

Autorização concedida ao Repositório Institucional da Universidade de Brasília pelo Decanato de Extensão da UnB para disponibilizar, no site repositorio.unb.br, o livro **Universidade para o século XXI: educação e gestão ambiental na Universidade de Brasília**.

#### REFERÊNCIA

MACHADO, Fernanda Rachid et al. Bicicleta Livre: pesquisa, ação e extensão. In: CATALÃO, Vera Margarida Lessa; LAYRARGUES, Philippe Pomier; ZANETI, Izabel Cristina Bruno Bacelar (Org.). **Universidade para o século XXI: educação e gestão ambiental na Universidade de Brasília**. Brasília: Cidade Gráfica e Editora, 2011. p. 305-312.

Universidade para o século XXI:  
educação e gestão ambiental na  
Universidade de Brasília

Decanato de Extensão  
Universidade de Brasília

2011

**José Geraldo de Sousa Junior**

Reitor

**João Batista de Sousa**

Vice-Reitor

**Paulo César Marques da Silva**

Prefeito

**Oviromar Flores**

Decano de Extensão

**Clélia Maria de Sousa Ferreira e Fernando Ferreira Carneiro**

Coordenação do Núcleo da Agenda Ambiental

**Vera Margarida Lessa Catalão, Philippe Pomier Layrargues,  
Izabel Cristina Bruno Bacellar Zaneti**

Organização

**Renato Cabral Rezende**

Revisão

**Webson de Alencar Dias**

Projeto gráfico e diagramação

**Flora Egécia**

capa

**Comissão Editorial**

Clélia Maria de Sousa Ferreira Parreira

Dione Oliveira Moura

Doris Sayago

Izabel Cristina Bruno Bacellar Zaneti

Laís Mourão

Maria de Fátima Rodrigues Makiuchi

Maria Rita Avanzi

Paulo César Marques da Silva

Philippe Pomier Layrargues

Saulo Rodrigues

Sérgio Koide

Vera Margarida Lessa Catalão



U58

Universidade para o século XXI : educação e gestão ambiental na  
Universidade de Brasília / Vera Margarida Lessa Catalão,  
Philippe Pomier Layrargues e Izabel Cristina Bruno Bacelar  
Zaneti (orgs.). \_ Brasília : Cidade Gráfica e Editora, 2011.  
340 p. ; 22 cm.

ISBN: 978-85-65088-00-8

1. Educação ambiental. 2. Gestão ambiental. 3. Universidade  
de Brasília. I. Catalão, Vera Margarida Lessa. II. Layrargues, Philippe  
Pomier. III. Zaneti, Izabel Cristina Bruno Bacelar.

CDU 37:502.31

# Bicicleta Livre: Pesquisa, Ação e Extensão

Fernanda Rachid Machado<sup>1</sup>

Yuriê Baptista César<sup>2</sup>

Anderson Paz<sup>3</sup>

Davi Ramos<sup>4</sup>

*Resumo: o presente trabalho pretende apresentar o Projeto Bicicleta Livre na sua essência: criação e expressão. Tem como foco resgatar a origem deste projeto, a organização e as tessituras no âmbito da comunidade universitária. Buscamos nestas páginas explicitar os trabalhos dos profissionais engajados numa educação de qualidade, bem como valorizar a extensão como um pilar essencial na formação do cidadão crítico e comprometido com os fazeres sociais. A bicicleta é símbolo de prazer, bem estar, qualidade de vida e coletividade. Ela desperta um imaginário que enche de significado a vida de cada um e o prazer de viver em comunhão. Por meio dela vamos dialogar com o nosso cotidiano, descobrir caminhos, cair, levantar, pedalar sozinhos ou acompanhados e vislumbrar infinitas possibilidades e paisagens.*

*Palavras-chave: Mobilidade, bicicleta, qualidade de vida, extensão*

## 1. As primeiras pedaladas

O Projeto Bicicleta Livre da UnB foi criado no primeiro semestre de 2007 por iniciativa do estudante de Educação Física David Ramos, ao cursar a disciplina Programas Preventivos da Faculdade de Educação Física (FEF), ministrada pelo Professor Glauco Falcão. Tal disciplina busca a elaboração de projetos de

---

<sup>1</sup> Pedagoga, mestranda do Programa de Pós-Graduação em Educação e Ecologia Humana da UnB.

