



Anuário Escola Bike Anjo Niterói

2017



Universidade
Federal
Fluminense



Conselho Nacional de Desenvolvimento
Científico e Tecnológico



Pedal UFF-Tur
Faculdade de Turismo e Hotelaria





Anuário Escola Bike Anjo – Niterói, 2017

FÁTIMA PRISCILA MORELA EDRA
(Coordenadora)

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

Anuário Escola Bike Anjo Niterói — 2017

Niterói, RJ
Faculdade de Turismo e Hotelaria — Universidade Federal Fluminense
2020

Diagramação: Victor Vasconcellos Silva.

Capa: Victor Vasconcellos Silva.

Recursos visuais: Freepik®.

E24, Edra, Fátima Priscila Morela.

Anuário Escola Bike Anjo – Niterói, 2017 / Fátima Priscila Morela
Edra, Victor Vasconcellos Silva, Bianca Oriel Viveiros, Beatriz Legentil
Alves – Niterói: FTH/UFF, 2020.

38 p.

Esta obra faz parte das ações do Grupo de Pesquisa Experiências
em Turismo e Transporte Ativos – ETTA/UFF.

1. Ciclismo urbano. 2. Turismo de bicicleta. 3. Cicloturismo. 4. Escola
Bike Anjo. 5. PedalUFF-Tur. 6. Apoio social. 7. Ambiente de bairro. I.
Título. II. Edra, Fátima Priscila Morela. III. Silva, Victor Vasconcellos. IV.
Viveiros, Bianca Oriel. V. Legentil, Beatriz Alves.

Apresentação

O AnEBA-Nit, 2017 chega com novidades! Além dos gráficos com dados contemplados em 2015 e 2016 referentes às oficinas da Escola Bike Anjo de Niterói e efeitos multiplicadores para o ciclismo urbano e o turismo de bicicleta, assim como o ambiente de bairro que contribui ou não para esse cenário, este documento traz duas outras seções: apoio social e pedalar é...

A primeira, apoio social, busca mostrar e entender de que forma pessoas, próximas de nós, que nos incentivam às pedaladas, podem influenciar positivamente na decisão de adotar a bicicleta como um estilo de vida.

Depois que a bicicleta se torna “parte de nós”, é preciso saber o que pedalar representa na vida de cada um, qual a(s) palavra(s) que pode(m) traduzir essa experiência? Por isso, na parte “Pedalar é” se apresenta nuvem de palavras com essa representação e gráfico onde se pode observar crenças e fatos do que a bicicleta realmente fez ou faz na vida de cada um.

Espera-se que este anuário, agora mais completo, possa realmente traduzir e (re)significar a bicicleta não apenas como um estilo de vida, mas como a cultura de uma sociedade e de uma cidade, Niterói.

Boa leitura!

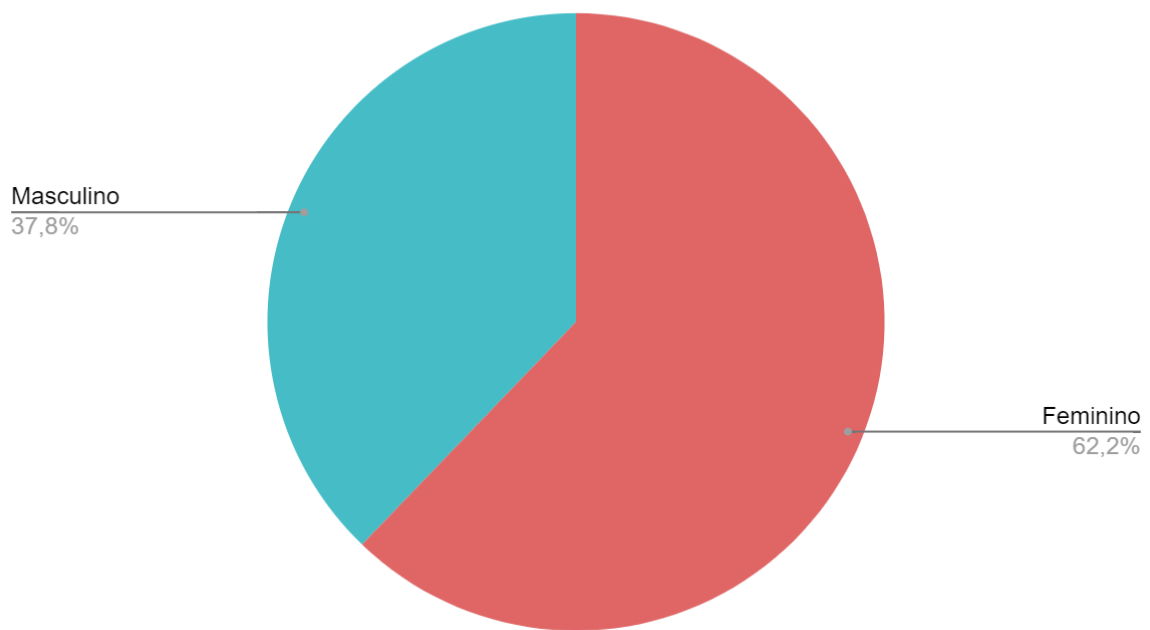
SUMÁRIO

1	Escola Bike Anjo Niterói (EBA-Nit)	7
1.1	Dados anual	8
1.2	Dados mensais	12
2	Apoio social	17
3	Ambiente de bairro	20
4	Ciclismo urbano	23
5	Turismo de bicicleta	32
6	Pedalar é...	36

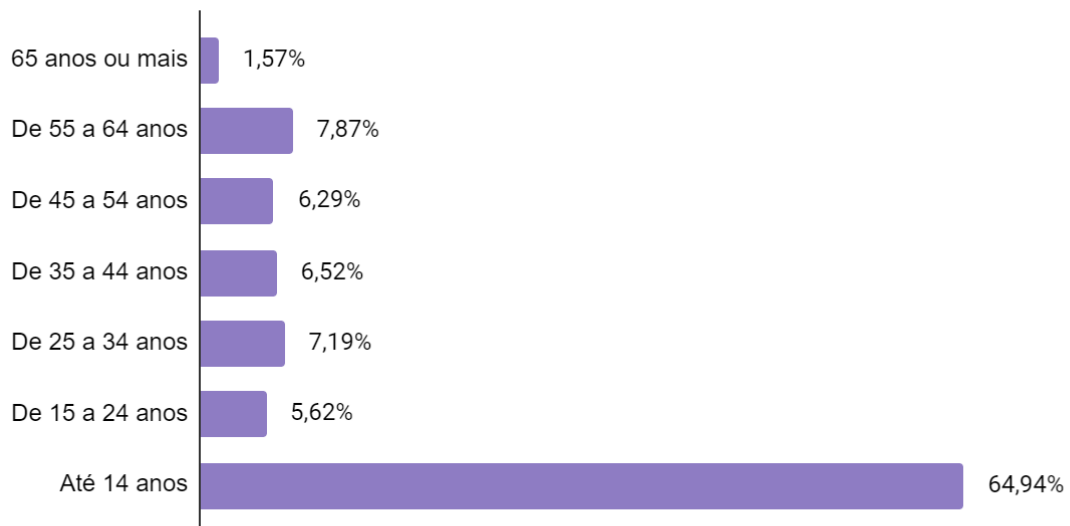
1 Escola Bike Anjo Niterói (EBA-Nit)



