos ciclistas, infelizmente o comportamento de muitos que pedalam seja igualmente nefasto.

Talvez o que falte para todos nós em vários momentos é parar e refletir: em algum momento do dia também somos pedestres, mesmo que ande muito pouco. Particularmente é a impressão que tenho. E como pedestre, por mais que haja campanha de conscientização quantas vezes andamos em algum momento atravessaremos fora da faixa? E quantas vezes estamos na faixa atravessamos com o farol ainda vermelho para nós quando não tem nenhum veículo ou se tem este ainda está numa distância de nós? Nem é preciso dizer que fazemos e continuaremos a fazer. Aparentemente é o elo do trânsito que pode ser o mais imprevisível.

Deixando claro que isto não é o certo, mas cai em um ponto que o trânsito fatalmente cai: questão de bom senso.

E acredito que por parte do ciclista este deve proteger o pedestre, por mais que este esteja completamente errado. Principalmente pelo descrito nos parágrafos anteriores. E com relação a estes podemos no possível tomar medidas para evitar acidentes. Embora que eventuais colisões entre ciclista e pedestre possam terminar em morte sejam baixas, isto é possível.

Passo do meu ponto de vista do que pode ser feito para realizar um pedal seguro e no possível evitar acidentes e proteger o pedestre:

- Em ciclovias compartilhadas ou não “oficialmente” com pedestres (decidi colocar este termo entre aspas já que mesmo não é permitido por lei estes por muitas vezes estarão circulando) sempre conduzir alertando por meio de uso de campainha, buzina (desde que não sejam as consideradas “irritantes” demais ou que podem assustar) e em velocidade compatível com a via e, claro, considerando outros ciclistas trafegando, de tal forma que em algum momento seja visto ou está chegando próximo de passar por eles.

Muitas vezes o pedestre, com o que considero de “falsa sensação” de que ninguém passa por ali ocupe toda a faixa e com isto é necessário a negociação para passar com segurança para ambas as partes. Se necessário fale com tom mais alto (ou caso extremo grite, embora não recomende) para sinalizar de que está passando. Eventualmente reduza velocidade e/ou até desvie para aumentar a margem de segurança. Normalmente o pedestre caso esteja ocupando toda a faixa irá desocupar uma parte do espaço deixando livre outra parte e o ciclista consegue prosseguir com a trajetória (isto quando não vai para a calçada quando houver). Mas caso contrário, sempre negocie a passagem e evite “finas”. Acredito que por

parte de nenhum ciclista goste de finas realizadas pelos automóveis, o mesmo deve ser por quem pedala com relação a quem caminha.

- O que foi mencionado no primeiro tópico é válido também para as calçadas compartilhadas “oficialmente” com ciclistas. Neste caso o cuidado do ciclista deverá ser maior ainda, pois muitas vezes quem caminha pode não se atentar a verificar sinalizações indicando que a calçada permite passagem de bikes e pelo tipo de estrutura não somos prioridade.

Este cenário é muito comum nas regiões centrais das cidades onde o fluxo de pedestres é maior. Mas independente de local onde houver aglomeração de pessoas o que recomendo pode ajudar e muito e pedalar evitando acidentes.

E no caso o leitor que por preferência (ou até mesmo não concorde) com relação ao como proceder recomendo não utilizar a estrutura cicloviária e ocupar a faixa (sempre que possível) mais à direita da via dividindo com os demais veículos (por via das dúvidas consultar o artigo 58 do código de trânsito brasileiro).

OBS1: Reforçar a atenção com pedestres que estiverem com fones de ouvido e/ou celular em mãos. Neste caso estes estarão mais desatentos ainda e, portanto o ciclista deverá ser mais cauteloso.

OBS2: Pedestres idosos e também com limitação de locomoção mais ainda. Crianças principalmente as pequenas mesmo com atenção dos pais podem ser imprevisíveis e, portanto não descartar uma maior atenção.

