



# Anuario de la Escuela Bike Ángel Niterói 2017



Universidade  
Federal  
Fluminense



Conselho Nacional de Desenvolvimento  
Científico e Tecnológico



Pedal UFF-Tur  
Faculdade de Turismo e Hotelaria



BIKE  
ANJO



## Anuario de la Escuela Bike Ángel – Niterói, 2017

FÁTIMA PRISCILA MORELA EDRA  
(Coordinadora)

VICTOR VASCONCELLOS SILVA  
BIANCA ORIEL VIVEIROS  
BEATRIZ LEGENTIL ALVES  
(Investigadores)

Anuario de la Escuela Bike Ángel Niterói — 2017

Niterói, RJ  
Facultad de Turismo e Hostelería — Universidad Federal Fluminense  
2022

Diagramación: Victor Vasconcellos Silva, Fátima Priscila Morela Edra y Bruna Beatriz Bortoletto Macciantelli

Cubierta: Victor Vasconcellos Silva.

Traducción español: Fátima Priscila Morela Edra.

Revisión de la traducción en español: Angélica Maria da Conceição Costa.

Ilustración: Freepik®.

E24, Edra, Fátima Priscila Morela.

Anuario de la Escuela Bike Ángel – Niterói, 2017 / Fátima Priscila Morela Edra, Victor Vasconcellos Silva, Bianca Oriel Viveiros – Niterói: FTH/UFF, 2022.

38 p.

Este trabajo hace parte de las acciones del grupo de la Investigación Experiencias en Turismo y Transporte Activos - ETTA/UFF.

1. Ciclismo urbano. 2. Turismo en bicicleta. 3. Cicloturismo. 4. Escuela Bike Ángel. 5. PedalUFF-Tur. 6. Apoyo social. 7. Ambiente del entorno vecinal. I. Título. II. Edra, Fátima Priscila Morela. III. Silva, Victor Vasconcellos. IV. Viveiros, Bianca Oriel. V. Legentil, Beatriz Alves.

# Presentación

---

AnEBA-Nit 2017 llega con novedades! Además de los gráficos con los datos observados en 2015 y 2016 referentes a los talleres de la Escuela Bike Ángel de Niterói y sus efectos multiplicadores para el ciclismo urbano y el turismo en bicicleta, así como el ambiente del entorno vecinal que contribuye o no a ese escenario, este documento trae otras dos secciones: “el apoyo social” y “pedaleo es ...”

La primera, el apoyo social, procura mostrar y comprender cómo las personas cercanas a nosotros, que nos animan a andar en bicicleta, pueden influir de manera positiva en la decisión de adoptar la bicicleta como estilo de vida. ¿Qué palabra puede traducir esta experiencia? Por eso, en la parte “pedaleo es...” se presenta una nube de palabras con su representación, además de un gráfico donde se puede ver creencias y hechos de los que la bicicleta realmente hizo o hace en la vida de todos.

Se espera que este anuario, ahora más completo, pueda realmente traducir y (re)significar la bicicleta no solo como estilo de vida, sino como la cultura de la sociedad y de la ciudad de Niterói.

¡Que tenga buena lectura!

# ÍNDICE

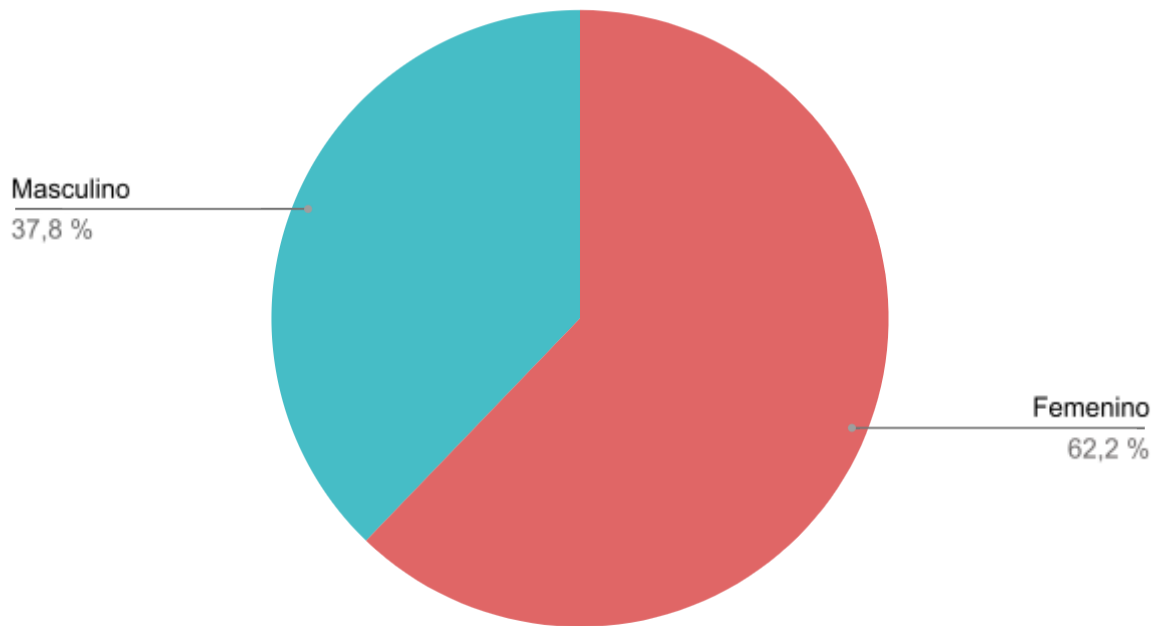
<b>1</b>	Escuela Bike Ángel Niterói (EBA-Nit)	7
<b>1.1</b>	Datos anual	8
<b>1.2</b>	Datos mensuales	12
<b>2</b>	Apoyo social	17
<b>3</b>	Ambiente de barrio	20
<b>4</b>	Ciclismo urbano	23
<b>5</b>	Turismo en bicicleta	32
<b>6</b>	Pedaleo es...	36