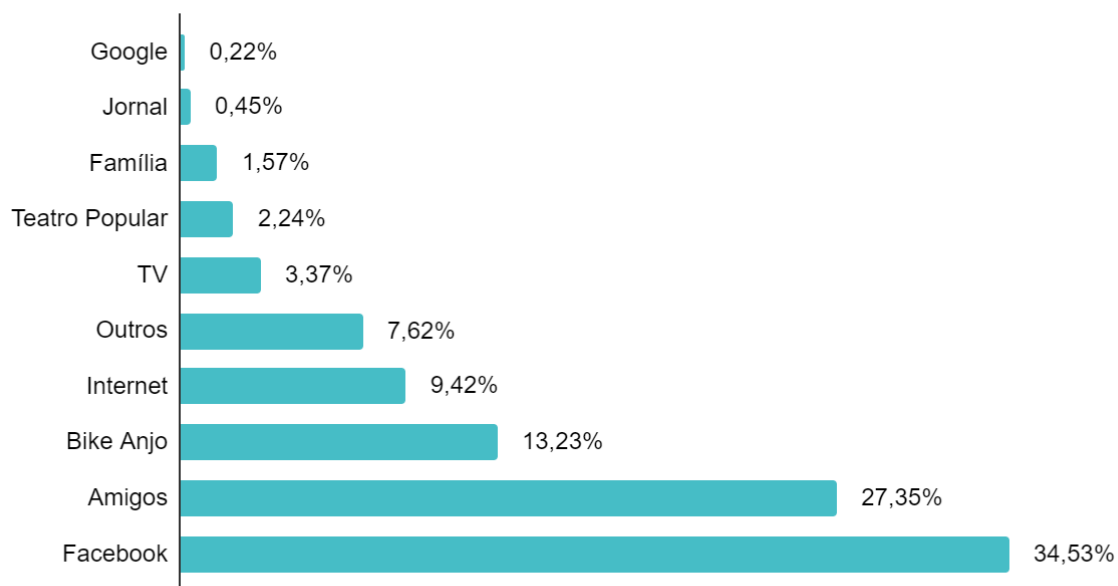
Sexo



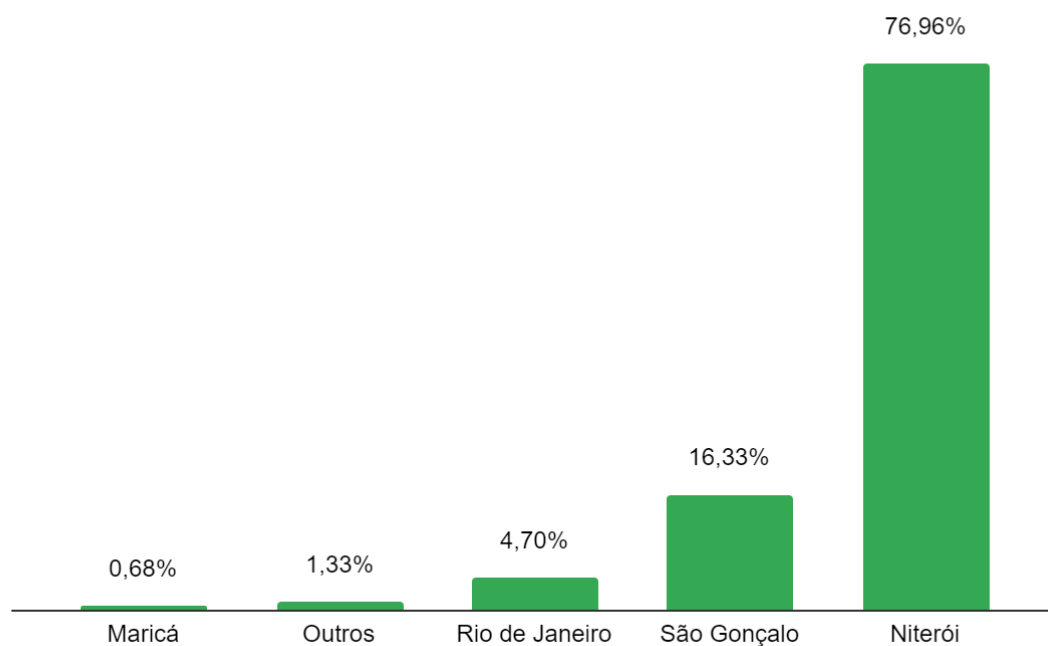
Faixa etária



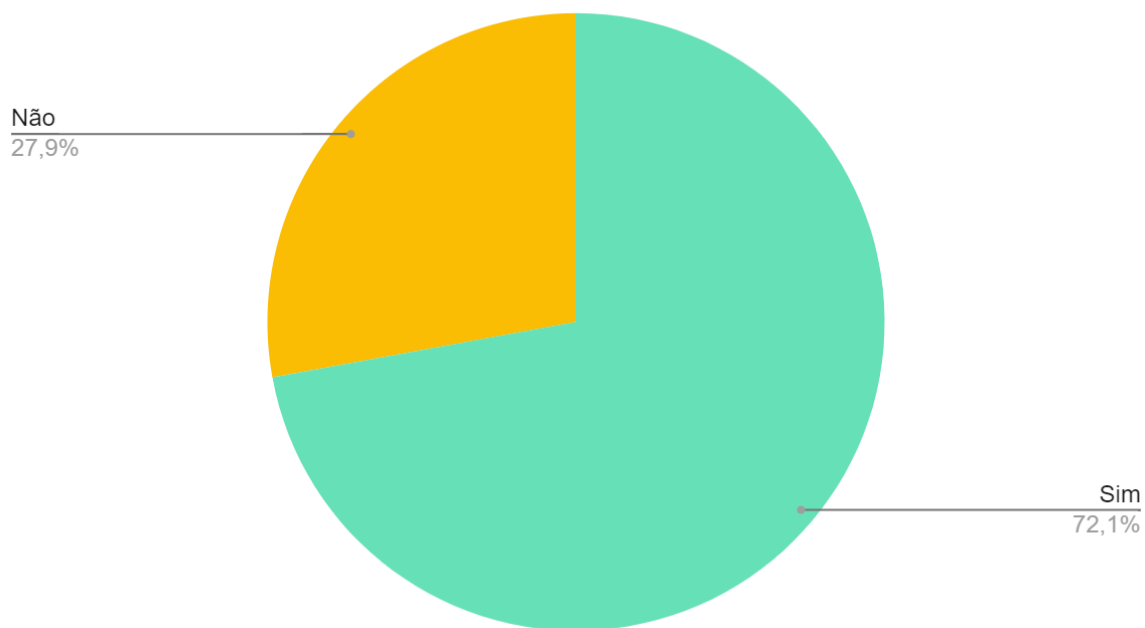
Meio pelo qual conheceu a EBA-nit



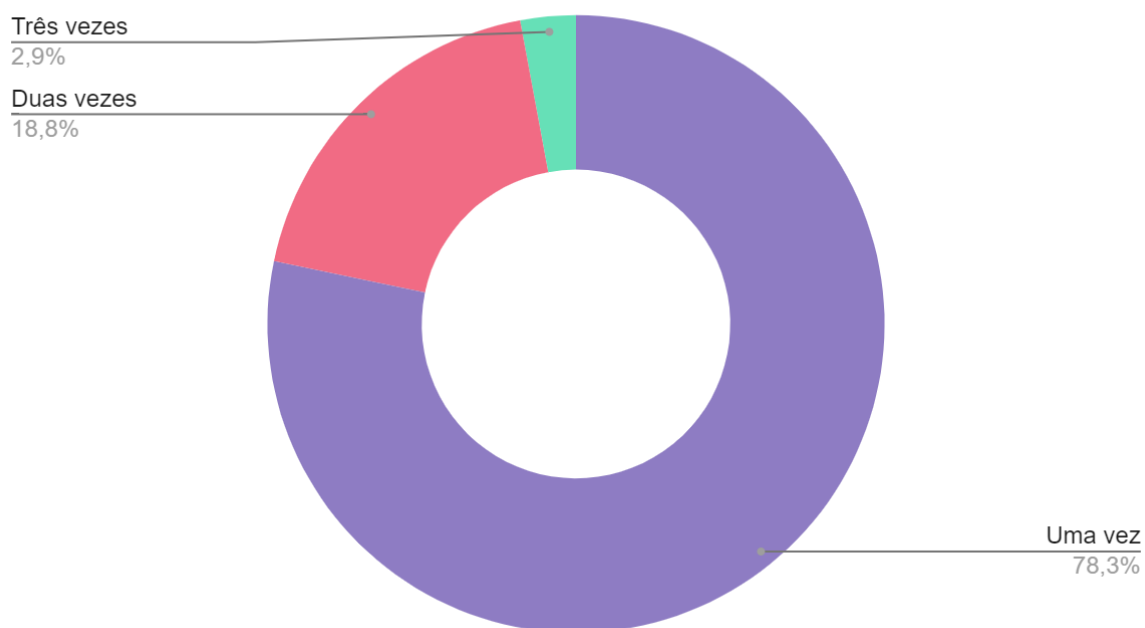
Cidade de residência dos participantes



Se houve pedalada na participação

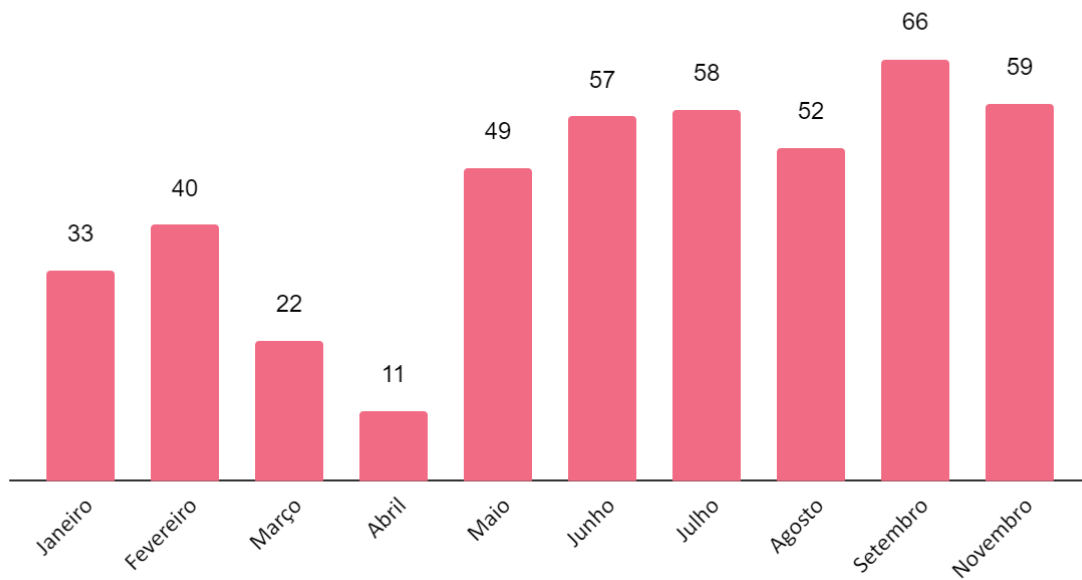


Número de vezes que pedalou na EBA-Nit no ano de 2017

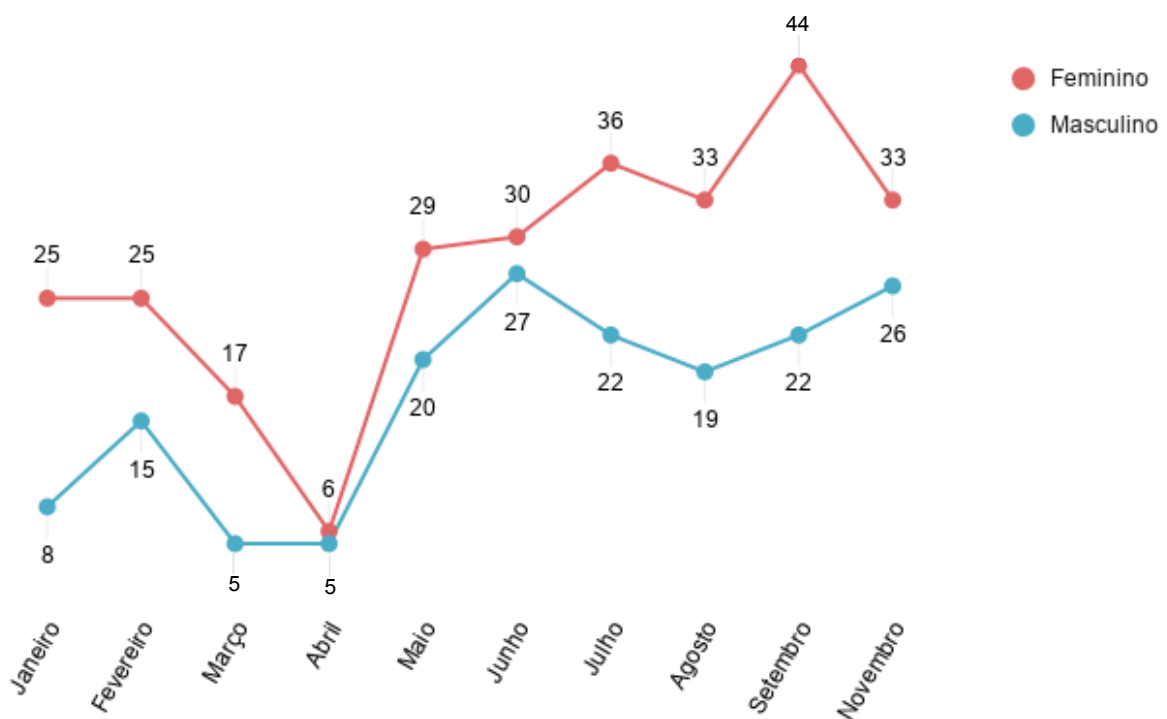




Número mensal de participantes



Sexo



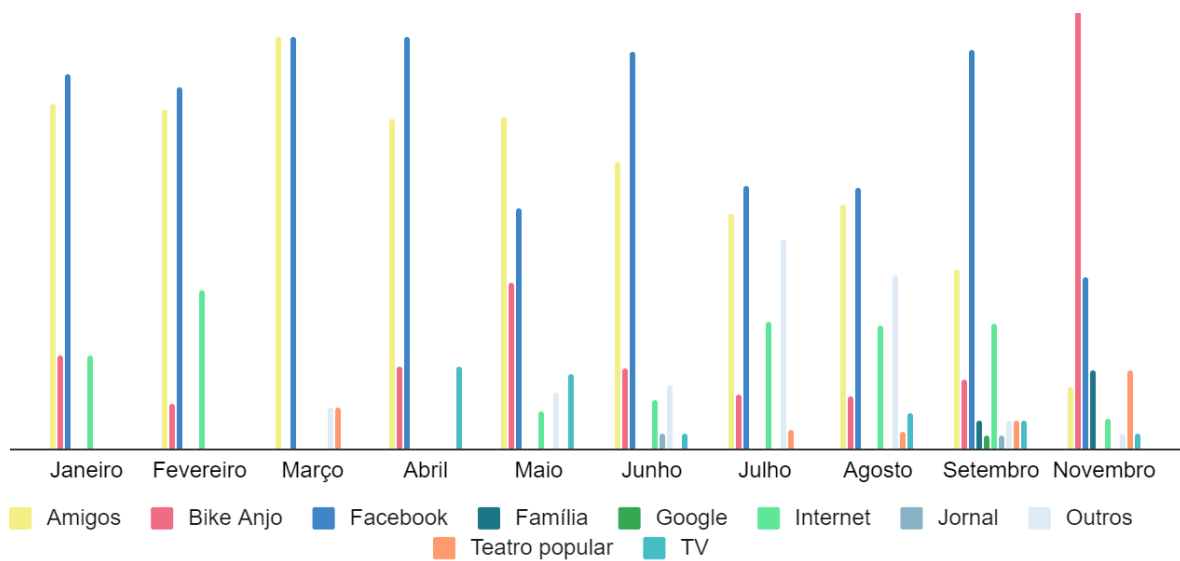
Faixa etária (%)