<sup>2</sup> Graduado em Geografia pela UnB.

<sup>3</sup> Biólogo, mestrando do Programa de Pós-Graduação em Ecologia da UnB.

<sup>4</sup> Graduado em Educação Física pela UnB.

qualidade de vida e saúde por meio da experiência de vida, desejos e sonhos dos alunos. Ainda em 2007, o projeto foi vinculado ao Decanato de Extensão (DEX) por meio de formalização como Projeto de Extensão de Ação Contínua. Em 2008 e 2009 foi contemplado no Edital Mostre Seu Amor pela UnB, lançado pelo Núcleo da Agenda Ambiental (NAA), que visava a estimular e fomentar projetos de cunho socioambiental nos *campi* da UnB. O projeto tem como principal objetivo promover o uso da bicicleta como meio de transporte limpo, seguro, saudável e econômico. Entre as ações, destaca-se a disponibilização de *bicicletas comunitárias* gratuitas e de uso coletivo para a comunidade universitária, com intenção de contribuir com a redução do número de automóveis no *campus* Darcy Ribeiro, diminuição de emissão de gases poluentes na atmosfera, aumento do contato humano e da qualidade de vida da comunidade, além de melhorar a mobilidade dos indivíduos e assim facilitar o seu acesso ao conhecimento.

## 2. A inspiração: PROVOS

O Bicicleta Livre inspirou-se fortemente no PROVOS. O nome PROVOS vem de provocadores. Não pode ser definido como partido ou movimento, mas um grupo de jovens agitados/agitadores holandeses que organizados “provocavam” e faziam parte do movimento da contracultura em meados dos anos 60 na Holanda e países baixos. O grupo era constituído por pessoas heterogêneas e que não tinham pretensão de defender ou levantar ideologias, mas sim um outro modo de viver: antiautoritário e ecológico. As manifestações tinham um caráter artístico e bem humorado, utilizavam-se de uma linguagem crítica e distribuíam fanzines pelas cidades.

Num contexto de progresso tecnológico, no qual o automóvel era o grande símbolo de consumo e desenvolvimento, os Provos, reivindicando o direito de não seguirem o modelo de consumo, emplacaram num movimento pelo direito à cidade, à qualidade de vida, ao prazer e bem-estar coletivo. Para isso, criaram o plano das Bicicletas Brancas, que consistia em disponibilizar bicicletas pintadas de branco para livre uso coletivo da população. A polícia percebendo a ação como uma afronta ao Estado e à propriedade, logo recolheu todas as bicicletas, porém com a forte adesão da população, outros planos brancos foram criados e realizados, causando um enorme desconforto à ordem instituída e favorecendo a multiplicação de muitos outros manifestantes. Os planos mostravam o quão agressivo eram os automóveis e prejudiciais à saúde, tanto pela poluição causada quanto pelos acidentes e mortes, pelo individualismo e segregação entre as pessoas.

### 3. Pedais e atropelos

As atividades e ações promovidas pelo projeto aconteceram inicialmente na própria FEF. Um grupo pequeno formado por estudantes se propôs a consertar bicicletas inutilizadas e doadas para serem emprestadas aos colegas e funcionários da FEF, que é localizada um pouco distante do “centro” do *campus* Darcy Ribeiro. Houve uma adesão muito boa ao projeto, pois as bicicletas facilitaram a locomoção de todos que as utilizavam. Assim, logo os seguranças e alunos da FEF de forma espontânea passaram a ser os “cuidadores” dessas bicicletas.

Em 2008, ao ser contemplado com R\$3.200,00 reais no edital de fomento lançado pelo NAA, vislumbrou-se a possibilidade desta ação ser expandida para todo o *campus* Darcy Ribeiro. No primeiro ano várias questões surgiram como, por exemplo, a insegurança de se deixar as bicicletas soltas pelo *campus* tal como foi concebido no projeto original. Discutiu-se a possibilidade de fazer um cadastro dos usuários, instalação de catracas eletrônicas e postos de empréstimo, pagamento ou taxa de contribuição para os usuários da bicicleta para a manutenção, entre outros. Foi um ano de muitas articulações, estudos, pesquisas e disseminação da cultura da bicicleta entre a comunidade e diversos setores e departamentos da UnB. O Bicicleta Livre tornou-se conhecido e muito bem quisto. Neste ano também foi realizado o Evento Cidade Verde na plataforma superior da rodoviária de Brasília no qual foram reunidos muitos atores e representantes da sociedade civil e governamental para discutir a revitalização do centro histórico de Brasília, além de uma cidade mais limpa e humana e o incentivo do uso da bicicleta como alternativa ao caos motorizado.