# **1 Escuela Bike Ángel Niterói (EBA-Nit)**

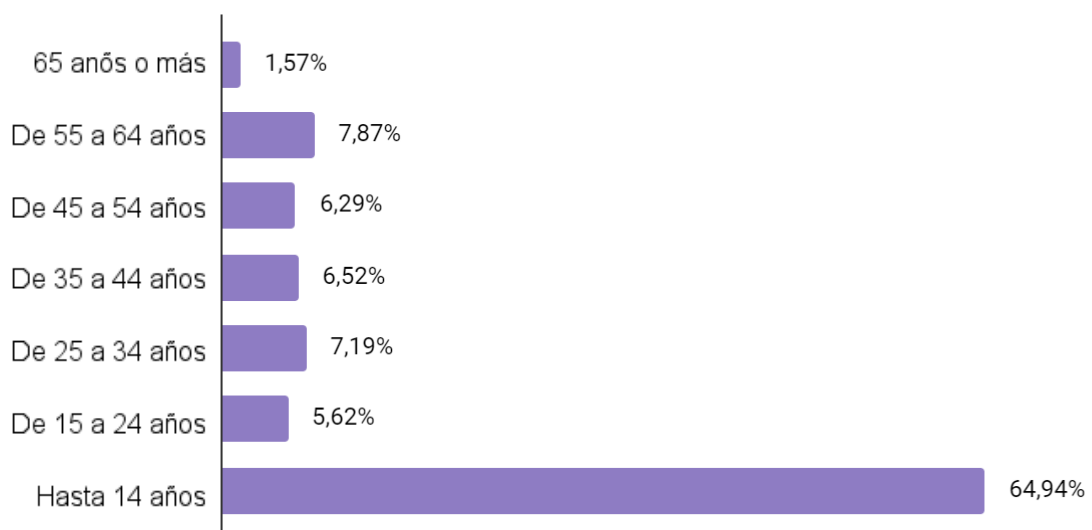




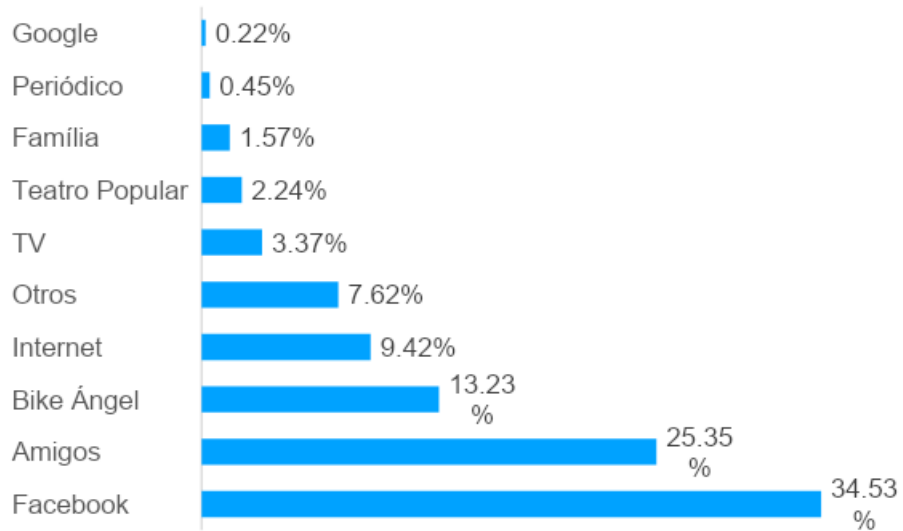
## Sexo



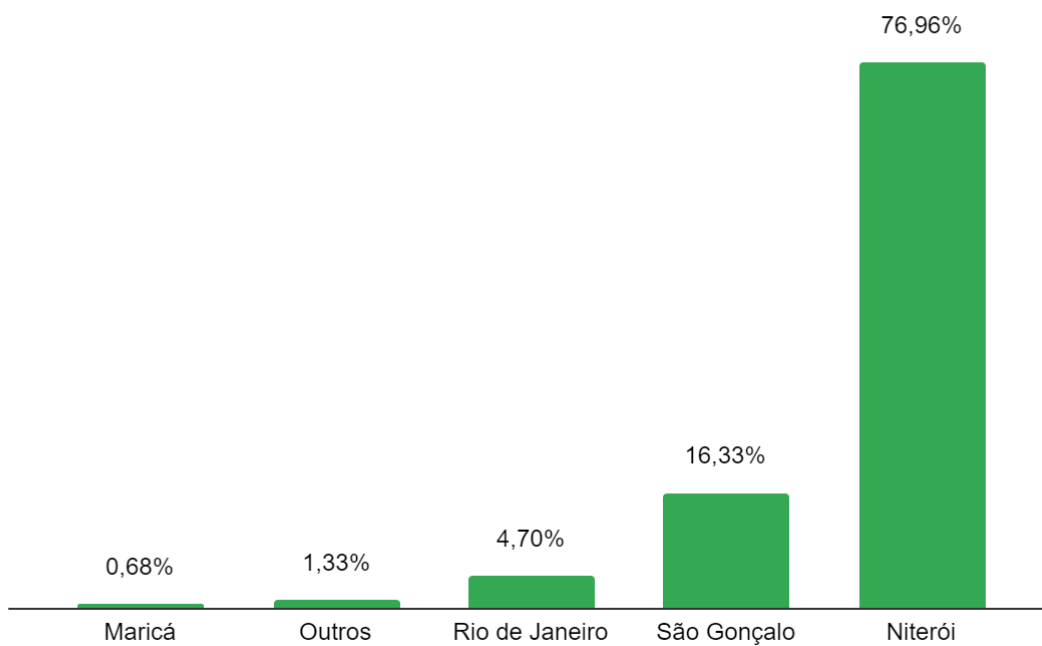
## Rango de edad



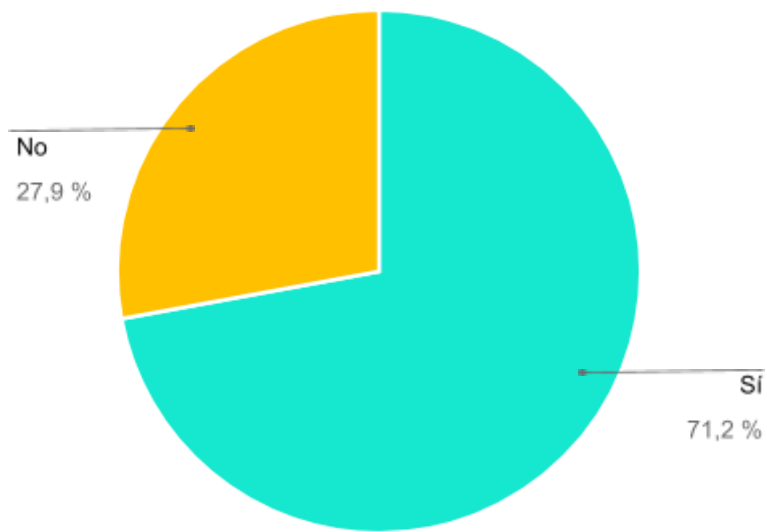
### Medio por los cuales conoció EBA-Nit



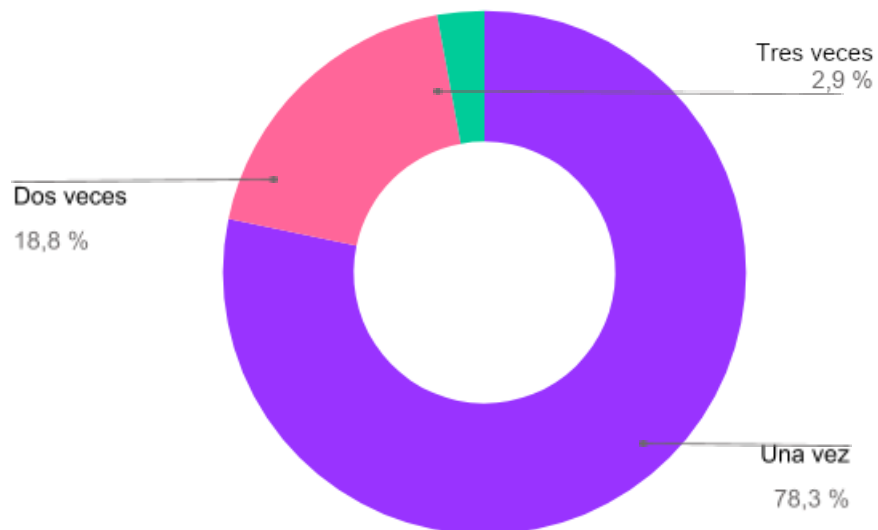
### Ciudad donde viven los participantes



### Si ocurrió pedaleo en participación

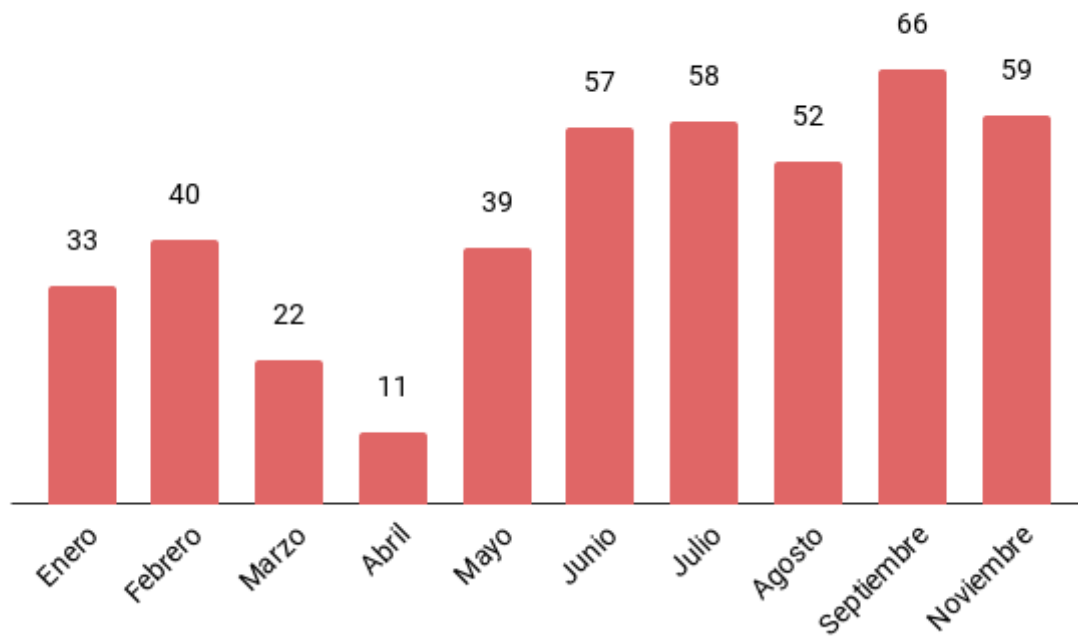


### Número de veces que montó en bicicleta en EBA-Nit en el año de 2016

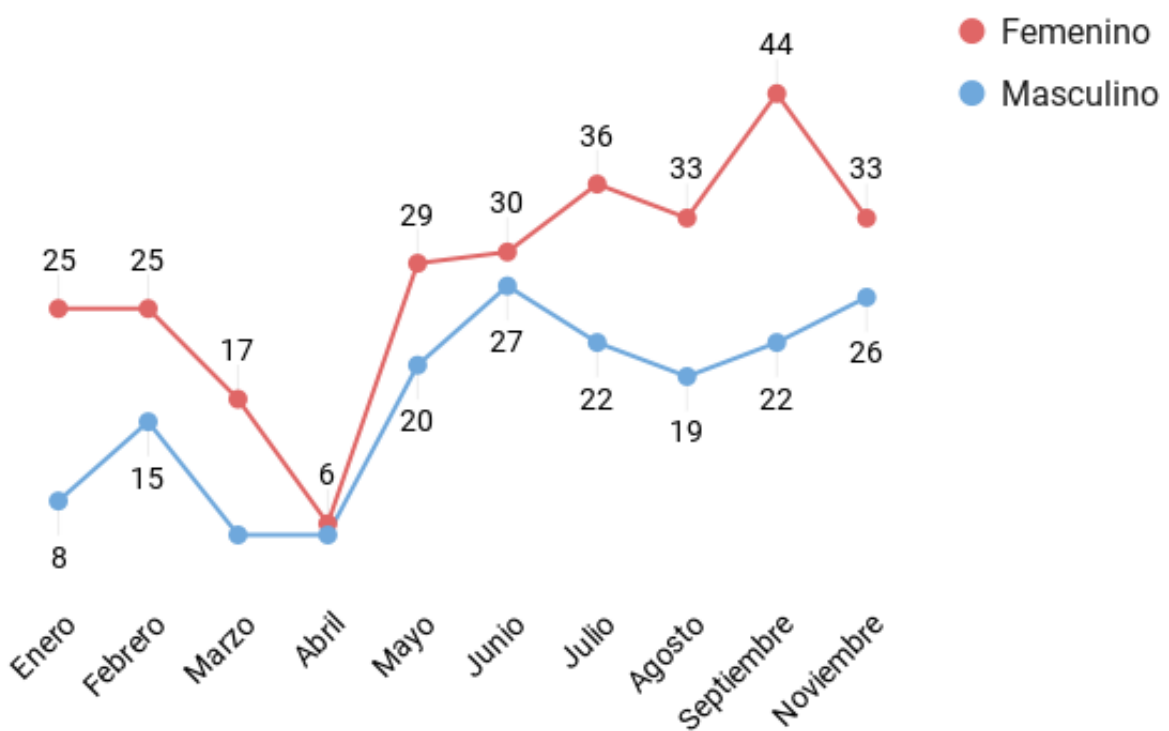




## Número mensual de participantes



## Sexo



## Rango de edad mensual (%)

	Hasta 14 años	De 15 a 24 años	De 25 a 34 años	De 35 a 44 años	De 45 a 54 años	De 55 a 64 años	65 años o más
Enero	64	9	9	6	9	3	
Febrero	62	5	10	3	3	15	2
Marzo	59	9		9	5	18	
Abril	73		9		9	9	
Mayo	84		2	6	4	4	
Junio	70	5	4	4	7	7	3
Julio	59	3	5	10	7	14	2
Agosto	58	14	10	4	4	6	4
Septiembre	60	3	15	8	6	6	2
Noviembre	66	5	5	10	10	4	

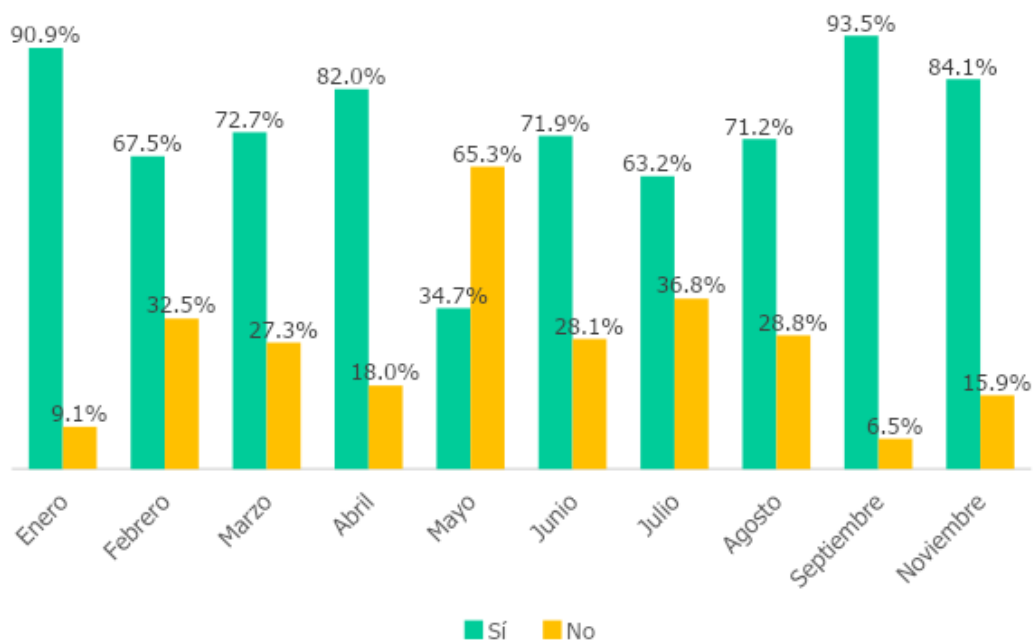
## Ciudad donde viven los participantes (%)