	Até 14 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 44 anos	De 45 a 54 anos	De 55 a 64 anos	65 anos ou mais
Janeiro	64	9	9	6	9	3	
Fevereiro	62	5	10	3	3	15	2
Março	59	9		9	5	18	
Abril	73		9		9	9	
Maió	84		2	6	4	4	
Junho	70	5	4	4	7	7	3
Julho	59	3	5	10	7	14	2
Agosto	58	14	10	4	4	6	4
Setembro	60	3	15	8	6	6	2
Novembro	66	5	5	10	10	4	

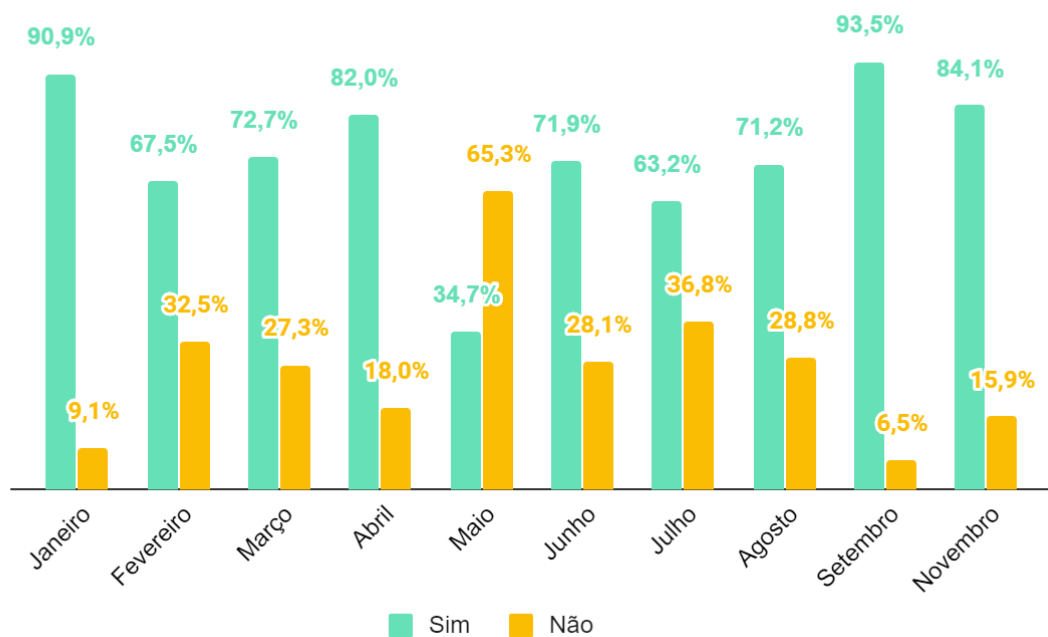
Residência dos participantes (%)

	Maricá	Niterói	Rio de Janeiro	São Gonçalo	Outros
Janeiro		73	3	24	
Fevereiro	3	68		3	26
Março		95		5	
Abril		82		18	
Maió		94	4		2
Junho	2	75	4	2	17
Julho		70		9	21
Agosto	2	75		8	15
Setembro		73		7	20
Novembro		78		5	17

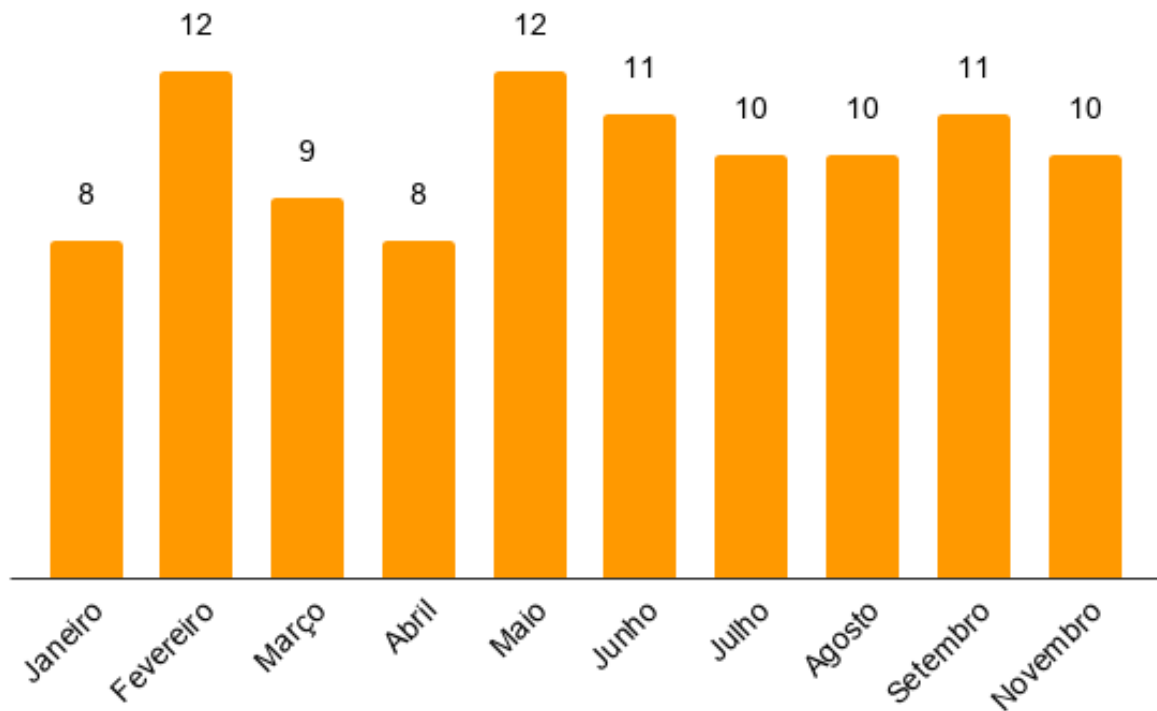
Como conheceu a EBA-Nit



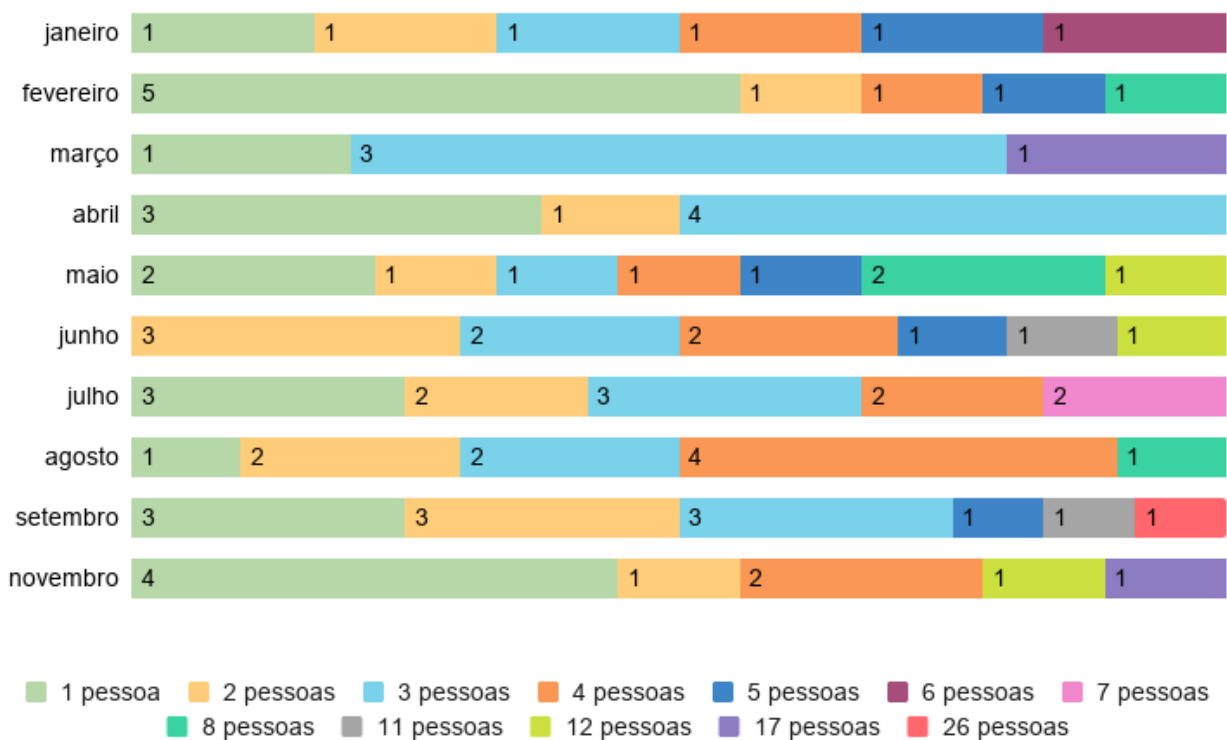
Se houve pedalada na participação



Número de voluntários por mês



Relação entre número de voluntários e pessoas atendidas





Publicação da Organização Mundial da Saúde (OMS), em novembro de 2020, fornece recomendações de saúde pública, baseadas em evidências, para que o indivíduo realize 300 minutos de atividade física semanal. O estudo mostra como a atividade física reduz risco de mortalidade por doença cardiovascular, hipertensão, diabetes tipo 2, além de trazer benefícios para a saúde mental, saúde cognitiva, sono e memória. No entanto, muitas pessoas não conseguem iniciar ou dar continuidade a atividade física e precisam de ajuda para progredir com o exercício de caminhar, pedalar etc. (WHO, 2020).

Dada a necessidade de contribuir com as pessoas que precisam de estímulos para realizar atividade física, tem-se verificado que o apoio social de pais, conjugue, irmãos, amigos e professores constituem fator importante para que o indivíduo seja ativo (Beets et al., 2006) e consigam cumprir as recomendações da OMS.

O apoio social é relatado como uma das estratégias possíveis para influenciar o indivíduo a aumentar adesão em programas de atividade física (McDavid et al., 2012) e vem sendo definido como qualquer tipo de comportamento ou ação que ajude uma pessoa a iniciar ou manter uma determinada prática de atividade física, tais como características relativas à participação e/ou discussão de oportunidades relacionadas com as atividades, por meio das redes sociais formadas pelo indivíduo (Beets et al., 2006).

Existem duas categorias relevantes de apoio social. Aquela ligada a aspectos tangíveis (concretos e observados) e associada aos aspectos intangíveis (sentimentos, valores ou percepções). A primeira inclui aquisição ou aluguel de equipamentos (bicicleta, esteira, bolas), vestuário, pagamento de transportes até o local e mensalidades para a prática de atividade física, participação ativa com pessoas próximas (pais, namorado(a), amigos etc.) e, por fim, a participação assistida nas atividades. A segunda envolve encorajamento, elogio, reforço positivo, informações, ou incentivo para a realização de atividade física (Beets et al., 2006).