Em 2009, a partir da rede de relações e conexões de “elos fortes” proporcionado pelo PACS do NAA/DEX, por meio de eventos, campanhas e estratégias de mobilização dos estudantes, o projeto tornou-se conhecido e com uma característica própria de multirreferencial, de inovação, tecnologia social e encantamento, que despertava interesse e curiosidade sobre o tema bicicleta.

O grupo era formado por estudantes de diversas áreas de conhecimento da academia. Com uma proposta de organização horizontal, uma gestão compartilhada e participativa, o grupo tornou-se cada vez mais heterogêneo e em vários momentos contando com efetivos e fiéis colaboradores externos da universidade e que se tornaram parte essencial para a construção de diretrizes e políticas do projeto.

Foi neste contexto que o grupo decidiu consertar as bicicletas já recolhidas de doação e liberá-las no *campus* inspirado no plano das bicicletas



brancas. Em junho foram lançadas dezoito bicicletas. Uma proposta até então inovadora no Brasil, que ganhou o apoio da mídia e também de grande parte da UnB. Nesse período, muitas bicicletas foram quebradas e sumiram. A logística de manutenção dessas bicicletas foi difícil devido ao pequeno grupo de voluntários. Mesmo assim, o projeto ganhou novos ajudantes que passavam os seus sábados e domingos dentro da oficina improvisada em uma sala da FEF. Neste ano também foi lançada a revista *Bicicleta Livre*, o que popularizou ainda mais as ações do grupo. O grupo era convidado a participar de debates, reuniões e conselhos tanto da UnB quanto da comunidade externa. Ações como seminários, pinturas de ciclofaixas e cine debates foram realizadas ao longo do ano e em 2010 a fim de sensibilizar e divulgar uma nova política de mobilidade.

Em 2010 o projeto contou com a adesão de um grande número de novos voluntários, chegando a ter mais 25 pessoas vinculadas ao projeto. Porém, este grande número de pessoas envolvidas não provocou uma ampliação das atividades do *Bicicleta Livre*. Muitos problemas ocasionados com o comprometimento dos voluntários prejudicaram o desenvolvimento das atividades que se concentraram na continuidade das bicicletas comunitárias, nas atividades do grupo “Viva a Bicicleta” e na captação de recursos. Rifamos duas bicicletas e vendemos chaveiros para captar verbas para o projeto, o que garantiu a manutenção das bicicletas.

Contudo, foi percebido e vivenciado que apenas com a mobilização dos estudantes não conseguimos atingir e dar significado a essas políticas para os gestores da UnB. Recebemos apoio em dinheiro e muito incentivo, mas, de fato, a incorporação de uma atitude política da universidade e a adoção de medidas e estratégias de mobilidade não foram realizadas. Isso é claramente comprovado quando sabemos que em 2007 esse projeto era pioneiro no Brasil e no mundo. Ele foi criado antes mesmo do *Velib* em Paris, projeto que disponibilizou quinze mil bicicletas comunitárias distribuídas em estações dentro da cidade e popularizou o uso da bicicleta como meio de transporte. E, somente em 2010 a Universidade Federal de Rio Grande lançou com pioneirismo um programa de empréstimo de bicicletas. Hoje, outras universidades vêm implementando projetos semelhantes. A Universidade de São Paulo e a Universidade Estadual de Campinas são dois exemplos. Outras universidades, como a Universidade Federal do Paraná, incorporaram em suas políticas, programas de incentivo ao uso da bicicleta como meio de locomoção.

Atualmente, com um grupo reduzido, renovado e em formação, o projeto passa por um período de reestruturação. Busca-se cada vez mais uma maior integração do projeto com a comunidade universitária e a comunidade externa. Sente-se necessidade de expandir as ações para além do *campus* Darcy Ribeiro e outros novos *campi* da universidade para integrar ainda mais a comunidade da universidade com a comunidade externa numa relação de proximidade e troca de saberes.