	Maricá	Niterói	Rio de Janeiro	São Gonçalo	Outro
Enero		73	3	24	
Febrero	3	68		3	26
Marzo		95		5	
Abril		82		18	
Mayo		94	4		2
Junio	2	75	4	2	17
Julio		70		9	21
Agosto	2	75		8	15
Septiembre		73		7	20
Noviembre		78		5	17

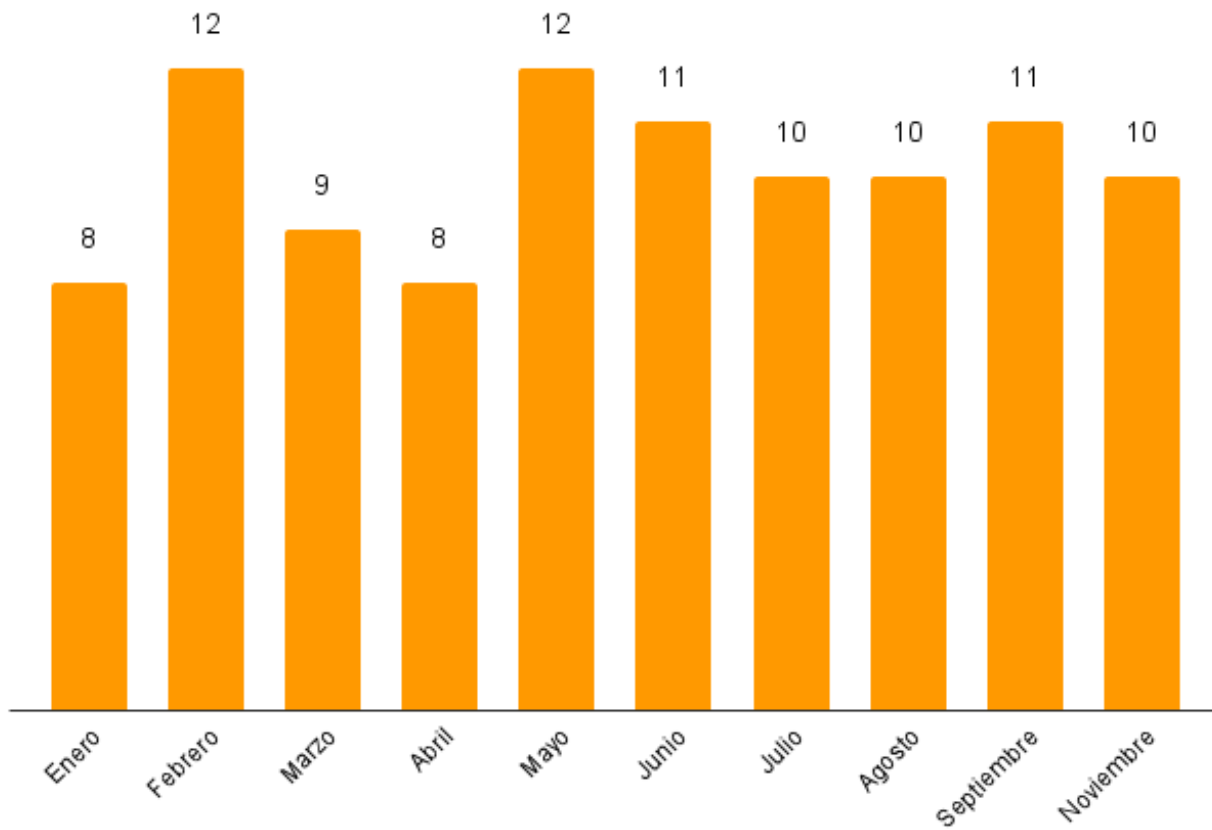
## Medio por los cuales conoció a EBA-Nit



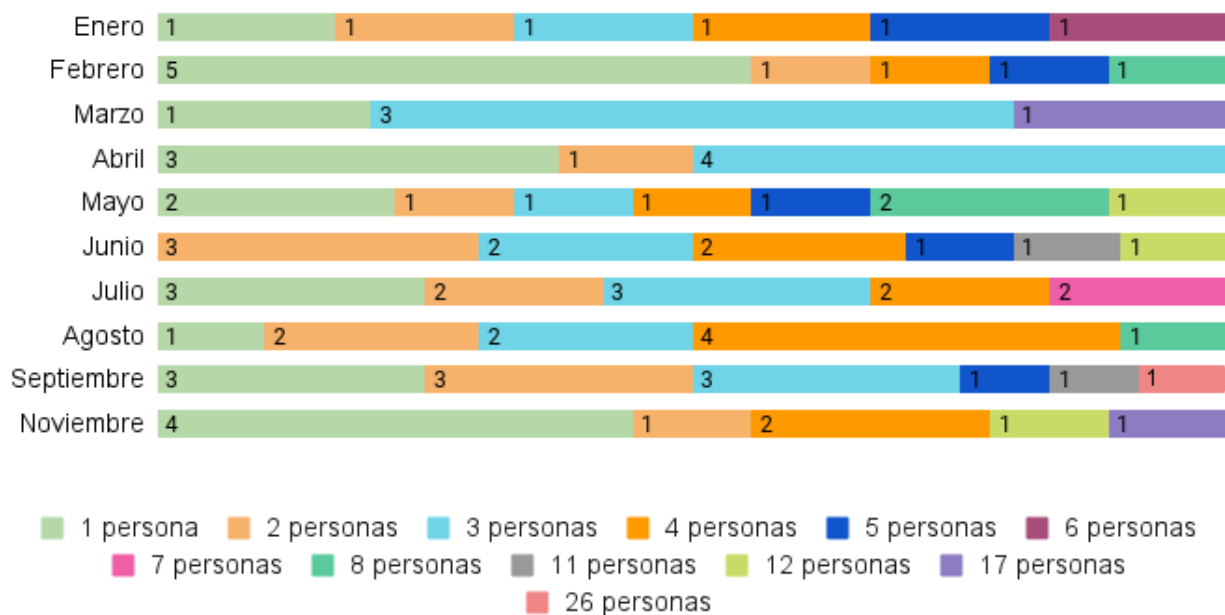
## Si ocurrió pedaleo en participación



## Número de voluntarios mensuales



## Relación entre la cantidad de voluntarios y personas atendidas







La publicación de la Organización Mundial de la Salud (OMS), en noviembre de 2020, dio recomendaciones de salud pública, basadas en evidencias para que el individuo realice 300 minutos de actividad física semanal. El estudio muestra cómo la actividad física reduce el riesgo de mortalidad por enfermedad cardiovascular, hipertensión, diabetes tipo 2, además de aportar beneficios a la salud mental, la salud cognitiva, el sueño y la memoria. Sin embargo, muchas personas no consiguen empezar o seguir una actividad física y necesitan ayuda para avanzar con el ejercicio de caminar, pedalear, etc. (WHO, 2020).

Dada la necesidad de contribuir a las personas que necesitan estímulo para realizar una actividad física, se ha observado que el apoyo social de los padres, cónyuges, hermanos, los colegas y profesores es un importante factor para que el individuo sea activo (Beets et al., 2006) y pueda cumplir con las recomendaciones de la OMS.

Es cierto decir que el apoyo social es una de las posibles estrategias para la influencia del individuo y crecimiento de su participación en programas de actividad física (McDavid et al., 2012) y viene definiéndose como cualquier tipo de comportamiento o acción que ayude a las personas a iniciar y/o a mantener determinadas prácticas de actividades físicas, características estas que se relacionan con la participación y/o discusión de oportunidades asociadas con las actividades físicas a través de las redes sociales formadas por el individuo (Beets et al., 2006).

Hay dos importantes categorías de apoyo social. La relacionada a los aspectos tangibles (concretos y observados) y aquella en asociación a los aspectos intangibles (sentimientos, valores o percepciones). La primera incluye la compra o alquiler de equipos (bicis, colchonetas, pelotas), ropa, pago por transporte hasta el espacio donde se practica la actividad y cuotas mensuales por la práctica de la actividad física, participación activa con personas cercanas (padres, novios, amigos etc.) y, por fin, la participación asistida en actividades. La segunda, involucre estímulo, elogio, refuerzo positivo, informaciones o incentivo para llevar a cabo la actividad física (Beets et al., 2006).

En ese contexto, el pedaleo, para muchos, depende de estar en compañía de alguien, del apoyo o estímulo para mantenerse activo y preservar la salud. La próxima sección muestra cómo la identificación de un individuo, que necesita apoyo social, puede contribuir a intervenciones precisas haciéndolo con que él comience o mantenga la práctica del pedaleo.

Descubre quiénes son las personas que te influyen a estar activo y seguramente mantendrás el constante equilibrio en la bici.

**Dr. Marcelo Barros de Vasconcellos**

Profesor Adjunto de la Universidad Estatal de Rio de Janeiro, miembro del grupo de investigación *Experiencias en Turismo y Transporte Activos* (ETTA), línea de investigación movilidad turística, actividad física y salud.

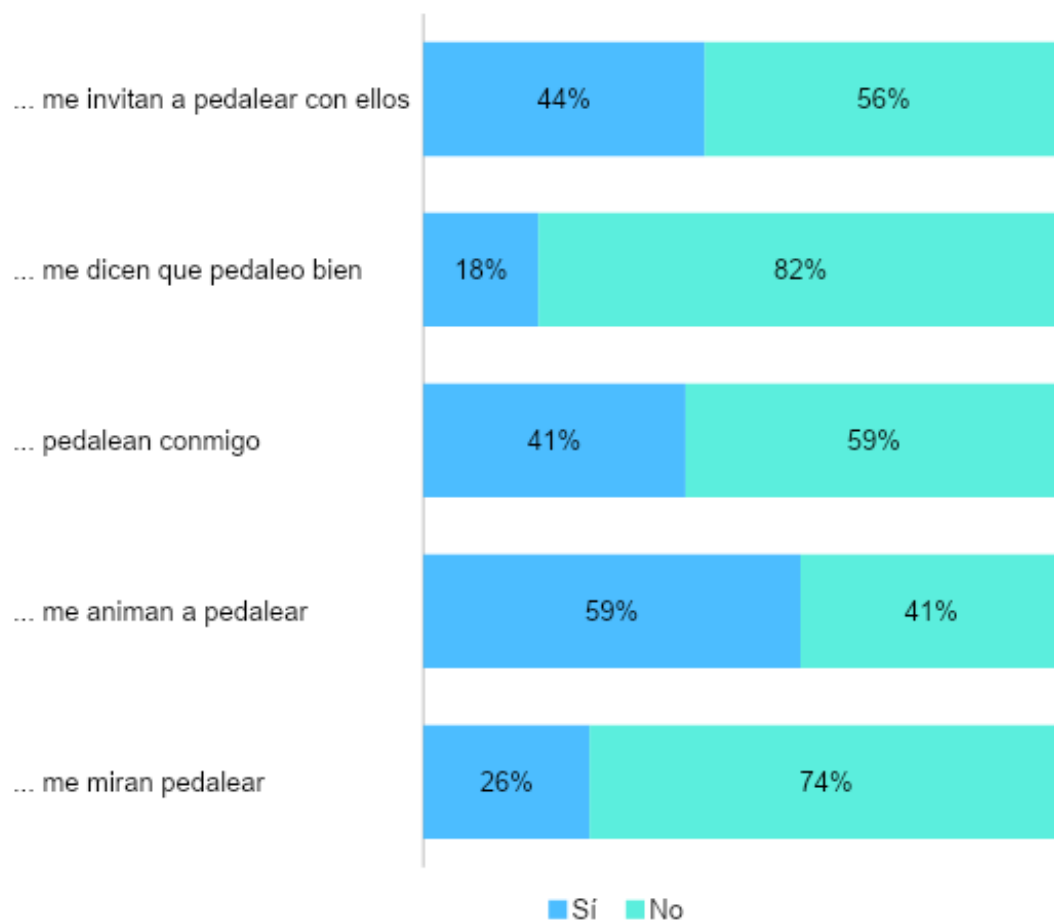
---

Beets MW, Vogel R, Forlaw L, Pitetti KH, Cardinal BJ. Social support and youth physical activity: The role of provider and type. *American Journal of Health Behavior*, 2006;30(3):278-289.