- Nas ruas sem ciclovias e/ou ciclofaixas deve se ter a mesma atenção principalmente onde houver faixas de pedestres. Onde não houver farol priorizar o pedestre e eventualmente este atravesse fora da faixa primeiramente alertar tocando buzina ou campainha, de alguma forma alertando sobre fazer desta forma. Se mesmo assim este continue e, sendo possível, reduza a velocidade até o ponto que seja viável que este atravesse. Embora este esteja errado devemos lembrar no que foi dissertado no início do assunto. Se colocar no lugar do outro. No último caso e eventualmente não aumente o risco com relação aos outros veículos, desvie.

Fones de ouvido

Antes de escrever este capítulo aproveitei para pesquisar se no código de trânsito brasileiro havia algo relacionado a restrição de pedalar utilizando fones de ouvido. A princípio há somente escrito com relação a dirigir. Para veículos como carros, caminhões e ônibus que possuem som ambiente (graças a caixas de som em diversos pontos) permite ouvir sem comprometer a percepção do que ocorre ao seu redor (desde que utilize o volume com bom senso). Motociclistas (por razões mais óbvias, fones de ouvido ainda mais utilizando capacete) não devem utilizar.

De minha parte não pedalo com fone de ouvido e não recomendo. Conforme já citei no parágrafo anterior o tipo de transporte, por esta questão considero na postura tanto o ciclista como o motociclista mais vulneráveis no trânsito com relação aos demais veículos automotores. Como sabemos que por mais que seja repetido de o “maior proteger o menor”, na prática isto nem sempre acontece e, portanto, devemos ter uma posição mais defensiva ao

andar no trânsito. E isso exige maior atenção e por consequência, aumentar nossa percepção do que acontece ao redor.

Com fones de ouvido temos a tendência de nos dispersar mais, não estarmos tão atentos no que ocorre em volta. Seja durante o percurso, em cruzamentos, nas ciclovias ou fora delas.

Algumas vezes tive a experiência de pedalar em ciclovias onde havia mais largura para realizar uma ultrapassagem segura e de quem estava à minha frente estava pedalando com fone e tive a impressão de estar com fones também afetar a noção de espaço já que provavelmente por um pouco de distração o ciclista pedala “zigzagueando” mesmo que forma inconsciente. Prefiro nestes casos ter mais prudência e evitar a ultrapassagem. Claro que é apenas um dos cenários, outros casos relacionados tanto ao próprio trânsito e como de segurança como assaltos, sequestros, entre outros, o uso de fones podem potencializar o risco.

Curiosamente já vi alguns casos de ciclistas instalarem caixas de som (já vi de vários tamanhos). Mas isso são exceções, porém, é possível utilizar. Neste caso a maior preocupação é utilizar o volume com bom senso (tanto para conduzir com segurança e até mesmo pela boa convivência).

Capacete

Com relação ao uso de capacete há muito tempo existe uma discussão sobre a necessidade ou não deste dispositivo. Segundo o código de trânsito brasileiro (artigo 155) o uso é recomendado, porém, não é obrigatório.

Lembro-me que de algumas vezes este debate envolveu a questão econômica (inibiria muitos de pedalar já que pelo menos no Brasil a média de preço de um capacete é relativamente alto) e também a forma como poderia ser conduzida a educação no trânsito (alguns defendem que o aumento no número de ciclistas poderia reduzir o número de acidentes e com isso diminuiria a necessidade de uso).

De minha parte utilizo praticamente quase todo o tempo e recomendo que utilizem independente do tipo e da distância do pedal que irá realizar. Não só por minha vivência, mas também de pessoas que convivo que pedalam também de situações na qual o capacete foi fundamental para preservação da vida.

Longe de ter um ponto de vista médico (e falando neste ponto como um leigo) acredito que independentemente do tipo de acidente e do nível de gravidade que possa ocorrer quanto mais a região da cabeça estiver protegida, mais chances se tem para sobreviver). Não que se machucar em outras regiões do corpo não seja menos complicado e perigoso, e também pode levar a óbito, mas caso aconteça algo que afete esta parte do corpo nossa chance de sobrevivência é seriamente reduzida.

Lembrando que igualmente também não é obrigatório o uso de cotoveleiras e joelheiras.