Nesse contexto, pedalar para muitos depende da companhia, suporte ou estímulo para manter-se ativo e preservar a saúde. A sessão a seguir mostra como a identificação de um indivíduo, que necessita de apoio social, pode contribuir para intervenções precisas no quesito que fará a pessoa iniciar/manter a prática de pedalar.

Descubra quem são as pessoas que te influenciam a ser ativo e manterá o constante equilíbrio na bike.

Dr. Marcelo Barros de Vasconcellos

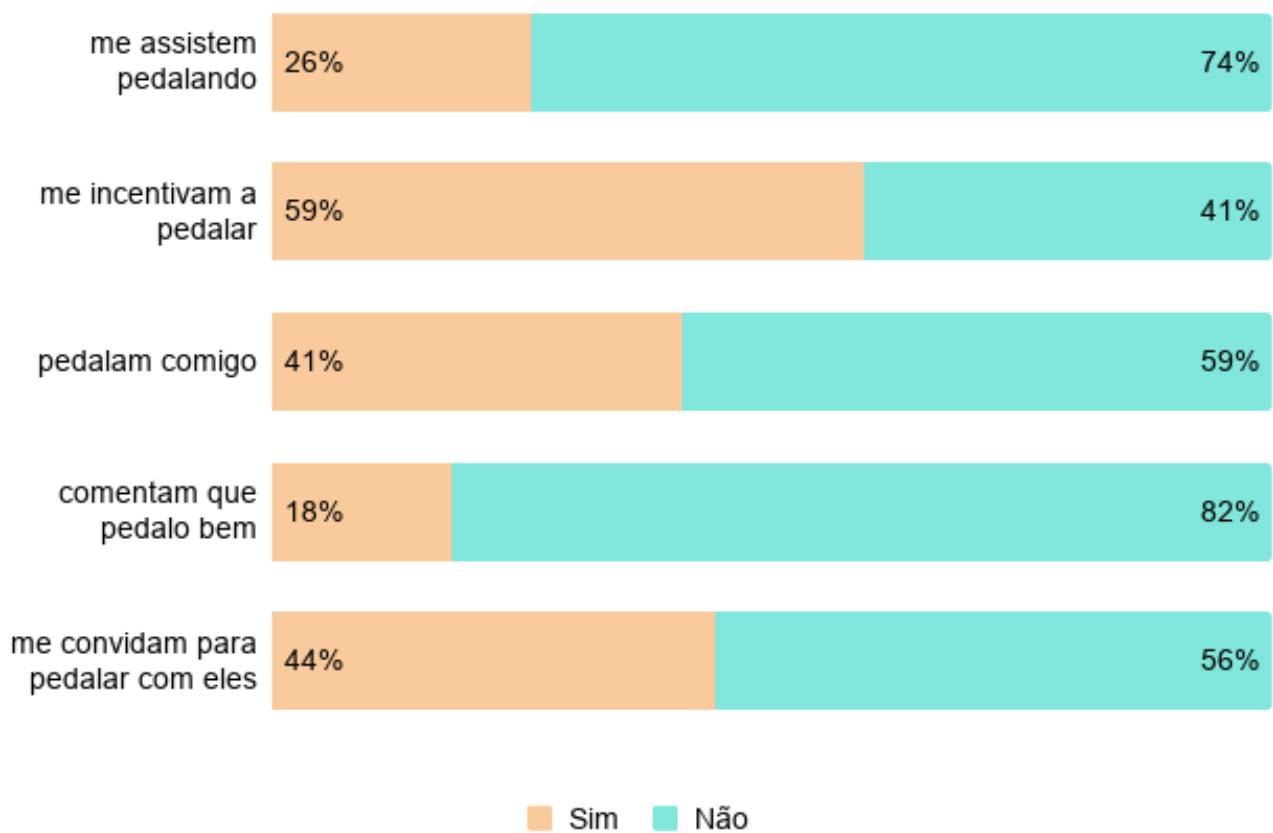
Professor Adjunto do Universidade do estado do Rio de Janeiro, Membro do grupo de pesquisa Experiências em Turismo e Transporte Ativos (ETTA), linha de pesquisa mobilidade turística, atividade física e saúde

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. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789240015111>. Acessado em 26/11/2020

Amigos mais próximos...





O crescimento territorial das cidades e de sua população atrelado ao seu mal planejamento resultou na criação de ambientes que incentivaram o uso de transportes considerados não ativos como: carros, motocicletas, ônibus, entre outros veículos que não usufruem da propulsão humana. Essas ações permitiram que parte dos ambientes urbanos se tornassem pequenos e arriscados para pedestres e ciclistas fazendo com que esses meios de transportes não fossem tão utilizados quanto os veículos motorizados.

O passar dos anos demonstrou que as ideias impostas pelos urbanistas tiveram impacto direto nas cidades gerando problemas na mobilidade, na saúde e na segurança. Como alternativa, no fim do século XX as bicicletas se tornaram uma das opções mais populares no espaço urbano, especialmente por conta de seus benefícios na promoção da saúde e também pela sua praticidade no deslocamento individual.

O aumento no uso das bicicletas fez com que gestões governamentais de diferentes regiões se adaptassem à uma nova realidade, procurando alternativas que atendessem a esse segmento. Assim, alguns ambientes que compõem a cidade, tais como os de bairro foram sendo melhor estudados a fim de compreender essa relação e minimizar disputas nas vias.

O ambiente de bairro é visto por muitos autores como uma subdivisão da cidade, sua importância de estudo com a relação comportamental se dá primordialmente pelas ações dos indivíduos que o compõe, pelo seu tamanho amostral, portanto sua análise espacial é mais fácil quando comparado a uma cidade e também por sua configuração que pode ser classificada como ruim ou boa dependendo da percepção das pessoas sob as infraestruturas presentes no local.

Espaços com serviços próximos e que promovam a prática de atividade física consequentemente irão incentivar o uso de transportes ativos como a bicicleta nestes ambientes. Isto porque, se os locais essenciais de deslocamento forem próximos e as pessoas tiverem disponíveis espaços para realização de suas atividades físicas, será mais fácil escolher a bicicleta como meio de locomoção. Todavia, é necessário também que haja segurança nesses trajetos para que elas se sintam confiantes de pedalar nas vias de seu bairro.

Algumas intervenções que podem ser adotadas por gestores para melhorar esses ambientes e promover o uso da bicicleta são¹: 1) criação de parques abertos próximos as áreas residenciais que levem cerca de 10 a 20 minutos para se chegar; 2) planejamento de zonas compostas que compreendam comércios, residências e indústrias; 3) espaços que facilitem a mobilidade de pedestres e ciclistas, tais como: ciclofaixas, ciclovias, faixa de pedestres, entre outros; 4) construção de escolas e empresas próximas as residências com estacionamento para bicicletas.

Desta forma, haverão espaços com mais vida que darão as pessoas novas maneiras de se locomover nos ambientes de bairro, haja vista que os ambientes estão associados ao aumento de chances de se praticar alguma atividade física.

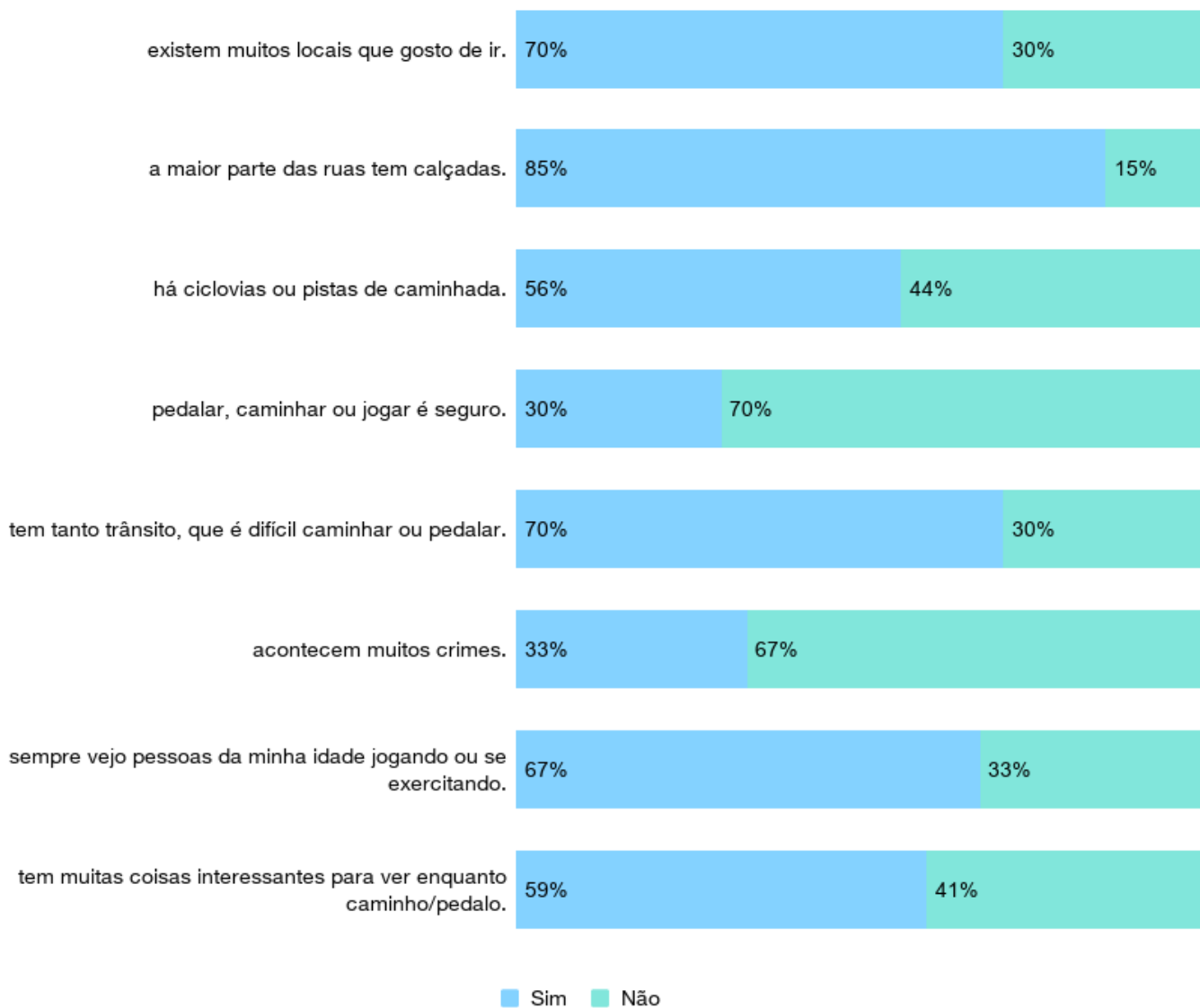
Um ambiente que proporcione o uso de transportes mais ativos como a bicicleta poderá ter uma população com uma melhor qualidade de vida, espaços mais limpos e verdes, redução no número de acidentes e principalmente um espaço urbano mais positivo por conta do maior contato entre pessoas. Para isso os espaços devem ser bem aproveitados com infraestruturas que permitam aos indivíduos que passam por ela fazerem escolhas mais saudáveis que também os proporcione experiências mais positivas.

Lucas de Melo Freitas

Graduando em Turismo FTH/UFF

Membro do grupo de pesquisa (CNPq) ETTA.

No bairro onde eu moro...