McDavid L, Cox AE, Amorose AJ. The relative roles of physical education teachers and parents in adolescents leisure-time physical activity motivation and behavior. *Psychol Sport Exerc* 2012;13(2):99-107.

WHO. Guidelines on physical activity and sedentary behaviour: Web Annex. Evidence profiles ISBN 978-92-4-001511-1. World Health Organization. 2020. Disponible en: <https://www.who.int/publications/i/item/9789240015111>. Acessado em 26/11/2020

## Amigos cercanos...





El crecimiento territorial de las ciudades y de su población, sumado a su mala planificación, resultó en la creación de entornos que incentivaron el uso de transportes considerados no activos, tales como: coches, motocicletas, autobuses, entre otros vehículos que no utilizan propulsión humana. Estas acciones permitieron que parte de los entornos urbanos se volvieran pequeños y riesgosos para los peatones y ciclistas haciendo con que estos medios de transporte no fuesen tan utilizados como los vehículos de motor.

A lo largo de los años se han demostrado que las ideas impuestas por los urbanistas tuvieron un impacto directo en las ciudades generando problemas de movilidad, salud y seguridad. Como alternativa, a fines del siglo XX, las bicis se convirtieron en una de las opciones más populares del espacio urbano, principalmente por sus beneficios en la promoción de la salud y, también, por su sentido práctico en los desplazamientos individuales.

El crecimiento del uso de bicis hizo con que las administraciones de los gobiernos, en diferentes localidades, se adaptasen a una nueva realidad, buscando alternativas para servir a este segmento. Así, algunos espacios en las ciudades, tales como los de barrios fueron mejor estudiados para que fuera posible comprender la relación entre vehículos con motor y bicis disminuyendo así la disputa en las calles.

Muchos autores miran al ambiente de vecindario como una subdivisión de la ciudad y su estudio es importante porque se puede percibir el comportamiento de los individuos que viven allá y por el tamaño de la muestra. Así, el análisis espacial es más fácil cuando se compara a una ciudad y también por su configuración, que puede ser clasificada como mala o buena dependiendo de la percepción que las personas tienen en lo que se refiere a las infraestructuras locales.

Espacios con servicios cercanos y que promuevan la práctica de la actividad física consecuentemente fomentarán el uso de los transportes activos como la bici en estos entornos. Eso porque si los locales esenciales de los desplazamientos estén cercanos y con infraestructura para que las personas hagan sus actividades físicas, elegir la bici como medio de locomoción será más fácil. Sin embargo, también es necesario seguridad en estas rutas para que las personas se sientan bien al pedalear por las calles de su vecindario.

Hay algunas intervenciones que los gobiernos pueden adoptar para mejorar los entornos y promover el uso de bicis, son ellas: 1) creación de parques abiertos próximos a áreas residenciales donde las personas toman alrededor de diez a veinte minutos para llegar; 2) planificación de zonas compuestas que comprenden negocios, residencias e industrias; 3) espacios que facilitan la movilidad de peatones y ciclistas, tales como: vías para bicis y peatones, entre otros; 4) construcción de escuelas y empresas cercanas a residencias con aparcamiento para bicis.

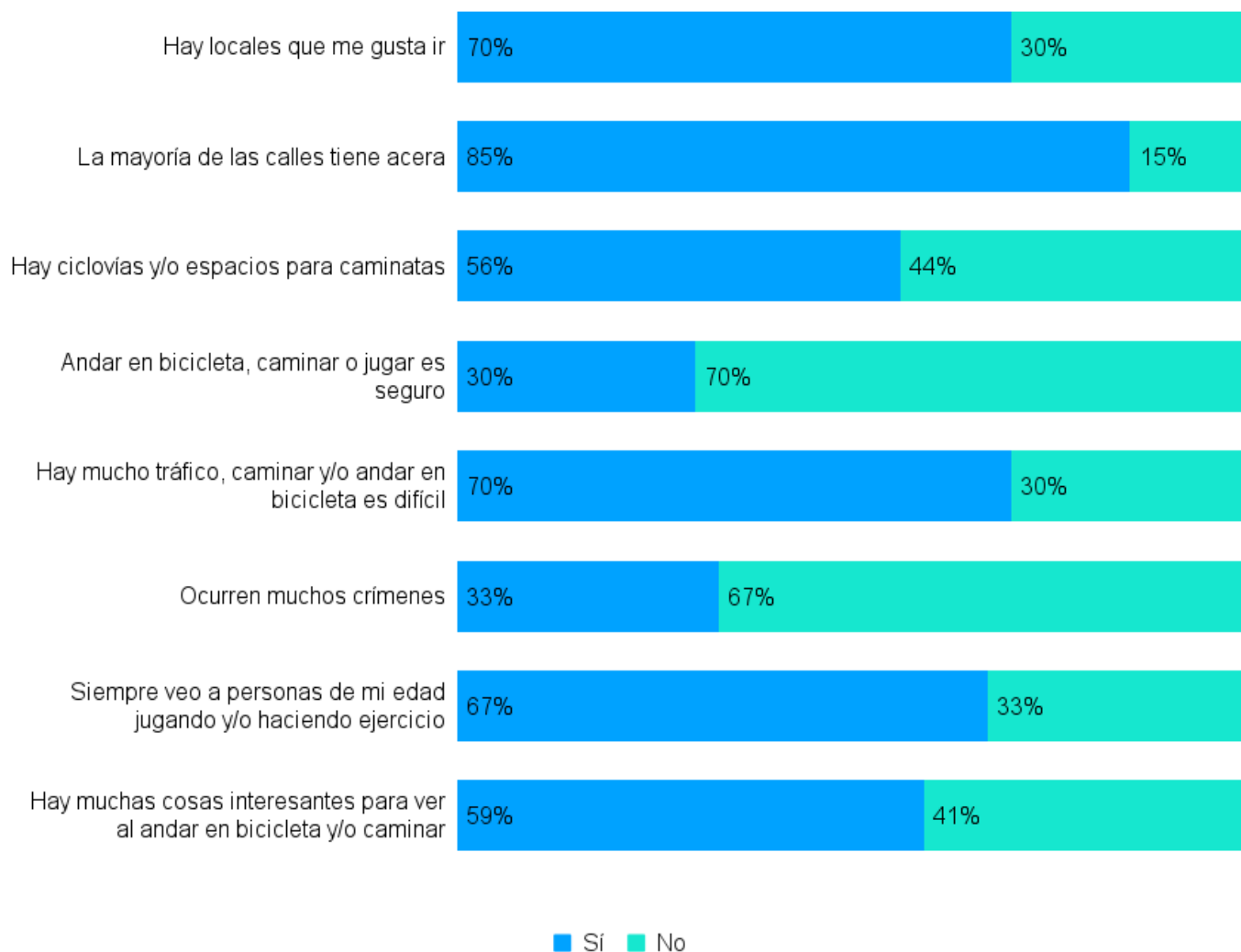
De esta forma, habrá espacios con más vida que darán a las personas nuevas maneras de moverse por el vecindario, dado que los entornos están asociados al crecimiento de oportunidades para la práctica de alguna actividad física.

Un entorno donde el uso de transportes más activos como la bici sea posible, probablemente tendrá una población con mejor calidad de vida, espacios más limpios y verdes, reducción de accidentes y, lo más importante, un espacio urbano positivo debido al contacto entre personas. Para ello, los espacios deben tener sus infraestructuras bien aprovechadas para que sea posible a los individuos elegir cosas más saludables y con experiencias más positivas.

**Lucas de Melo Freitas**

Estudiante de Turismo FTH/UFF. Miembro del grupo de investigación ETTA (CNPq).

## En el barrio donde vivo...





Me permitan comenzar este texto sobre la importancia del ciclismo urbano y la formación de nuevos usuarios de bicis inspirado en la frase del gran físico Albert Einstein (1879-1955) *“La vida es como andar en bicicleta. Para mantener el equilibrio hay que seguir moviéndose”*, nos cuenta la historia en una carta escrita a su hijo en 1930. Einstein, siguió su propio consejo, desafió las fronteras del conocimiento humano, atravesó períodos de gran turbulencia en el mundo, pero permaneció activo hasta el fin de sus días.

La ciudad, así como nosotros, es un organismo vivo, palpitante, un ecosistema interdependiente, diverso y dinámico, en constante proceso de transformación en el tiempo, en busca del equilibrio. Todos estos procesos dependen de la mano de obra. Para la ciencia, el concepto de trabajo se entiende como una cantidad física que mide la transferencia o transformación de energía. En el caso de la bicicleta, el trabajo se realiza mediante una fuerza (propulsión humana) equivalente a la variación de energía mecánica (fuerza aplicada a los pedales) transformada en energía cinética (que nos pone en movimiento). Usando esta analogía, podemos decir que se realiza un trabajo cuando una fuerza (humana) actúa sobre un objeto (bici), desplazándolo. Como el trabajo es proporcional a la fuerza y al movimiento, cuanto mayores sean, más grande será el trabajo hecho. Quizás ahora sea más evidente comprender el potencial transformador del uso de la bici, que necesita continuamente la formación de nuevos ciclistas y además, cómo el movimiento creado por la Escuela Bike Ángel ha multiplicado estos resultados.