Observação: há uma exceção prevista no CTB. No caso de conduzir bicicletas elétricas o uso do capacete é obrigatório.

Escolha de bicicletas

Muito importante tanto quanto a ação de pedalar é a escolha de qual bicicleta utilizar. Talvez a princípio parece ser algo simples, ou seja, o famoso “ir na loja e comprar”. Porém é muito mais do que isso.

Conforme relatei anteriormente quando meu pai e voltamos a pedalar compramos nossas bicicletas em um hipermercado. Naquele momento talvez o que prevaleceu foi o fator preço: se não fosse cara compraríamos o que caísse no gosto e sair pedalando. Foi o que de fato aconteceu. Lembro-me da minha bike vir à parte com um kit de acessórios como campainha, refletos, etc. Somente com o tempo que constatei que o material não era de tão boa qualidade.

E entre idas e vindas em bicicletarias que fui trocando os componentes da minha bike (principalmente por desgaste ou quebra) e aos poucos fui compreendendo dos diversos níveis de qualidade existentes no mercado. Obviamente que de acordo com o “tamanho” do bolso e o que está disposto a investir poderá influenciar em ter um equipamento funcionando de forma melhor e por mais tempo. Neste meio tempo também conversas com mecânicos, com outros ciclistas, assistir a palestras/oficinas de manutenção melhoraram minha percepção de que poderia melhorar e muito a minha “magrela” por mais simples e rudimentar que ela fosse. Atualmente o que restou de original nela foi somente o quadro. Dos demais itens foram todos substituídos, praticamente se tornou um “Frankenstein”.

Com o decorrer do tempo e maior utilização senti a necessidade de otimizar e focar o tipo de uso para o pedal. Simplesmente utilizar a mesma bike para o dia a dia e os passeios de final de semana aumentava os riscos de problemas e com isso para alguma eventual atividade não poder utilizá-la, principalmente por não ter haver tempo hábil para resolver o problema.

A partir disso decidi tomar outra decisão. Comprar outra bicicleta. Primeiramente decidir qual seria o intuito de utilizar? Para qual fim? A partir disso definir o tipo que iria pegar.

O que prevaleceu no meu caso foi majoritariamente pedalar dentro da cidade. E sendo ciclista de perfil mais urbano, lembrei o quanto de distância pedalava na média: diferente dos finais de semana, na semana meus percursos são de pequenas a médias distâncias (5 a 10 km). E os destinos mais recorrentes eram o trabalho, estudo e outros tipos de compromissos que fossem relativamente próximos e bike me daria agilidade.

A partir disso e refletir decidi uma bicicleta do tipo dobrável. Nisso passei a pesquisar mais a respeito, tanto dos tamanhos de aro disponíveis, marcas, ler artigos procurando saber mais de suas características. Ir a feiras do segmento de bicicletas para verificar preços, ver mais de perto e quando possível, realizar testes.

E depois de levantar mais dados e refletir decidi pegar uma dobrável aro 20 com sete marchas. Marca brasileira e com um custo/benefício que se por um lado não era barato, mas também não era um preço caro demais. Dentro do possível para pagar. E de características mais relevantes deste tipo de bike seja pela agilidade que esta possui no trânsito (seja em via compartilhadas ou não) embora pela sua peculiaridade não permita velocidade maiores. Também sua portabilidade já que pode ser desmontada e dobrada e ser guardada em qualquer

tipo de ambiente (principalmente quando se desloca para regiões que não possui bicicletários). E também pela flexibilidade de entrar no transporte público em geral e em qualquer horário já que nesta configuração não é vista como bicicleta e sim como uma bagagem.

Após me adaptar ao uso, desde então passei a utilizar duas bicicletas: a minha boa e velha MTB de guerra passou a ser usada mais em finais de semana pedais de longas distâncias (estrada , trilha) e eventuais passeios noturnos de semana. E a dobrável para uso totalmente urbano para pequenas e médias distâncias para trabalho, estudo conforme comentei nos parágrafos anteriores.