#### **4. Viva a Bicicleta**

O grupo Viva a Bicicleta surgiu do encontro do projeto Bicicleta Livre com a Associação Viver, que realiza trabalhos educativos com crianças e adolescentes da Cidade Estrutural. A Estrutural pode hoje ser vista como a cidade das bicicletas já que ela é o principal meio de transporte dos moradores, além dos próprios pés. Apesar do baixo número de carros, a cidade tem sido urbanizada cada vez mais de uma forma excludente para pedestres e ciclistas. No sentido de fomentar essa discussão, várias atividades lúdicas são desenvolvidas pelo grupo tais como rodas de conversa, cinedebate, oficinas de *stencil* e passeios ciclísticos. Para o futuro, o projeto busca meios de desenvolver um sistema de bicicletas comunitárias dentro da Associação, além da implementação de uma oficina mecânica comunitária e cursos de capacitação.

#### **5. Pedalando para Ceilândia**

Desde o surgimento dos *campi* avançados da UnB, em Planaltina, Ceilândia e Gama, o projeto vislumbrou a possibilidade de expandir-se para estes *campi*, para dialogar com as comunidades locais e exercer, ainda mais, a missão da extensão universitária. Com o início do primeiro semestre de 2010, foram iniciadas conversas com diretores, professores e estudantes do *campus* da Ceilândia com o objetivo de expandir o projeto Bicicleta Livre para este local, tendo em vista que este *campus* está voltado especialmente para a área de saúde, além da proposta diferenciada e a perspectiva de não circulação de carros no ambiente. O intuito seria de facilitar o percurso entre a estação de Metrô da Guariroba e o novo *campus*, por meio de bicicletas com vistas à ampliação deste sistema de bicicletas comunitárias para outros pontos da cidade.

Integrar a bicicleta com o metrô proporciona que o raio de ação deste meio de transporte de massa seja expandido. O usuário da bicicleta amplia este raio de ação, pois pode pedalar facilmente uma distância bem maior do que aquela percorrida a pé no mesmo intervalo de tempo.

A integração entre o metrô e o *campus* de Ceilândia só é possível com o apoio da UnB com recursos humanos e infraestrutura. Para fazer o controle das bicicletas é necessário um ponto de empréstimo junto ao Metrô e outro no *campus*. Percebe-se um grande potencial nesses pontos para a implantação de um projeto piloto de bicicletas comunitárias. Segundo informações prestadas por gestores da universidade, a atual escola que hoje abriga o *campus* de forma provisória será um Núcleo de Extensão da UnB, localizada praticamente junto da estação de metrô com espaço suficiente para a construção de um bicicletário podendo abrigar um ponto de empréstimo de bicicletas, vestiários, armários e uma pequena oficina de reparos rápidos. Este bicicletário serviria como projeto piloto para a integração entre a bicicleta e o metrô servindo assim tanto à comunidade universitária quanto à comunidade local.

## 6. Bicicleta

Na infância, a bicicleta é um dos brinquedos preferidos da criança. Mesmo quando adultos ainda é um bem desejado e muitas vezes ainda visto como elemento de lazer ou esportivo. No Brasil a cultura da bicicleta como meio de transporte ainda é pouco difundida. Percebe-se que há a predominância do paradigma do consumo onde o carro é o bem mais desejado. Porém, é muito utilizada nas classes baixas e os usuários na maioria das vezes não têm consciência dos benefícios deste veículo a seu uso para uma cidade mais limpa e humana.

Pedalar melhora a saúde, reduz o estresse, não polui o ambiente, não faz barulho, não provoca engarrafamentos, possui custo baixo, é um meio de transporte rápido e eficiente, não tem custos associados ao seu uso, leva o usuário a todos os lugares e permite que se tenha uma relação mais próxima com as pessoas e uma nova percepção das relações na cidade.

O uso da bicicleta, em substituição ao automóvel, melhora a qualidade do ar, diminui os ruídos, reduz os acidentes, os engarrafamentos e diminui o tempo gasto nos deslocamentos. Com isso, as horas livres aumentam, os gastos públicos diminuem e a qualidade de vida nas cidades melhora.