Otro referente para reflexionar sobre la relación entre el ciclismo urbano y el actual momento del mundo es el sociólogo polaco Zygmunt Bauman, quien ha definido el término modernidad líquida. Para Bauman, hay necesidad de educar a los ciudadanos para el siglo XXI donde estos deberían ser capaces de actuar en ambientes cada vez más complejos, con un alto grado de incertidumbre y volatilidad. O sea, en un proceso de transformaciones cada vez más aceleradas y constantes. En este entorno, deben fomentarse las experiencias que se ven perjudicadas por el uso excesivo de la tecnología, tales como: atención, paciencia y perseverancia. Es necesario trabajar en la capacidad de mantenerse concentrado y en equilibrio.

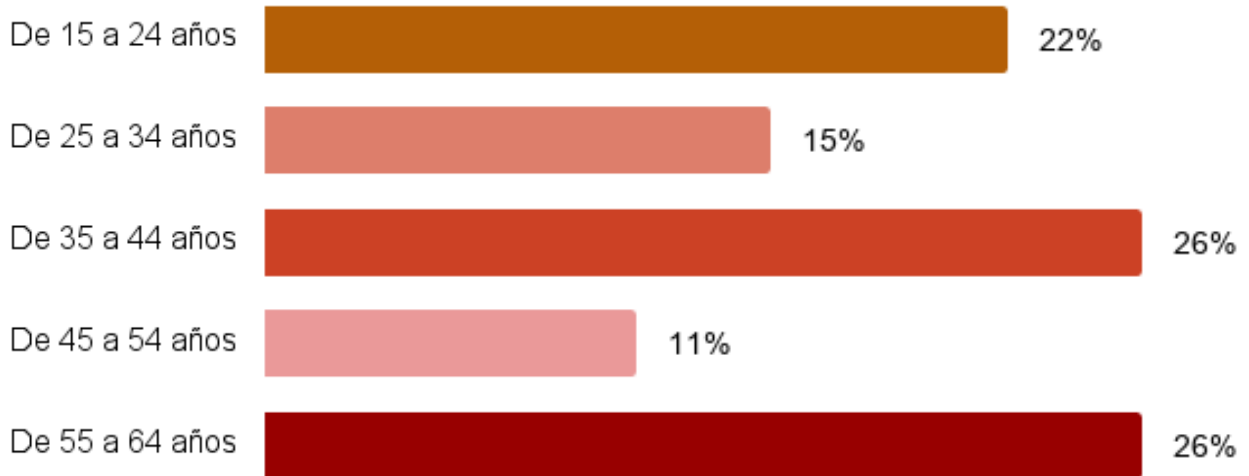
La propuesta de Barman nos hace volver a la reflexión de la frase de Einstein, ante los muchos desafíos que tenemos en este siglo XXI. La agenda global propuesta por las Naciones Unidas (ONU), nos estimula a trabajar juntos para lograr los 17 Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) hasta el 2030. En cada uno de ellos, la bicicleta puede contribuir pues es una herramienta de transformación socio ambiental, tecnología accesible que agiliza las relaciones humanas con su territorio y además, abre caminos para el ejercicio de una ciudadanía participativa comprometida con la construcción del bien común. Por lo tanto, comprender la importancia del uso de la bici en los espacios urbanos, así como participar en esta lucha, representará un avance en esta dirección. No hay aquí, cualquier miedo de que tales palabras suenen a los lectores solo como frases llamativas, ya que la evidencia científica en diversas áreas del conocimiento y numerosas experiencias prácticas alrededor del mundo son sólidas, que reafirma el uso de la bicicleta en las ciudades, no solo para sus usuarios, sino para toda la sociedad.

La bici, desde su creación en la historia de la humanidad, ha estimulado cambios (internos y externos) que repercuten en la sociedad y en nuestras formas de ver la ciudad. Después de andar en bicicleta por primera vez, muchos de nosotros nos quedamos afectados positivamente por esta experiencia. Y, a partir de entonces, descubrimos un nuevo impulso, dejar que la inercia sea superada por el movimiento. Lo que, a su vez, nos hace querer (re)descubrir nuestro territorio, hasta donde podemos llegar...

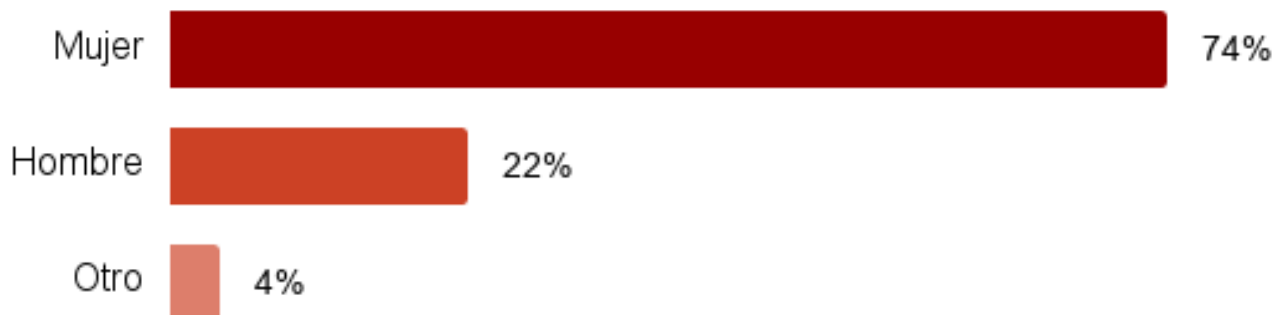
Termino el texto con otra frase extraída del artículo *Ciudades Afectivas: una vida ecológica para el buen vivir* (César, Junior e Oliveira, 2017), que está en sintonía con el propósito de este trabajo y que refuerza la importancia del uso de la bici en nuestras ciudades como herramienta de transformación humana para ver los espacios urbanos como *“... espacios de coexistencia, que debe existir para servir al buen vivir, lo que significa existir para la realización de un desarrollo personal interior dentro de un movimiento colectivo, de una comunidad fraternal”*.



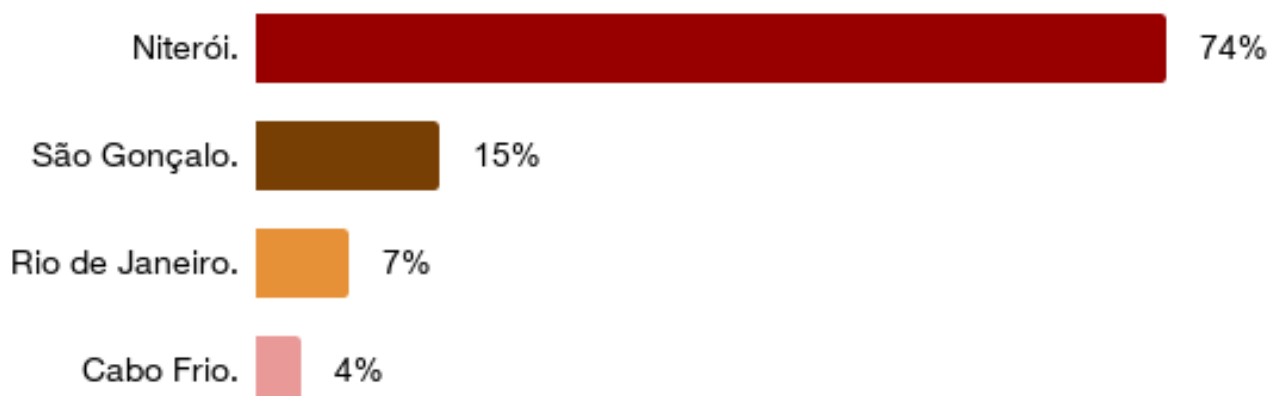
## Rango de edad



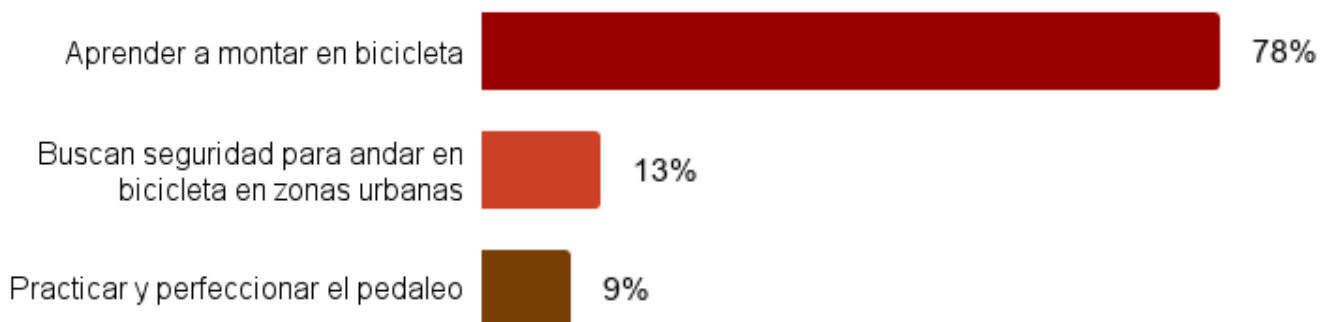
## Género



## Ciudad dónde vivía cuando fue a EBA-Nit



### Motivación para ir a EBA-Nit



### Participación en EBA de otra ciudad



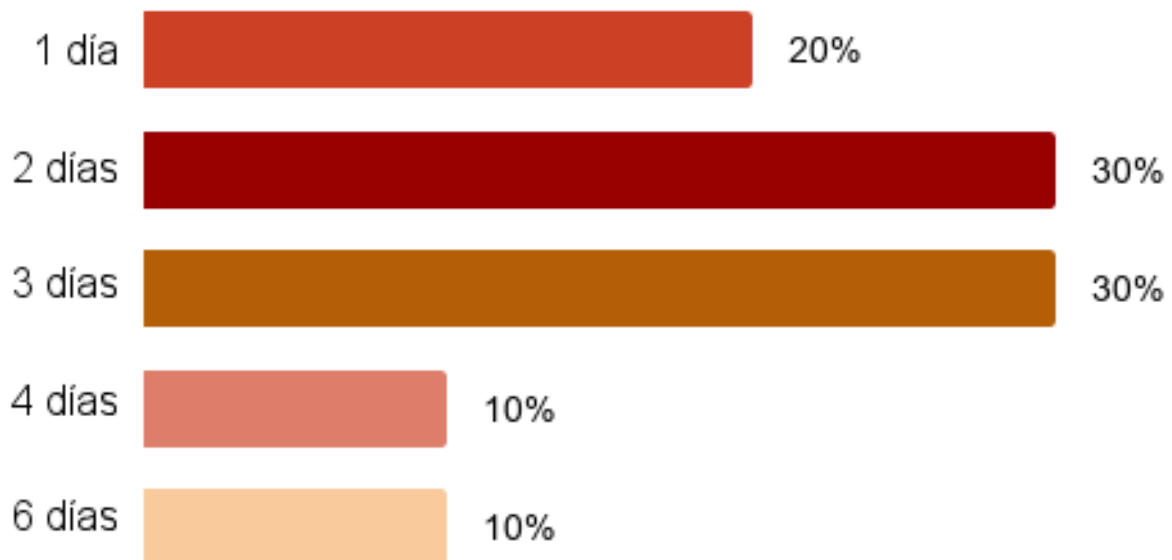
### Solicitud de servicio de Bike Ángel después de participar en EBA-Nit