O que aconselho é para que tanto para aqueles que pretendem comprar a primeira bicicleta tanto para si mesmo ou para alguém quanto aqueles que já sabem e estão sem pedalar e pretendem adquirir novamente uma de levantar o máximo possível de informações. Antes de tudo algumas perguntas: qual será o objeto? Que tipo de pedal penso em fazer? Logo na sequência pesquise na internet, em bicicletarias, feiras do segmento, conversando com pessoas que tenham conhecimento sobre bikes. Cruzar informações e não necessariamente confiar na primeira fonte que tiver. A partir disso maior é a possibilidade em ter um equipamento que atenda às suas necessidades e com o melhor custo/benefício.

E melhor custo/benefício não significa ter a bike mais cara ou simplesmente economizar demais. É dentro da possibilidade de cada um e também o quanto pretende investir.

Confesso que fiz isto somente apenas para a minha segunda bike que comprei. Não desmerecendo a compra da primeira bicicleta, mas se tivesse mais informações e referências muito provavelmente teria comprado algo melhor.

Por via das dúvidas, pedir ajuda e de pessoas confiáveis nunca é demais.

Aconselhamento

De minha parte lembro poucas de poucas vezes de que ter dado algum toque para ciclista (conhecido ou não) na rua sobre alguma situação seja sua bike, do local que está andando, de como conduz. Acredito que nesta situação deve-se ter bom senso, pois em muitos casos mesmo que o conselho tenha uma boa intenção pode soar como algo invasivo.

Não há como uma estabelecer um padrão, pois cada pessoa possui vivência e modos diferentes não apenas no pedal, mas em outros campos seja na vida profissional e pessoal.

Até porque podemos cair na situação de questionar o outro sendo que nós mesmos em vários casos conhecemos pouco ou até nem temos a informação. Simplesmente julgamos por provavelmente não ter simpatizarmos com a imagem da pessoa e/ou até com sua forma de pedalar.

Isto sem contar a forma e o tom de como isto for dito também.

Se forem aqueles pontos em que a lei não obriga o uso (por exemplo, o capacete, conforme já falado a respeito) e outros itens é mais delicado ainda. Neste caso não creio que seja oportuno de se falar.

De fone de ouvido (também já citado e que há polêmica) creio que vai pelo mesmo caminho. De minha parte até o momento não abordei ninguém devido ao uso. Independente de minha posição a respeito o que procuro fazer é pedalar e reforçar a atenção caso esteja andando a minha frente.

São apenas alguns exemplos, mas o que acredito que pode ser feito é avaliar caso a caso, tanto pela pessoa vista e pelo momento.

Provavelmente o que excluiria seja o que envolve situações críticas como problemas de trânsito (percursos que possuam eventuais problemas de sinalização, acidentes, etc.) como de seguranças (roubo, furto ou suspeitas destas). O que envolver emergências é importante que mais pessoas saibam.

Utilização da sinalização

No dia-a-dia quando estou no pedal procuro a princípio respeitar a sinalização existente na via, tanto a específica para os ciclistas como para os demais veículos, principalmente quando da ausência para quem pedala. Afinal como reforça o CTB somos considerados veículos de propulsão humana e possuímos no mesmo nível de equidade em relação a direitos e deveres.

Com relação aos sinais nos cruzamentos acredito que para refletir e até mesmo ajudar caso julgue oportuno utilizar durante o pedal de práticas que eu costumo fazer:

- Em vias de bastante fluxo para conversões quando estou parado aguardando o sinal, no caso de ciclofaixas ou de ruas sem segregações, e caso o local não possui bolsões de espera para bikes de motos procuro parar ligeiramente adiantado, um pouco mais a frente dos demais veículos e antes da faixa de pedestres, ou seja, sem atrapalhar os transeuntes que ali estiverem. Ao ocorrer abertura para o sinal verde, o ciclista (reforçando que deve estar sempre alerta para a sinalização e ao que estiver ao redor) por possuir no geral uma saída um pouco mais rápida que os veículos automotores, neste tempo mesmo que curto poderá tomar a decisão de seguir em frente ou realizar esta conversão conseguindo se antecipar com segurança. A negociação para o deslocamento poderá ser feita de forma um pouco mais fácil.