Permitam-me iniciar este texto sobre a relevância do ciclismo urbano e a formação de novos usuários da bicicleta inspirada pela frase do grande físico Albert Einstein (1879-1955) - **“A vida é igual a andar de bicicleta. Para manter o equilíbrio é preciso se manter em movimento”**, diz-nos a história em carta escrita para seu filho em 1930. Einstein, seguiu seu próprio conselho, desafiou as fronteiras do conhecimento humano, atravessou períodos de grande turbulência no mundo, mas manteve-se ativo até o fim de seus dias.

A cidade, assim como nós, é um organismo vivo, pulsante, um ecossistema interdependente, diverso e dinâmico, em processo constante de transformações ao longo do tempo, em busca de equilíbrio. Todos estes processos são dependentes de trabalho. Para a ciência, o conceito de trabalho é entendido como uma grandeza física que mede a transferência ou a transformação da energia. No caso da bicicleta, o trabalho é exercido por uma força (propulsão humana) equivalente à variação de energia mecânica (força aplicada aos pedais) transformada em energia cinética (que nos põe em movimento). Utilizando-nos desta analogia, podemos dizer que um trabalho é realizado quando uma força (humana) age sobre um objeto (bicicleta), deslocando-o. Como o trabalho é proporcional à força e ao movimento, quanto maiores eles forem, maior será o trabalho executado. Talvez agora fique mais simples para você compreender o potencial transformador do uso da bicicleta, que precisa continuamente da formação de novos ciclistas e como o movimento criado pela Escola Bike Anjo tem multiplicado estes resultados.

Outra referência para refletir sobre a relação entre o ciclismo urbano e o atual momento do mundo é o sociólogo polonês Zygmunt Bauman, que cunhou o termo modernidade líquida. Para Bauman, há uma necessidade de educar os cidadãos para o século XXI. Onde estes devem ser capazes de atuar em ambientes cada vez mais complexos, com alto grau de incerteza e volatilidade. Ou seja, em processo de transformações cada vez mais aceleradas e constantes. Neste ambiente, devem ser estimuladas experiências que ficam prejudicadas com a utilização excessiva da tecnologia, tais como: atenção, paciência e persistência. É preciso trabalhar a capacidade de se manter focado e em equilíbrio.

A proposta de Bauman nos leva de volta à reflexão proposta pela frase de Einstein, diante dos muitos desafios que temos à frente neste século XXI. A agenda global proposta pela Organização das Nações Unidas, nos estimula a trabalhar em conjunto para alcançar os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) até 2030. Em cada um deles, a bicicleta pode contribuir. Pois ela é ferramenta de transformação socioambiental, tecnologia acessível que dinamiza as relações humanas com seu território e ainda, abre caminhos para o exercício da cidadania participativa, comprometida com a construção do bem comum. Portanto, compreender a importância do uso da bicicleta nos espaços urbanos, assim como engajar-se nesta luta, representará um avanço nessa direção. Não há aqui, qualquer receio destas palavras soarem aos leitores apenas como frases de efeito, pois são robustas as evidências científicas em diversas áreas do conhecimento e inúmeras as experiências práticas mundo a fora, que corroboram o uso das bicicletas nas cidades, não apenas para seus usuários, mas para toda a sociedade.

A bicicleta, desde o seu surgimento na história da humanidade, estimula transformações (internas e externas) que reverberam na sociedade e nas nossas concepções de cidade. Depois de andar de bicicleta pela primeira vez, muitos de nós ficamos positivamente marcados por esta experiência. E, a partir dela, descobrimos um impulso novo, para deixar a inércia ser vencida pelo movimento. O que, por sua vez, nos faz querer (re)descobrir nosso território, até onde podemos ir...

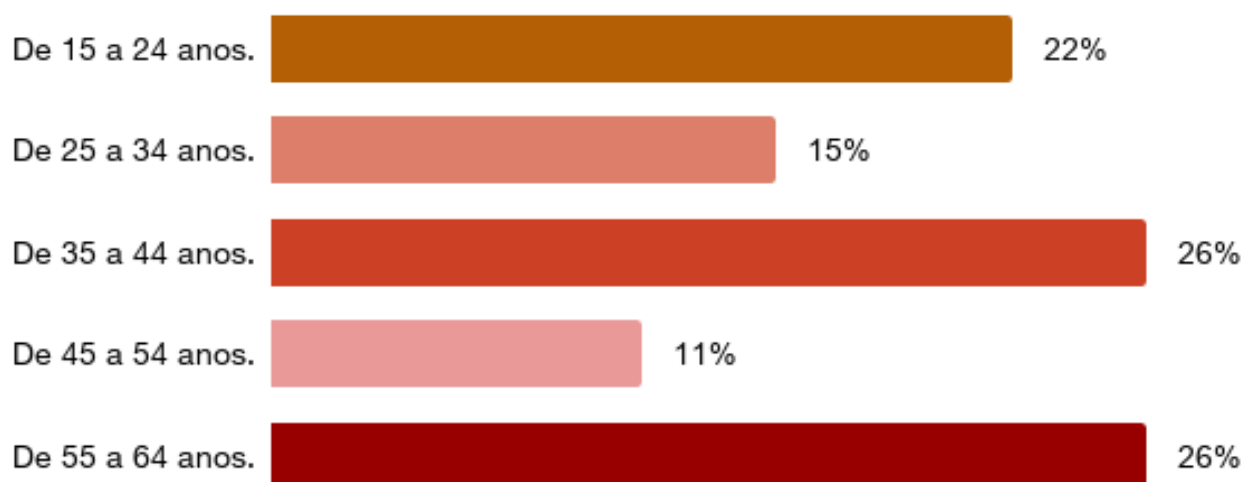
Encerro este texto com outra frase extraída do artigo Cidades Afetivas: uma via ecológica para o bem viver (César, Junior e Oliveira, 2017), que está em sintonia com o propósito deste trabalho e que reforça a importância do uso da bicicleta em nossas cidades como ferramenta de transformação humana para enxergarmos os espaços urbanos como **“...espaços de convivência, que devem existir para servir ao bem viver, o que significa existirem para a realização de um desenvolvimento pessoal dentro de um movimento coletivo, de uma comunidade fraternal”**.

Juliana Decastro

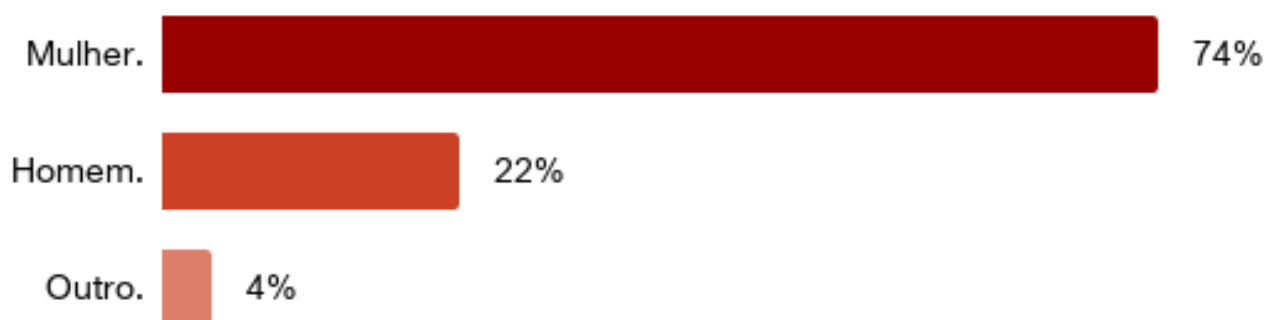
Pesquisadora

Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo - Planett

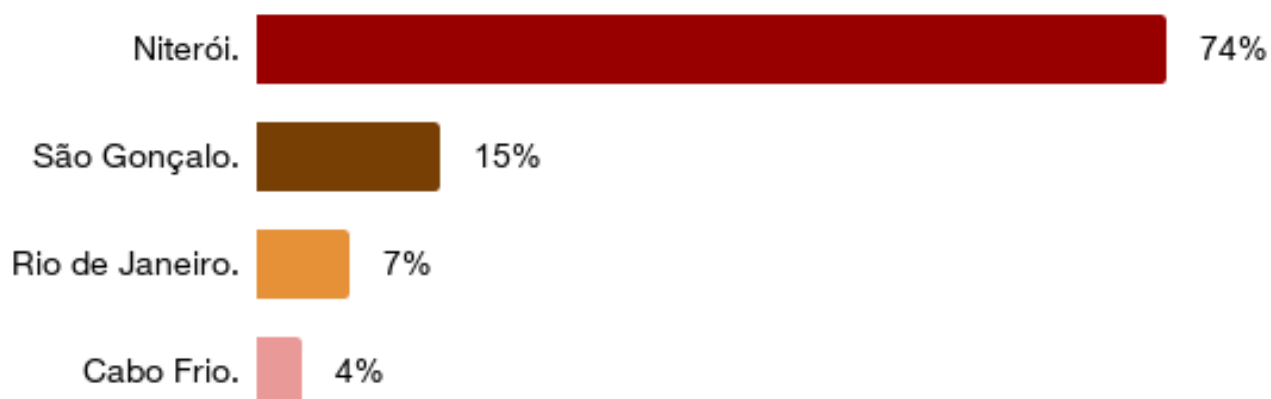
Faixa etária



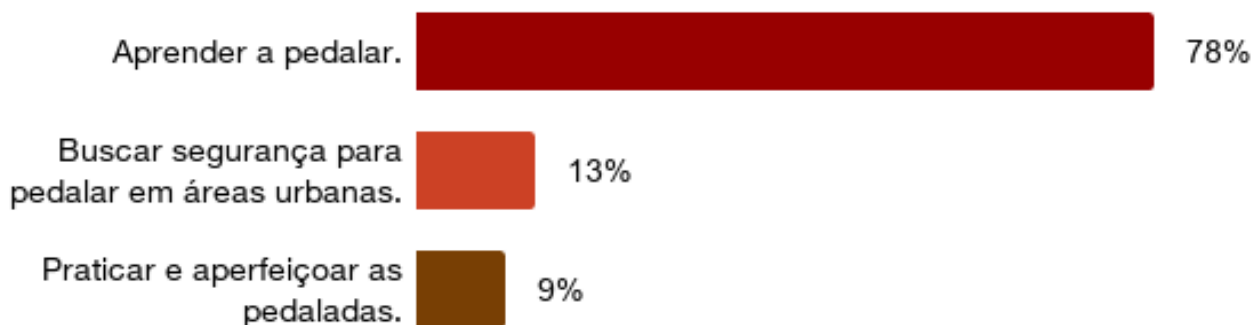
Gênero



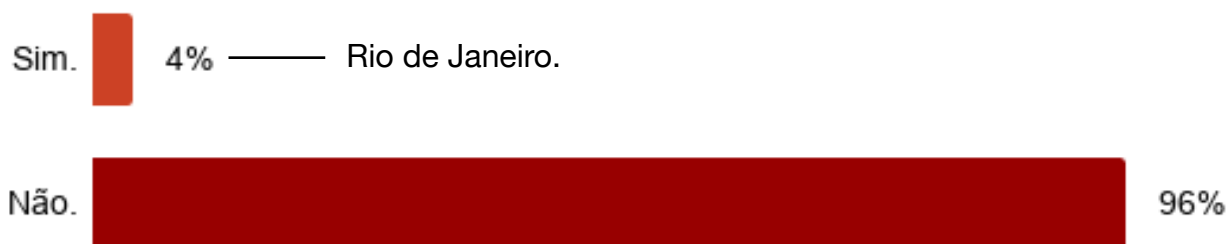
Município de residência quando participou da EBA-Nit