## Utilización de la bicicleta como modo de transporte después de la experiencia en EBA-Nit

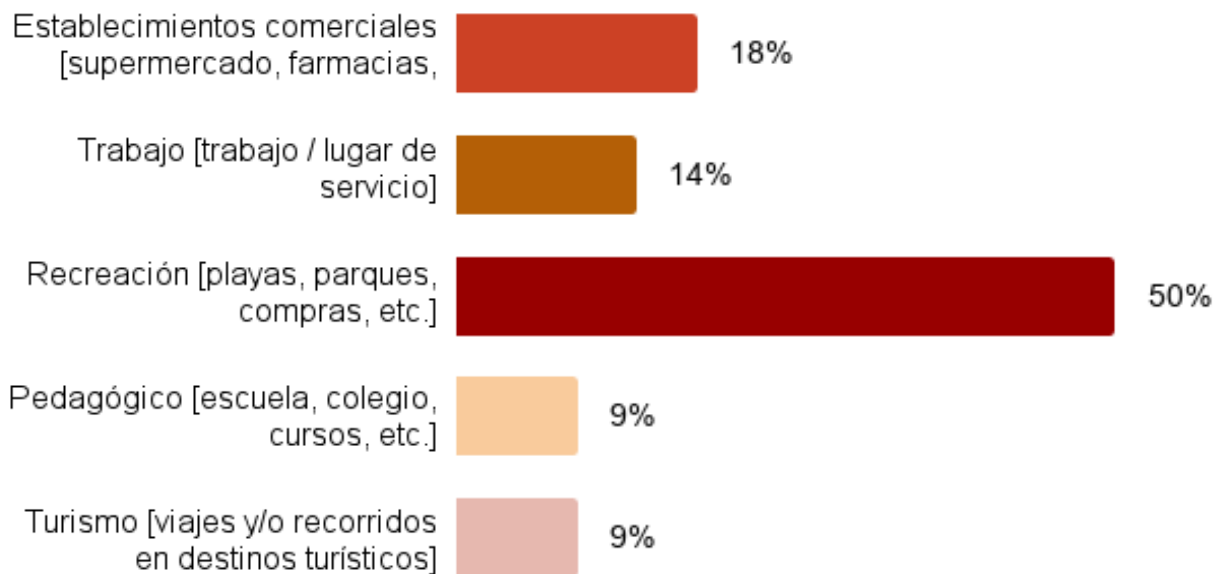


## Frecuencia en el uso de la bicicleta para los desplazamientos en el día a día

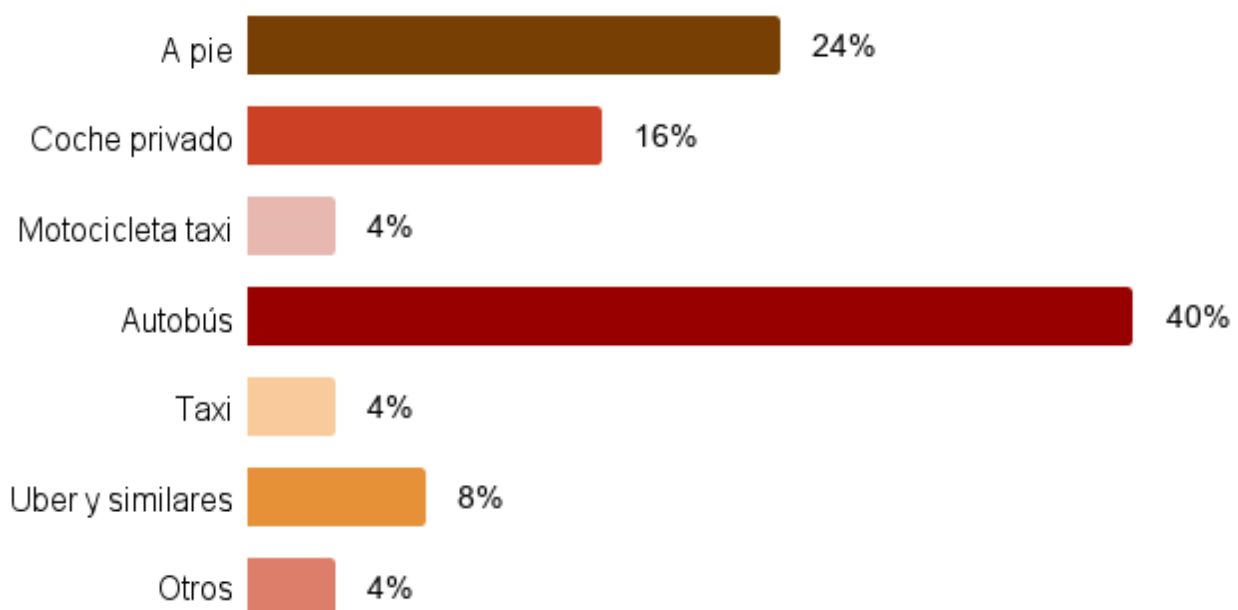


\* No señalaron entre 5 y 7 días.

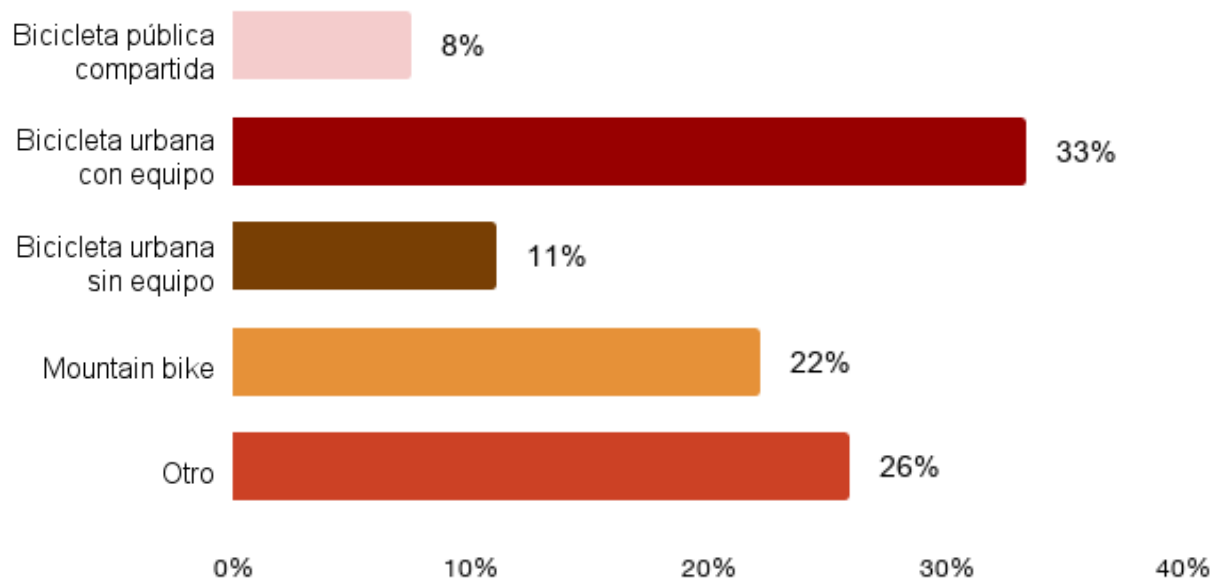
## Usos de la bicicleta en los desplazamientos diarios



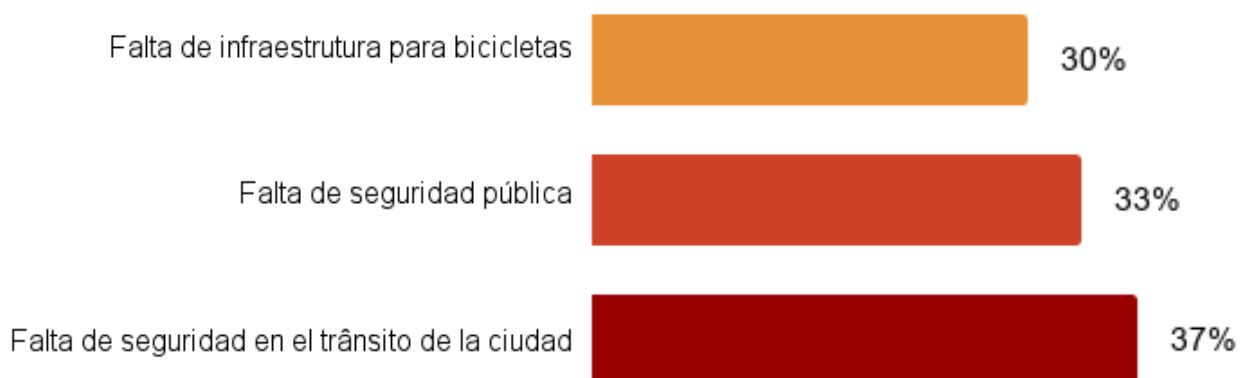
## Modo de transporte que ha comenzado a usar menos o ha sido reemplazado por la bicicleta



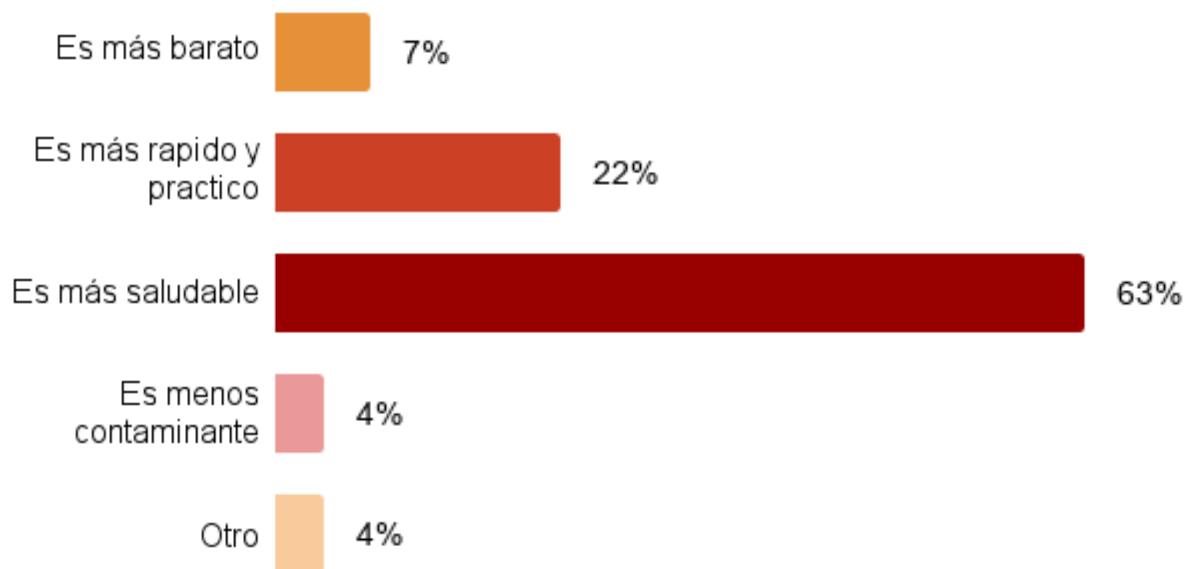
## Modelo de bicicleta que usa con más frecuencia