- Tenho o costume de também de quando possível prestar atenção nos sinais tanto da via no qual estou percorrendo como da qual irei cruzar. Ajuda principalmente quando da ausência de sinal exclusivo para bikes.

- Em conversões no qual passo por grandes vias de mão dupla (principalmente avenidas) e que seja necessário cruzar e caso sinta insegurança para realizar diretamente, faço o movimento chamado de "dinamarquesa" ou para exemplificar melhor, um 'L' invertido: cruzar pelo lado direito da via até a próxima esquina e antes de tudo visualizar a movimentação dos demais veículos e pedestres, principalmente se estes irão passar por onde estou. Caso não tenha mais ninguém passando concluir a conversão e seguir na via que deseja.

- Outro princípio também em vias de movimento pesado para cruzamentos é de utilizar como referência o farol de pedestres. Neste caso no possível deixar todos ou senão boa parte destes passarem para, a partir disso passar ou cruzar com segurança. Lembrando que neste caso

estando utilizando a estrutura direcionada para os que caminham e por tanto caindo da questão do bom senso.

Busca de mais conhecimento

Nesta publicação o leitor pode ter reparado de que para ajudar a pedalar melhor se origina de relatos de minha experiência ao longo deste tempo. Transformar em assunto para que outras pessoas que independente do intuito do pedal façam buscando uma atividade segura e ao mesmo tempo agradável.

Passa longe de ser um guia definitivo. É uma referência para quem estiver lendo verificar o que será mais benéfico para o seu pedal.

Obviamente isto não partiu do zero. Conforme relatei com relação a ocupar a faixa partiu de pesquisas que fiz na internet, pois sentia uma carência disso. Muito do que está escrito parte destas fontes.

Convido quem estiver lendo neste tempo de realizar o mesmo. Aliás, se você adquiriu este ebook foi com o intuito de buscar mais informação, conhecimento, informações diferentes e até mesmo que divergem da sua forma de pensar e agir, já iniciou o processo. A busca para melhorar a atividade traz a motivação necessária para sempre estarmos na medida do possível preparados para as situações que poderemos nos defrontar.

Busque informações em outras fontes. Diria que é válido tanto a busca de conteúdo como também de perguntar/conversar com outros ciclistas. Independente do nível de experiência que tiver e que outros tenham. Isto poderá trazer novos pontos de vistas e consequentemente novas aplicações práticas. Ter um “leque” de opções.

Realizar cursos, workshops quando houver também é uma opção muito boa para buscar conhecimento de forma estruturada.

Quanto mais souber do que é a bicicleta e como conduzi-la, mais provável de que ela faça parte de sua vida independentemente para qual objetivo usará.

Bom pedal a todos nós!

Agradecimentos

Primeiramente a Deus, meus pais (Maria José “in memoriam” e Eudes) , amigos (ciclistas e os que não pedalam dando aquela força ou simplesmente conversando a respeito), ciclistas que cruzam pelo caminho e mesmo que brevemente faz um breve cumprimento. Gosto de retribuir. Mesmo aqueles que apenas passam também agradeço da mesma forma.

E também todos aqueles que contribuem para este universo. Seria injusto colocar nomes e no que atuam. Tem muita gente.

Bibliografia

Vá de Bike (www.vadebike.org)

Revista Bicicleta (www.revistabicicleta.com.br)

Bike é Legal (www.bikeelegal.com.br)

Ciclocidade (www.ciclocidade.org.br)

Companhia de Engenharia de Tráfego – São Paulo(www.cetsp.com.br)

SESCSP (www.sescsp.org.br)

Bike Anjo (www.bikeanjo.org.br)

Movimento Conviva (movimentoconviva.com.br)

Escola de Bicicleta (www.escoladebicicleta.com.br)

Diários de Bicicleta (David Byrne)

Guia do Ciclista – 401 Dicas para pedalar corretamente, emagrecer e viver melhor.