Motivação para ir à EBA-Nit



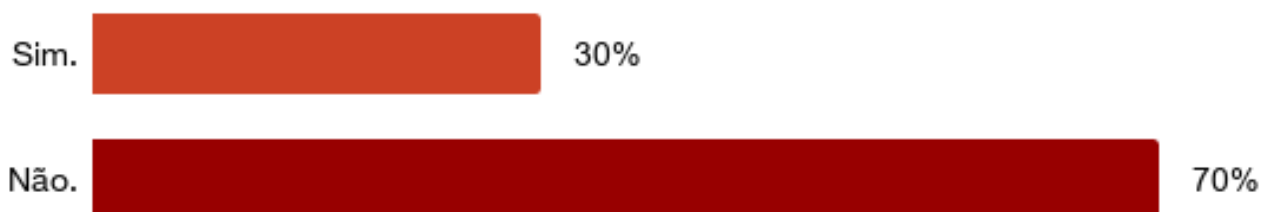
Participação em EBA de outra cidade



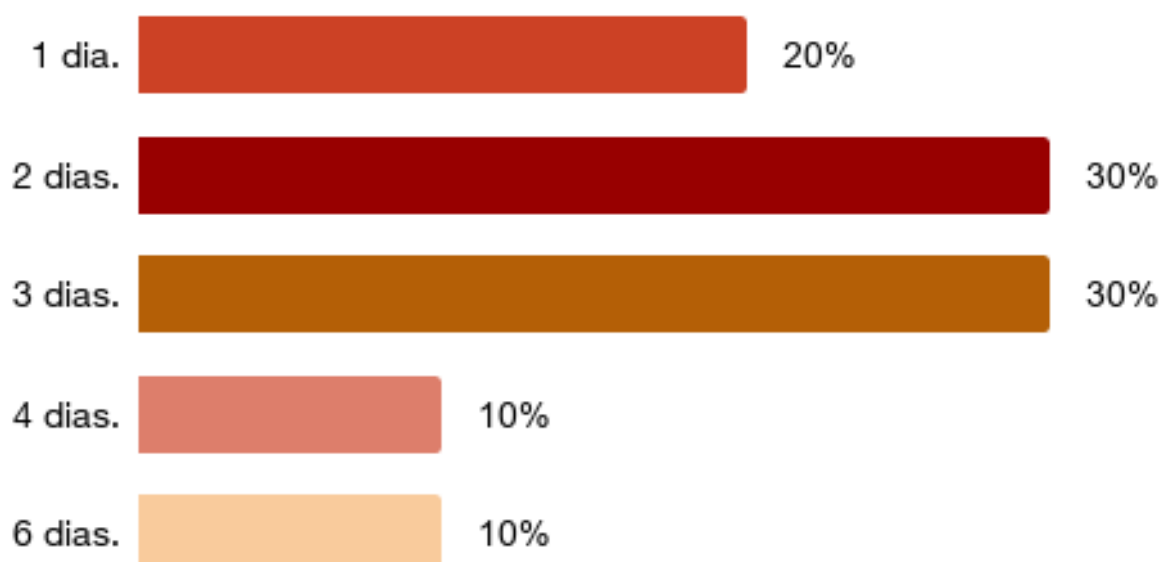
Solicitação de serviço de Bike Anjo após experiência na EBA-Nit



Utilização de bicicleta como meio de transporte após experiência na EBA-Nit

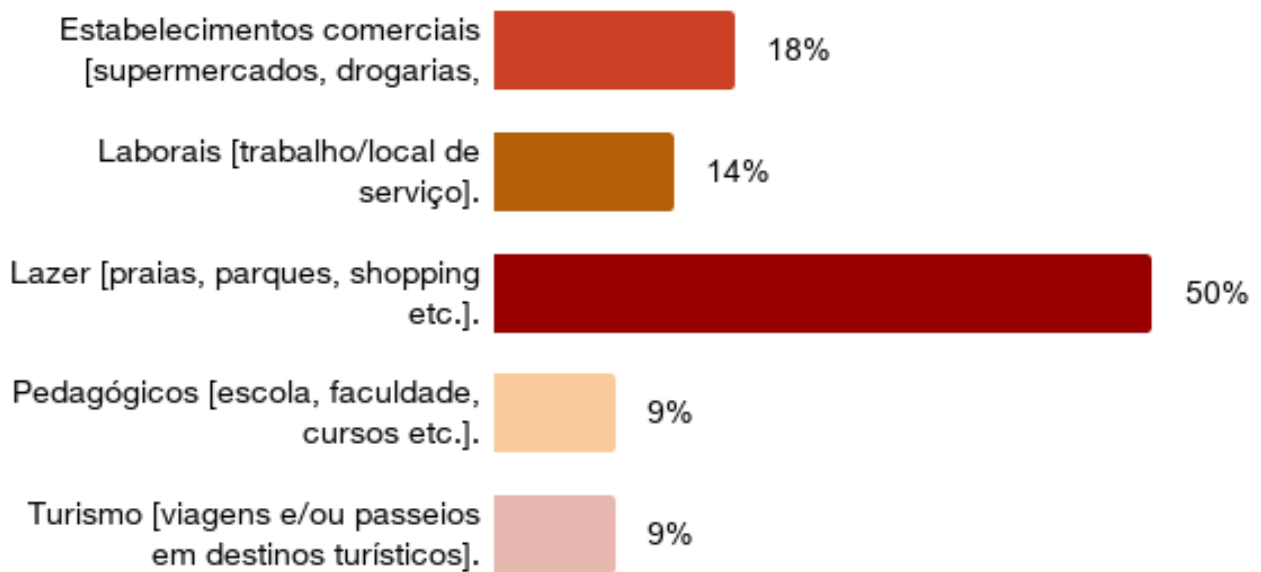


Periodicidade de uso da bicicleta como meio de transporte

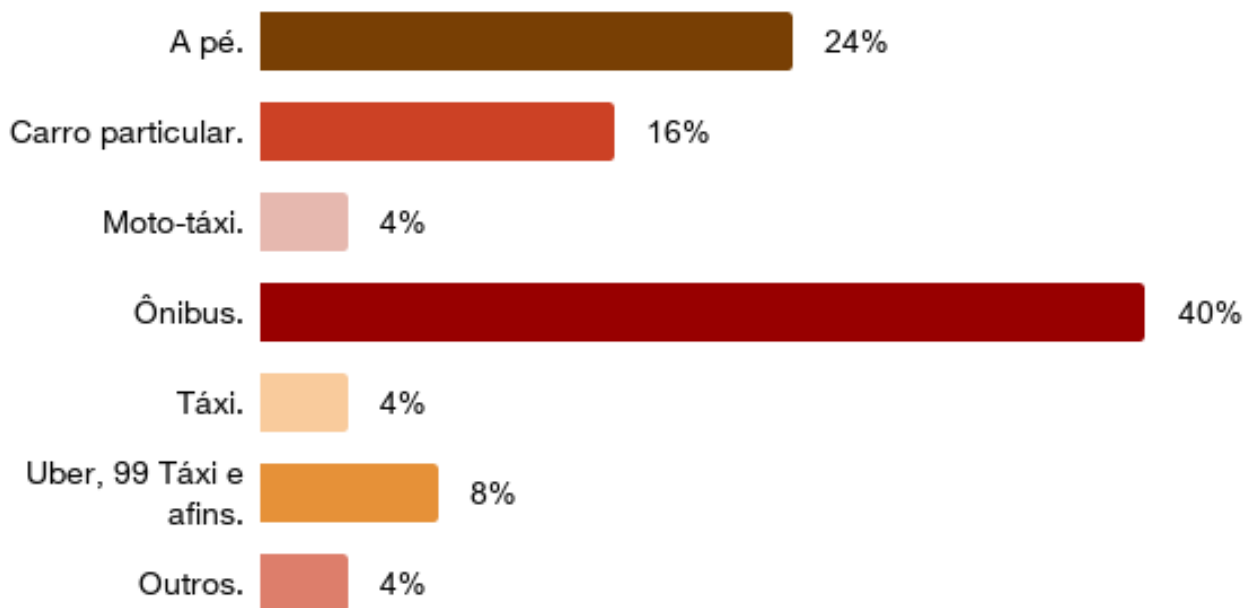


*Não tiveram registros 5 e 7 dias.

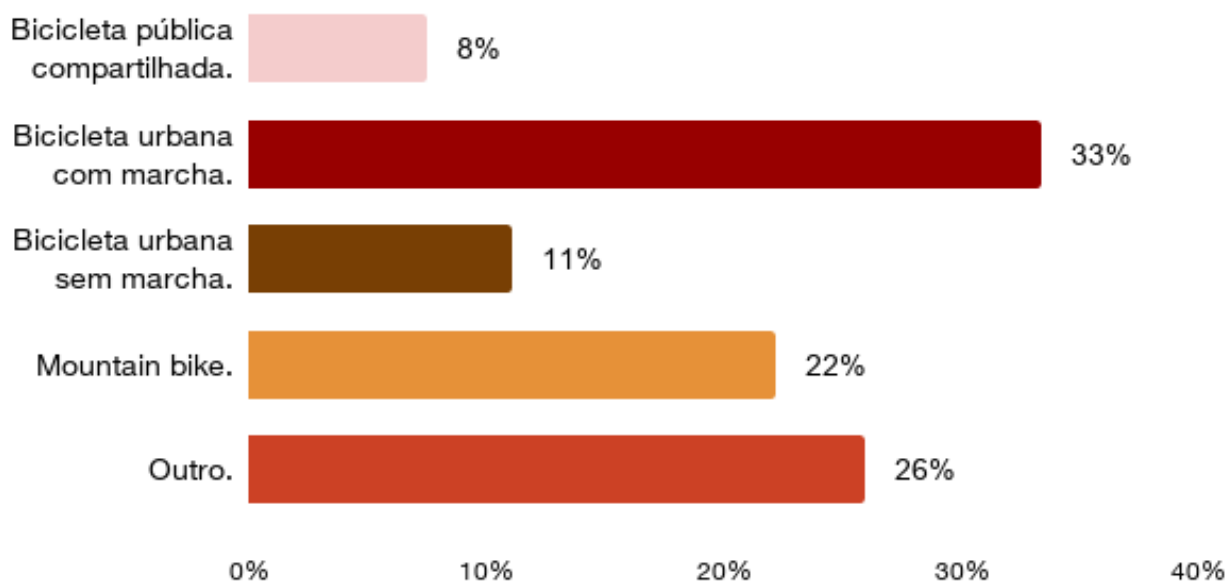
Fins para utilização da bicicleta como modo de transporte



Modo de transporte que passou a utilizar menos ou que foi substituído pela bicicleta