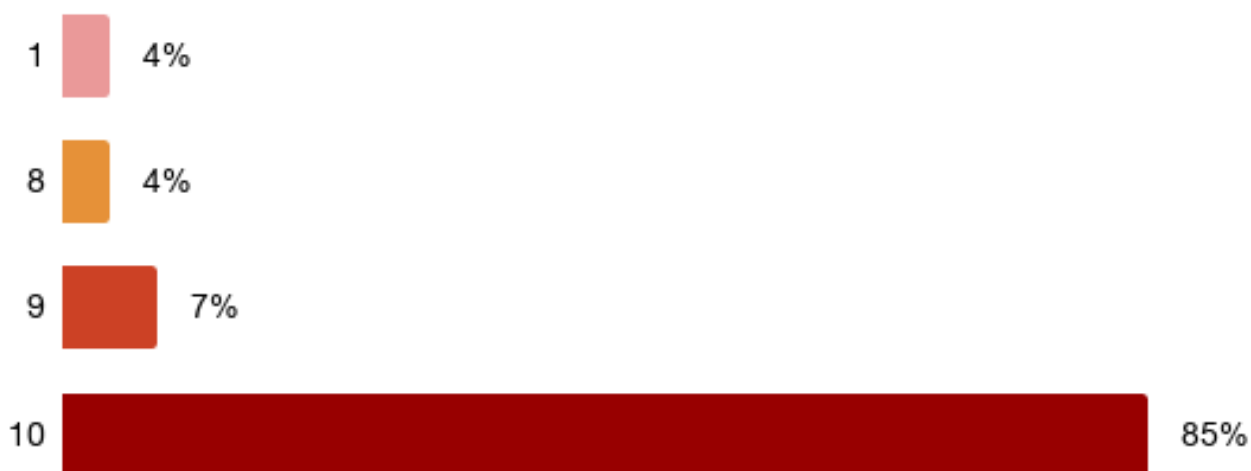
## Principal impedimento al uso de la bicicleta como medio de transporte



### Incentivo principal al uso de la bicicleta como medio de transporte



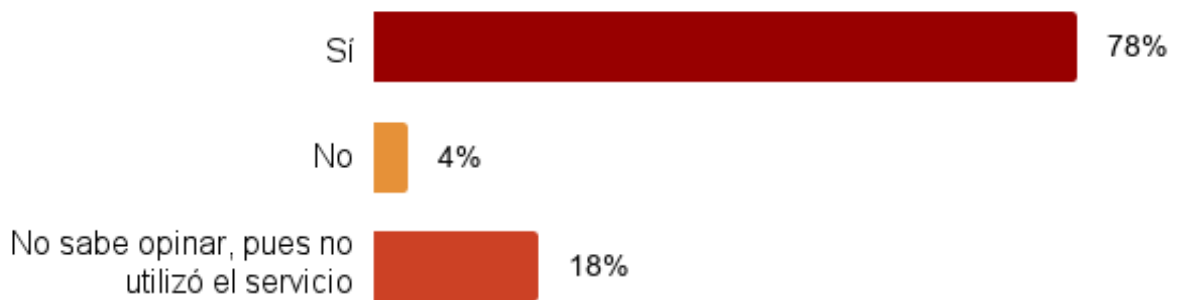
### Percepción sobre EBA-Nit y/o Bike Ángel como una herramienta positiva para una mayor circulación de ciclistas en las ciudades (entre 1 y 10)



### Recomendación de la EBA-Nit para conocidos



### Recomendación del Bike Ángel para conocidos







El cicloturismo también es conocido y se puede entenderlo como el uso de la bici para fines recreativos, sea como actividad principal o integrado con otras actividades. En sus diferentes clasificaciones, el cicloturismo contempla desde los paseos cortos hasta los viajes largos dentro o entre áreas naturales, entornos rurales y centros urbanos. La existencia de diferentes perfiles de cicloturistas nos permite comprender que se trata de una actividad que no depende del tipo ni del costo de la bici utilizada, del rango de edad, género o ingresos. Pero las motivaciones son semejantes: satisfacción personal en el ámbito de la aventura, contemplación, introspección y superación física.

Entonces, ¿cuál es la relación del cicloturismo con el uso diario de la bicicleta? ¿Por qué el cicloturismo puede y debe pensarse como una herramienta para el crecimiento del ciclismo en la división de los medios de transporte en una ciudad?

Para aquellos que pedalean por pequeños caminos o en grandes ciclovías, los aspectos prácticos de la bici serán evidentes para la realización de los desplazamientos cortos en la propia ciudad. Además, se entiende que, al tener mayor conciencia de las dinámicas y debilidades de los pedaleos, la misma persona respetará más a los ciclistas y sus respectivos espacios en el tráfico cuando sea el conductor.

Cuando se habla del uso de la bici para fines utilitarios, tenemos en cuenta las motivaciones para el trabajo, las compras y los estudios, así como el acceso a instalaciones deportivas y de ocio (gimnasios, cines, museos, entre otros). Sin embargo, ignorar una posible intersección entre fines recreativos y utilitarios es limitar el potencial de sensibilización para el ciclismo en general. La elección por la bici como medio de transporte para ir a cualquier destino de interés puede ir más allá del tiempo y el costo, puede implicar la contemplación por todo el camino y/ o la sensación de bienestar debido a la práctica de una actividad física.

Redescubrir la ciudad es otro elemento de gran importancia en el cicloturismo. Es muy fácil sentirse como un turista en su propia ciudad después de pedalear por rutas que antes se hacían en transporte motorizado individual o transporte colectivo. Siendo así, no se debe pensar en el turismo como un escape de nuestro día a día, sino cómo hacer que nuestra vida cotidiana sea digna de experiencias gratificantes. Las ciudades, a su vez, deben pensar desde esta perspectiva y siempre habrá oportunidad a través de la bici para que esto se convierta en una realidad.

**Luiz Saldanha**

Coordinador de Sostenibilidad Turística del Centro de Planificación Estratégica del Transporte y Turismo (PLANETT). Estudiante de doctorado en Ingeniería del Transporte (COPPE/UFRJ)

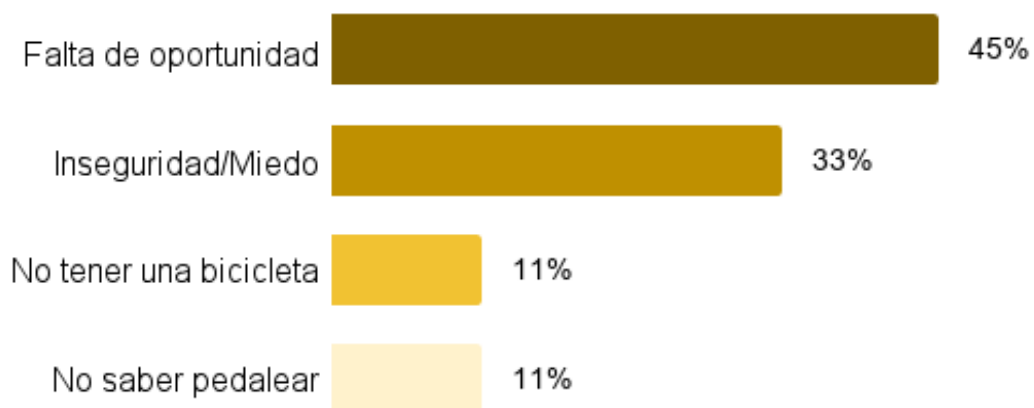
**¿Ya ha utilizado bicicleta para viajes entre ciudades y/o países?**



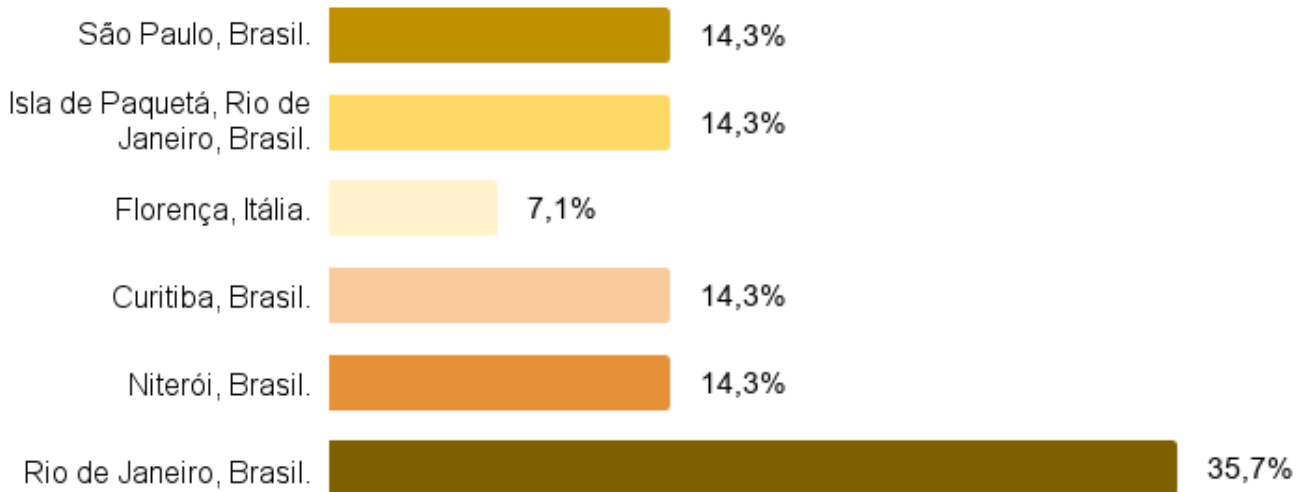
**¿Alguna vez ha usado la bicicleta para visitar lugares y/o hacer recorridos en destinos turísticos?**



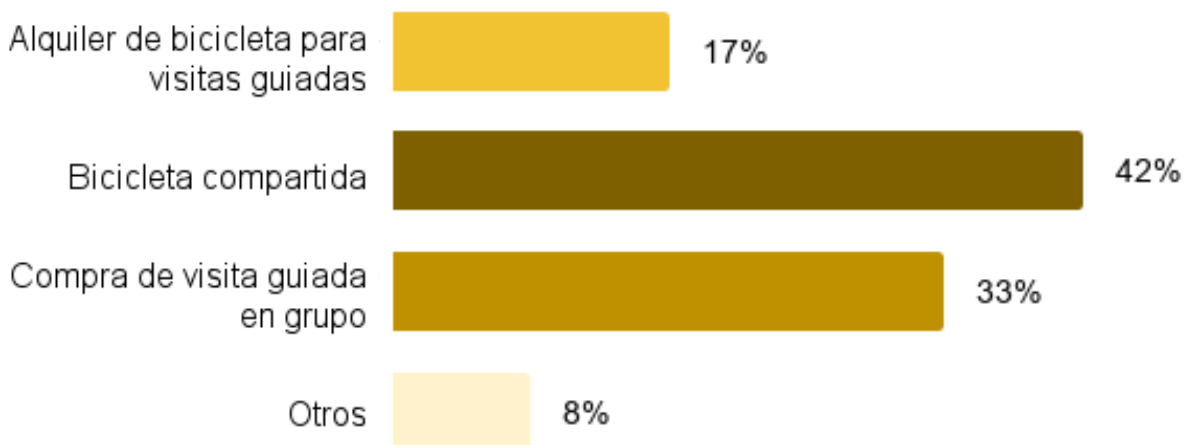
**Razón por la que nunca ha usado la bicicleta para conocer lugares y/o recorridos en destinos turísticos**