Todavia, nota-se que os investimentos públicos ainda estão voltados para a indústria automobilística. Poucos investimentos são feitos para os que ainda preferem andar a pé, transporte público ou de bicicleta.

A bicicleta propicia uma relação com a cidade diferente daquela que experimentamos dentro de um automóvel. Durante a pedalada o contato humano é constante, as pessoas se cumprimentam e olham nos olhos umas das outras.

Pedalando, é possível contemplar um pôr do sol, sentir o ritmo da vida e os seres que dela fazem parte, enxergar e reconhecer-se no outro, conversar, namorar, cair e levantar, se emocionar, respirar, amar, enfim, ser feliz!

## **7. História do Bicicleta Livre na percepção do seu idealizador, Davi Ramos**

“O projeto Bicicleta Livre surgiu por uma conjunção de fatores que até hoje acredito naturais e inevitáveis. Prestei vestibular em 2000 na UnB para o curso de História. Cursei três anos e meio e mudei para o curso de Educação Física através do processo de mudança de curso da própria UnB. Motivos diferentes levaram-me a trocar de curso, entre eles a necessidade de perceber resultados mais claros do tempo e energia aplicados aos estudos, algo difícil de acontecer em diversos cursos da área das Ciências Humanas, por serem estes extremamente teóricos e subjetivos. Outro motivo de grande decepção foi a própria prática de pesquisa, ao perceber que aquele trabalho que durou um ano inteiro não seria lido por praticamente ninguém além de mim e minha orientadora. Para que escrever algo que não será lido? Para que produzir um conhecimento que não será disponibilizado em praticamente lugar nenhum?”

No primeiro semestre de 2004, entrei no curso de Educação Física com novas expectativas. Ali acontecia algo diferente: a prática da teoria discutida em sala de aula, algo inerente à própria Educação Física. Todavia, dois são os fatores mais importantes para o assunto no momento: a sua enorme distância geográfica de qualquer outro ponto da universidade, e, o que a meu ver é fruto deste primeiro fator, o distanciamento dos alunos desta Faculdade em relação aos dos outros cursos no que se refere ao conceito e vantagens trazidos por uma universidade de ‘grade aberta’.

Eu ia para a Faculdade muitas vezes de ônibus. Descendo na via L2 norte gastava em média vinte minutos para caminhar até a FEF. Algumas vezes conseguia uma carona solidária até lá, normalmente de alguém que estava sozinho no carro – como acontece na maioria dos casos. Por diversas vezes desejei poder entrar de bicicleta no ônibus.

Mais tarde tive a oportunidade de conhecer um professor que merece o título de ‘Mestre’ por ter sempre agido como um. Na disciplina chamada ‘Prevenção de Acidentes e Higiene nas Atividades Físicas’ o professor Glauco Falcão dava muito mais do que a mera noção de ‘Primeiros Socorros’ que muitos estudantes da FEF usavam para resumir a ementa da matéria, onde ao ater-se à ‘prevenção’ questionava práticas culturais e a própria intervenção da mídia na formação do

caráter e tomada de decisões do indivíduo. Ao final desta disciplina o Mestre pede para que escrevamos e apresentemos em grupo um projeto de 'Saúde e Qualidade de Vida', destinado a algum tipo de público. A primeira ideia que me veio à cabeça e que o grupo aceitou sem pestanejar foi de um sistema de bicicletas comunitárias para que os estudantes da UnB pudessem vencer as longas distâncias entre um ponto e outro da universidade.

Na minha concepção o Bicicleta Livre tinha a missão, num primeiro momento, de provocar a interação entre os membros da comunidade universitária e facilitar o deslocamento de todos pelo *campus* Darcy Ribeiro. A ideologia nos ajudou a dar as primeiras pedaladas, mas, sem investimento, muito trabalho rende poucos resultados. Algumas peças não podem ser reaproveitadas por muito tempo, e esperar o trabalho de voluntários para realizar a manutenção de algo que deveria atender um público de aproximadamente 25 mil alunos é esperar demais.

Rapidamente, tomando conhecimento ou não do Bicicleta Livre, em outros lugares do Brasil, começaram a aparecer iniciativas semelhantes. O reconhecimento de pioneirismo não importa; perceber uma boa oportunidade e investir, sim!"