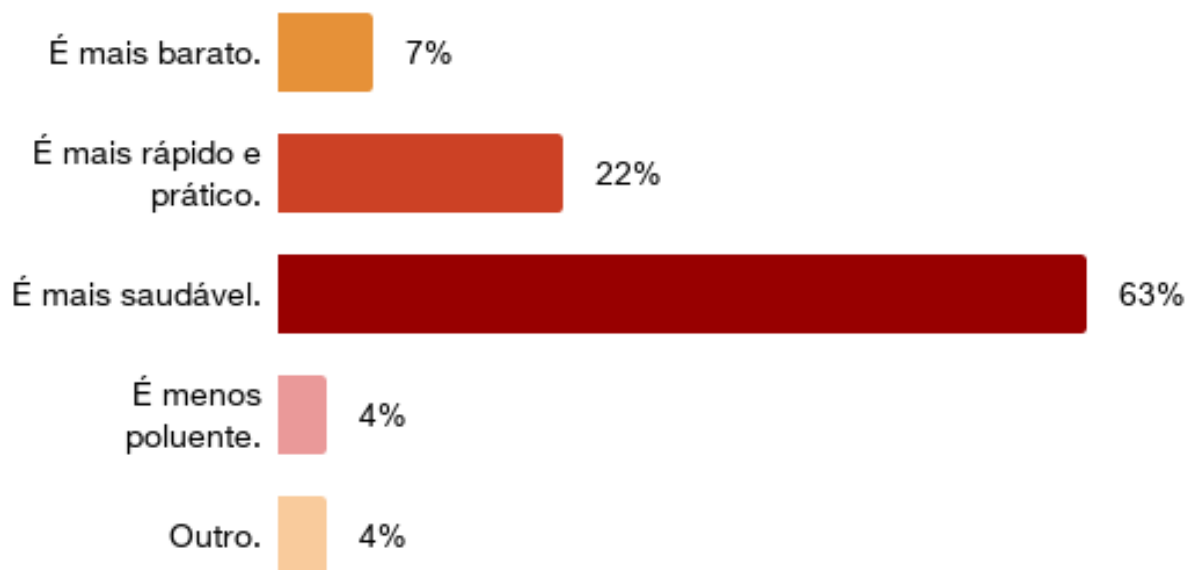
Modelo de bicicleta utilizado com mais frequência no dia a dia



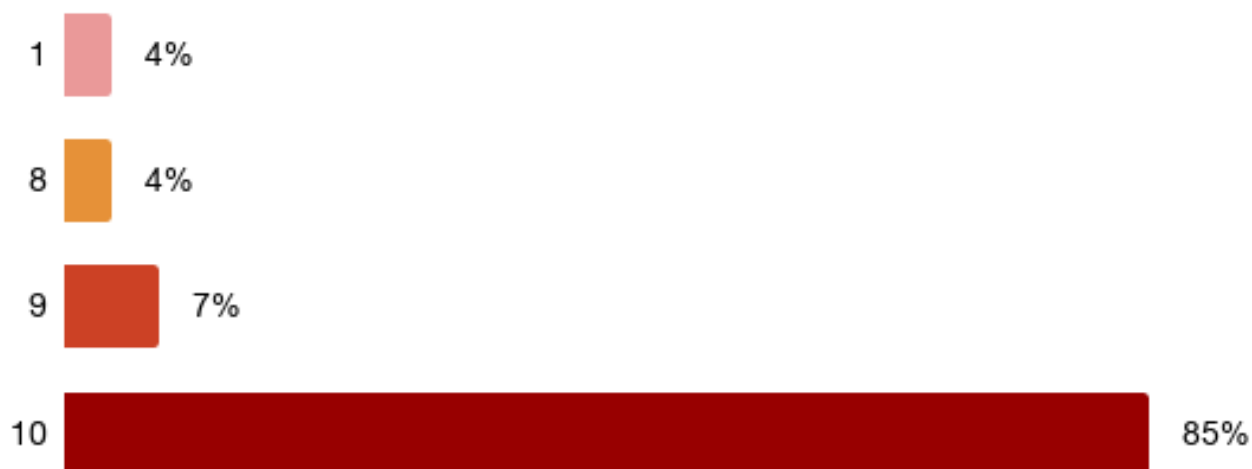
Principal impedimento ao uso da bicicleta como modo de transporte



Principal incentivo ao uso da bicicleta como modo de transporte



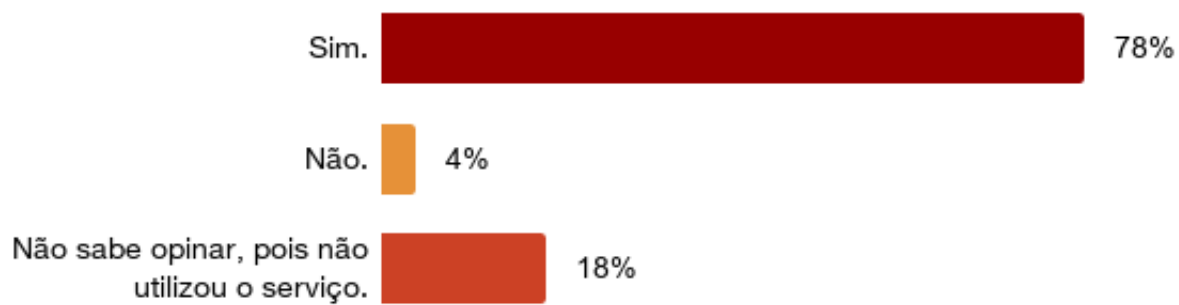
Percepção sobre a EBA e/ou o Bike Anjo como instrumentos positivos para a maior circulação de ciclistas nas cidades (escala de 1 a 10)



Recomendação da EBA a conhecidos



Recomendação do Bike Anjo a conhecidos





Também conhecido por cicloturismo, pode ser visto como o uso da bicicleta para fins de recreação, seja como atividade principal ou integrada a outras atividades. Na amplitude de suas classificações, o cicloturismo contempla de passeios curtos a viagens longas dentro ou entre áreas naturais, ambientes rurais e centros urbanos. A existência de diferentes perfis de cicloturistas permite entender que esta atividade não depende do tipo ou do valor da bicicleta utilizada, tampouco de faixa etária, gênero ou renda. Já as motivações convergem pelas percepções de satisfação pessoal nos âmbitos da aventura, contemplação, introspecção e superação física.

Então, qual a relação do cicloturismo com o uso cotidiano da bicicleta? Por que o cicloturismo pode e deve ser pensado como ferramenta para aumentar a participação do ciclismo na divisão modal de uma cidade?

Para quem pedalar em pequenas trilhas ou em grandes ciclovias, serão evidentes as praticidades da bicicleta para a realização dos deslocamentos relativamente curtos em sua própria cidade. Ainda, entende-se que, ao possuir maior consciência sobre as dinâmicas e fragilidades em pedalar, esta mesma pessoa passará a respeitar mais os ciclistas e seus respectivos espaços no trânsito quando estiver na condição de motorista.

Ao falarmos de utilizar a bicicleta para fins utilitários, temos em mente as motivações de trabalho, compras e estudos - assim como o acesso a locais de esporte e lazer (academias, cinemas, museus, entre outros). Contudo, desconsiderar uma possível interseção entre as finalidades recreativas e utilitárias é limitar o potencial de sensibilização para o ciclismo em geral. A escolha pelo modo ciclovário para acessar qualquer destino de interesse pode ir além do tempo e custo, esta pode envolver a contemplação durante o caminho e/ou a sensação de bem estar devido à prática de uma atividade física.

Redescobrir a cidade é outro elemento de grande relevância no cicloturismo. É muito fácil se sentir como turista em sua própria cidade após pedalar por percursos que antes eram feitos por transporte individual motorizado ou transporte coletivo. Portanto, não devemos pensar no turismo como uma fuga de nosso cotidiano, mas sim em tornar o nosso cotidiano digno de experiências gratificantes. As cidades, por sua vez, devem ser pensadas sob esta perspectiva e, sempre haverá a oportunidade por meio da bicicleta para que isso se torne realidade.

Luiz Saldanha

Coordenador de Sustentabilidade Turística no Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo (PLANETT)
Doutorando em Engenharia de Transportes (COPPE/UFRJ)

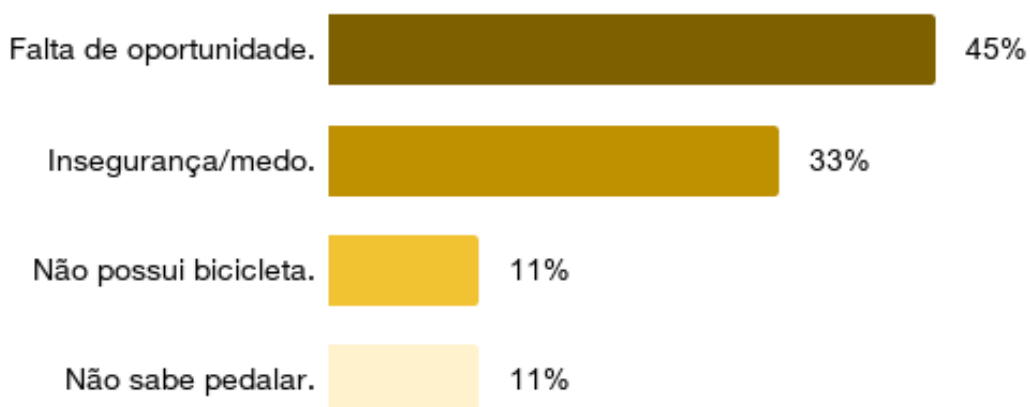
Já utilizou a bicicleta para viagem entre cidades e/ou estados e/ou países?



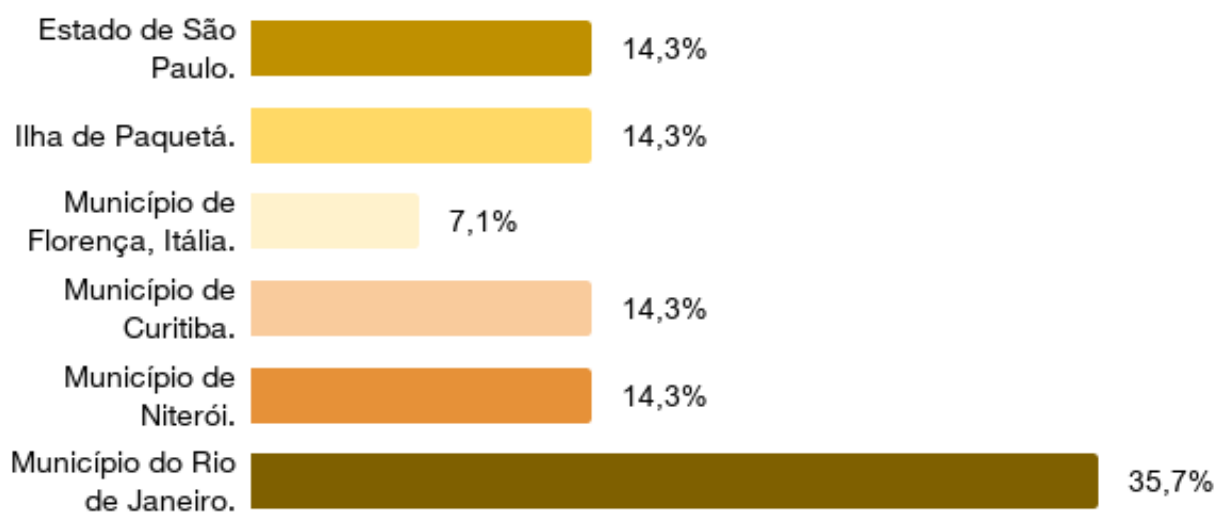
Já utilizou a bicicleta para conhecer lugares e/ou realizar passeios em destinos turísticos?