### Destinos turísticos donde se utilizó la bicicleta para conocer y/o hacer paseos



### Servicio utilizado para conocer lugares y/o hacer recorridos en destinos turísticos



Pedalear es un verbo que para muchas personas se conjuga en pasado: “yo pedaleé”. Para otras, es un verbo para ser conjugado en futuro: “Voy a pedalear”. O aún “Pedalearía si...”. Hay diferentes posibilidades para este “si”, veamos: *supiera pedalear, tuviera más infraestructura para apoyar al ciclista...* Bien, el hecho es que la Escuela Bike Ángel ha buscado, a través de sus talleres, contribuir para que el pedaleo se convierta en un verbo en presente para toda o gran parte de la sociedad y que se pueda conjugar en su totalidad:

Yo pedaleo

Tú pedaleas

Él/Ella pedalea

Nosotros pedaleamos

Vosotros/as pedaleáis

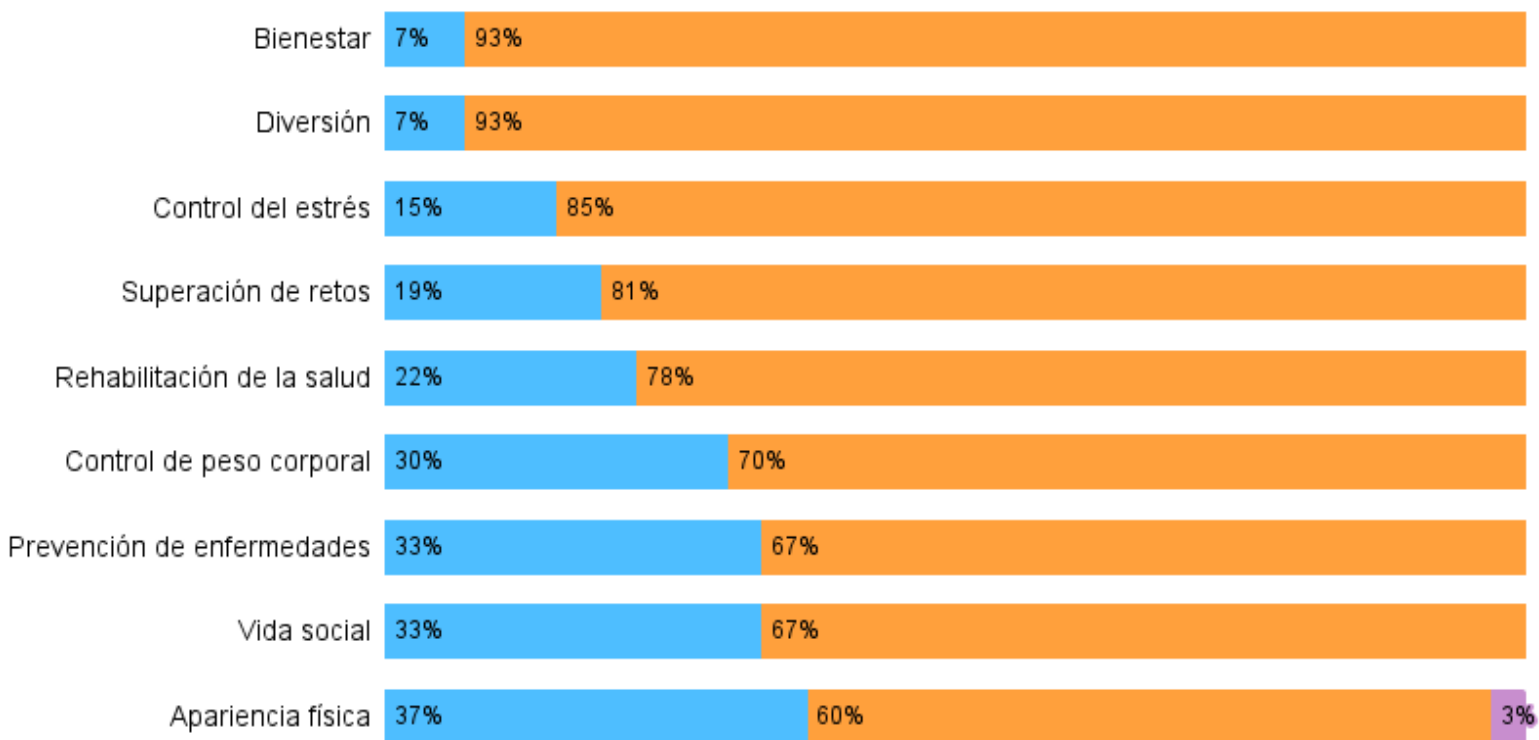
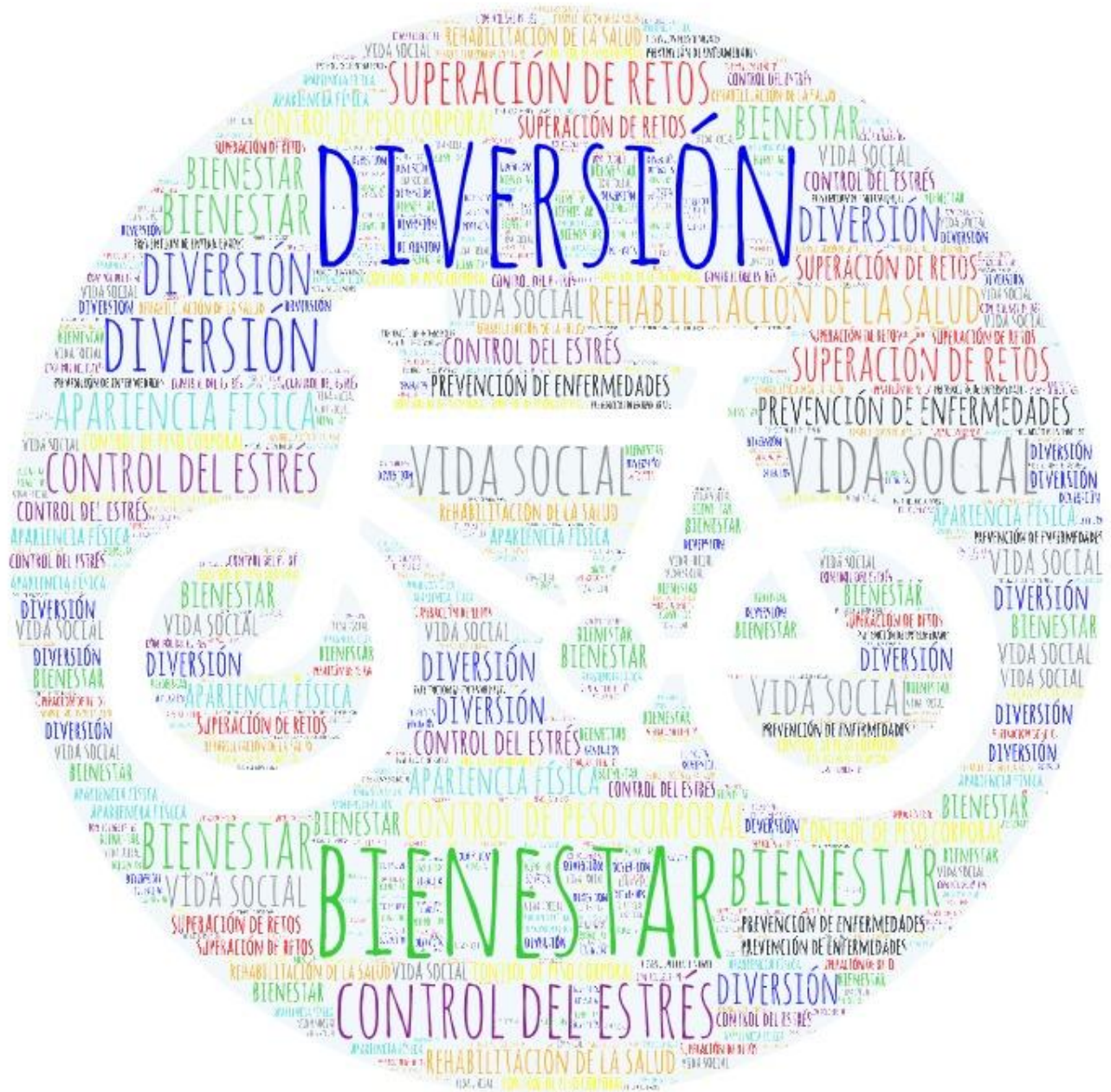
Ellos/ellas pedalean

Aunque los ciclistas de Niterói sean solo una parte de la población y con énfasis en hombres entre los 15 y 44 años, por supuesto, existen otras variables que ayudan la toma de decisiones, tanto por el gobierno como por los individuos, para que se consiga conjugar el verbo en presente.

Así, esta sección presenta, basada en una investigación con personas que han adoptado la bicicleta como forma de vida y conjugan el verbo “pedalear” en presente, una nube de palabras que traduce sus sensaciones durante los pedaleos y un gráfico con el resultado de lo que creen, lo que han experimentado y lo que no hace parte de los efectos multiplicadores del pedaleo en la vida de las personas.

**Fátima Priscila Morela Edra**

Profesora PPGTUR/FTH/UFF. Líder del grupo de investigación (CNPq) ETTA.



■ Creo que es posible, pero no lo he experimentado.
 ■ Creo, porque lo he experimentado.
 ■ No creo en esa posibilidad.

## **FACULTAD DE TURISMO Y HOSTELERÍA – UNIVERSIDAD FEDERAL FLUMINENSE**

*Decano*

*Antonio Claudío Lucas da Nóbrega*

*Director de la Facultad de Turismo y Hostelería*

*João Evangelista Dias Monteiro*

*Jefe del Departamento de Turismo*

*Fábia Trentin*

*Coordinador del curso de Turismo*

*Carlos Alberto Lidízia Soares*

### **ASSOCIAÇÃO BIKE ÁNGEL**

*Director Presidente*

*Pedro Wandalsen*

*Directora Financiera*

*Daniela Rodrigues*

*Directora Administrativa*

*Elisa Dias*

Agradecimientos:

Al Consejo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico (CNPq) por la oportunidad de la Beca de Investigación de Iniciación Científica (PIBIC) otorgada a los estudiantes Víctor Vasconcellos Silva y Bruna Beatriz Bortoletto Macciantelli para la realización de este trabajo.

A todos los voluntarios de Bike Ángel Niterói, los colaboradores y aprendices que pasaron por la red y a los que están con nosotros para montar cada vez más.