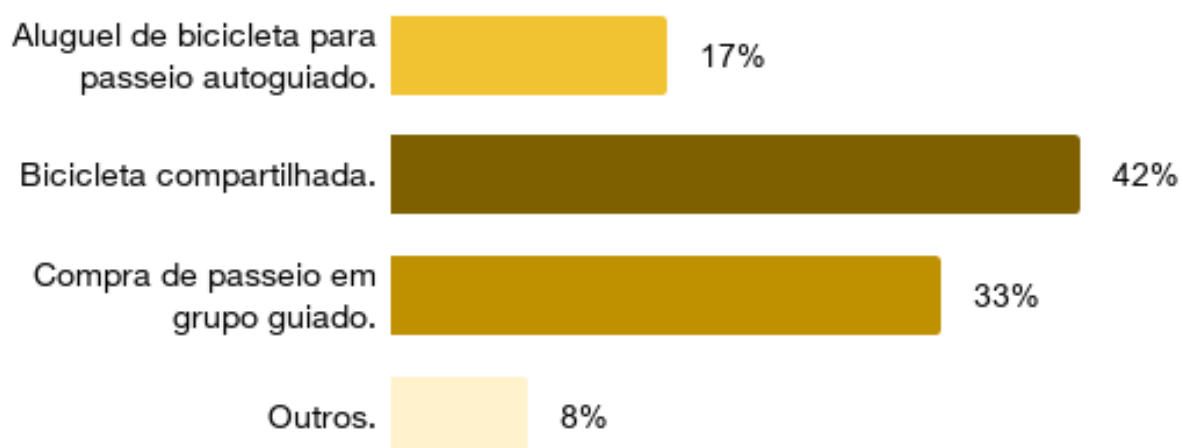
Motivo pelo qual nunca utilizou a bicicleta para conhecer lugares e/ou realizar passeios em destinos turísticos



Destinos turísticos onde a bicicleta foi utilizada para conhecer e/ou realizar passeios



Serviço utilizado para conhecer lugares e/ou realizar passeios em destinos turísticos



Pedalar é um verbo que para muitas pessoas passou a ser conjugado no passado: “eu pedalei, eu pedalava”. Para outras pode ser um verbo a ser conjugado no futuro: “eu pedalarei”. Ou ainda “eu pedalaria, se...” Temos uma série de possibilidades para esse “se”, tais como: soubesse pedalar, tivesse mais infraestrutura de apoio ao ciclista... Bem, o fato é que a Escola Bike Anjo Niterói tem buscado, por meio de suas oficinas, contribuir para que pedalar se torne um verbo no presente de toda ou de grande parte da sociedade e possa ser conjugado em sua totalidade:

Eu pedalo

Tu pedalas

Ele pedala

Nós pedalamos

Vós pedalais

Eles pedalam

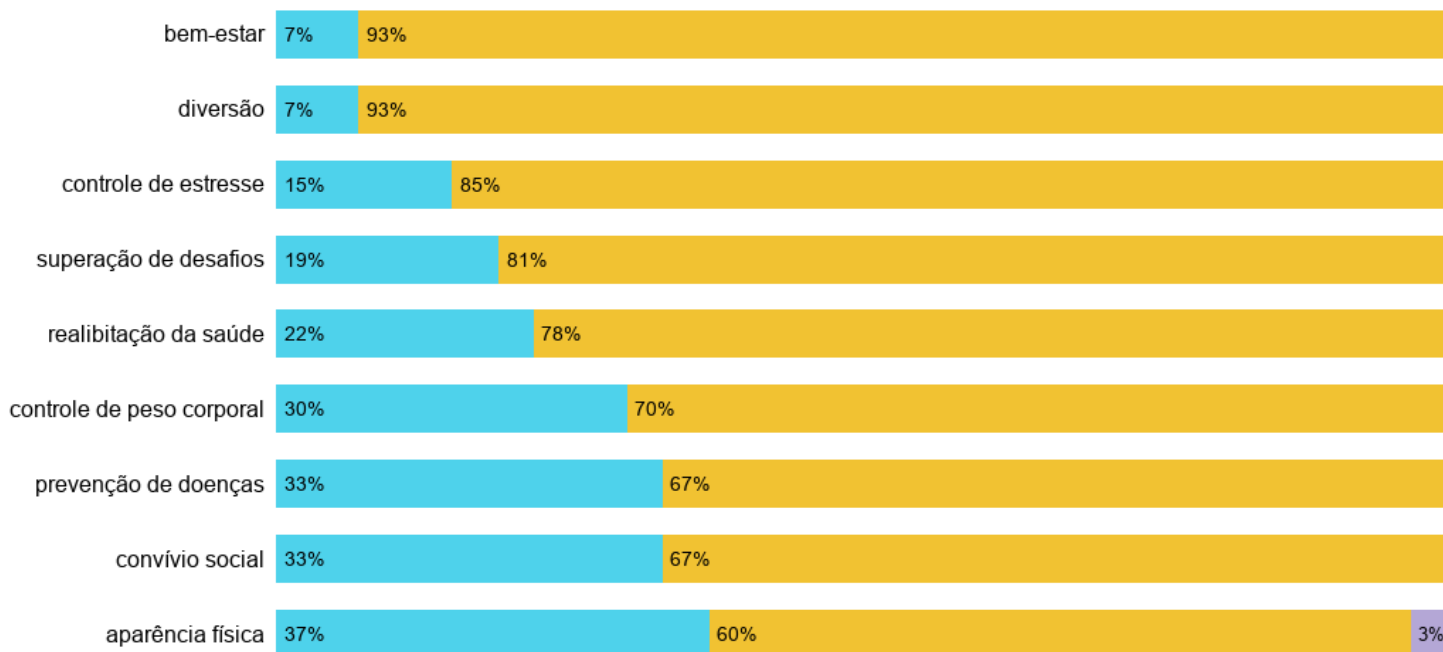
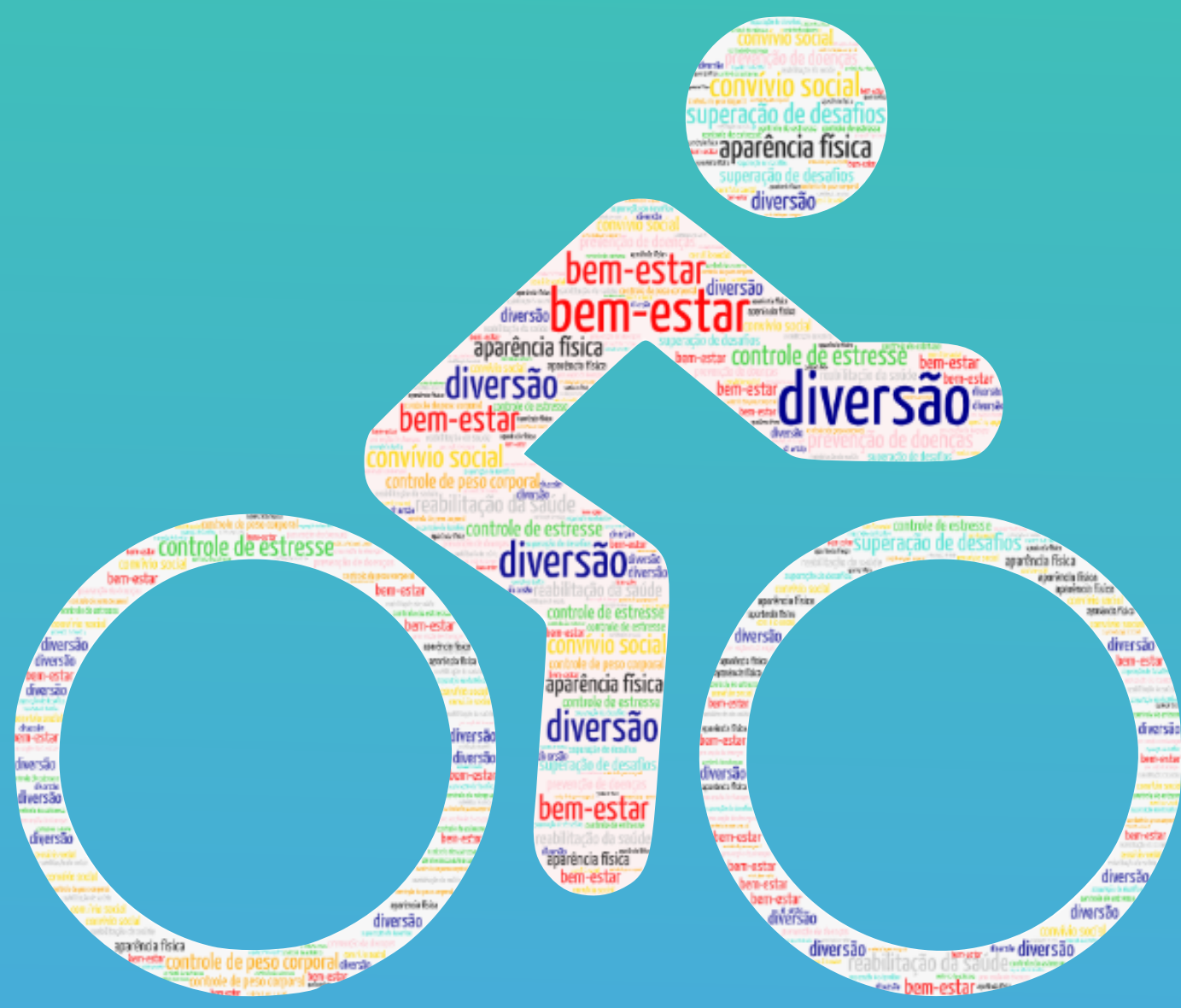
Ainda que os ciclistas em Niterói ainda representem apenas uma camada da população com destaque para pessoas entre 15 e 44 anos e do sexo masculino. Com certeza existem outras variáveis que podem auxiliar na tomada de decisão, tanto por parte do governo como dos indivíduos, em conjugar o verbo no presente.

Assim, esta seção apresenta, a partir de pesquisa com pessoas que adotaram a bicicleta como modo de vida e conjugam o verbo pedalar no presente, uma nuvem de palavras que traduz suas sensações durante as pedaladas e um gráfico com o resultado daquilo que acreditam, o que vivenciaram e o que não faz parte dos efeitos multiplicadores das pedaladas na vida das pessoas.

Fátima Priscila Morela Edra

Professora PPGTUR/FTH/UFF

Líder do grupo de pesquisa (CNPq) ETTA



■ Acredito ser possível, mas não vivenciei isso
 ■ Acredito, pois eu experimentei isso
 ■ Não acredito nessa possibilidade

FACULDADE DE TURISMO E HOTELARIA – UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE

Reitor

Antonio Claudio Lucas da Nóbrega

Diretor da Faculdade de Turismo e Hotelaria

João Evangelista Dias Monteiro

Chefe do Departamento de Turismo

Fábia Trentin

Coordenador do Curso de Turismo

Carlos Alberto Lidízia Soares

ASSOCIAÇÃO BIKE ANJO

Diretor Presidente

Pedro Wandalsen

Diretora Financeira

Daniela Rodrigues

Diretora Administrativa

Elisa Dias

Agradecimentos:

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela oportunidade da bolsa para Pesquisa de Iniciação Científica (PIBIC) concedida ao aluno Victor Vasconcellos Silva para realização deste trabalho.

A todos os voluntários do Bike Anjo Niterói, demais colaboradores e aprendizes que passaram pela rede e aos que agora estão conosco para mais pedaladas.