

CICLISMO NA CIDADE

INTERAÇÕES ENTRE ESPAÇO URBANO E
A EXPERIÊNCIA TURÍSTICA



CICLISMO NA CIDADE:
INTERAÇÕES ENTRE ESPAÇO URBANO E A EXPERIÊNCIA TURÍSTICA

FÁTIMA PRISCILA MORELA EDRA
(Professora orientadora)

CAUÊ ZEFERINO
HELGA CRISTINA MENEZES MATHIAS NETTO
LETÍCIA MARIA DE SOUZA
RAPHAEL RODRIGUES MACHADO BRANDÃO
RAQUEL MARINS DO NASCIMENTO
(Pesquisadores)

Niterói, RJ

Faculdade de Turismo e Hotelaria — Universidade Federal Fluminense

2025

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)**

Ciclismo na cidade [livro eletrônico] : interações entre espaço urbano e a experiência turística / pesquisadores Cauê Zeferino...[et al.] ; Fátima Priscila Morela Edra (org.). -- Niterói, RJ : Universidade Federal Fluminense, 2025.
PDF

Outros pesquisadores: Helga Cristina Menezes Mathias Netto, Letícia Maria de Souza, Raphael Rodrigues Machado Brandão, Raquel Marins do Nascimento.

Bibliografia.
ISBN 978-65-87875-67-5

1. Bicicletas - Aspectos sociais 2. Ciclismo
3. Lazer - Aspectos sociais 4. Viagens em bicicleta
I. Zeferino, Cauê. II. Mathias Netto, Helga Cristina Menezes. III. Souza, Letícia Maria de. IV. Brandão, Raphael Rodrigues Machado. V. Nascimento, Raquel Marins do. VI. Edra, Fátima Priscila Morela.

25-273594

CDD-918.116

Índices para catálogo sistemático:

1. Cicloturismo 918.116

Eliete Marques da Silva - Bibliotecária - CRB-8/9380

Sumário

Do transporte ao turismo: a evolução da mobilidade ciclística em Niterói	05
--	----

Parte I

O ciclismo na prática: relatos e impressões de campo em Niterói	12
Do pulso para a pesquisa: a tecnologia de relógios e pulseiras inteligentes para medição de dados	16
Clicando o destino: fotografias na pesquisa e experiência turística	21
Do campo para a tela: produção de vídeo com Go-Pro na pesquisa de cicloturismo	32
Pesquisa e pedal: a experiência no cicloturismo em Niterói	34

Parte II

A Experiência de “Cicloturistar” no Ambiente Urbano	41
Uma agradável surpresa!	45
Pedalar: atividade física que une espaço urbano com experiência turística	48

Reflexões finais

Niterói, laboratório vivo para o cicloturismo	53
Referências bibliográficas	55
Bibliografia	58



Do transporte ao turismo: a evolução da mobilidade ciclística em Niterói

Por: Fátima Priscila Morela Edra¹

Neste século XXI há um resgate gradativo que se diferencia no tempo, de acordo com a região, no uso da bicicleta como modo de transporte. Esse movimento apresenta justificativas variadas usadas de forma conjunta ou segregadas, entre elas: aumento da eficácia no sistema de transportes, agilidade em deslocamentos em raios entre 5 e 8 km, minimização da pegada de carbono, contribuição para aumento do nível de atividade física dos habitantes, movimento da economia em comércios locais etc.

O fato é que cada vez mais cidades têm investido em intervenções urbanas que implementem infraestruturas direcionadas ao ciclismo tais como ciclovias, ciclofaixas, ciclorotas, paraciclos, bicicletários, sinalizações específicas para ciclistas, sistema de bicicleta pública compartilhada etc. (Carvalho e Freitas, 2012) motivando e incentivando cada vez mais pessoas a aderirem ao ciclismo em seus deslocamentos (Artificial, 2024). E, conseqüentemente, mais pessoas buscam aprender ou aperfeiçoar suas pedaladas para participar desse movimento. O resultado são cidades *bike friendly* que transformam a paisagem local e despertam a curiosidade da demanda turística e o desejo de fazer parte dessa cultura por meio do uso da bicicleta para seus passeios durante a estada no destino turístico resultando em experiência turística (Saldanha et al., 2020).

Logo, não é de se estranhar o aumento de estudos e publicações que envolvem a bicicleta. As áreas de geografia, sociologia, urbanismo, engenharia, pedagogia e saúde são alguns exemplos (Pacheco e Velozo, 2017) com abordagens que contemplam mobilidade e territorialidade, impacto ambiental, traços culturais, gênero, inclusão social, infraestrutura e planejamento urbano, cidade sustentável, conexões intermodais, segurança viária, educação no trânsito, benefícios físicos e mentais, saúde pública etc.

Ademais, não se pode desconsiderar a pandemia Covid-19 como uma ruptura e um marco de aceleração no processo da cultura da bicicleta. Isto porque embora já fosse verificado, por meio de 3.266 contadores de ciclistas localizados em 39 países, o aumento de 6% de ciclistas entre os anos de 2017 e 2018, destes, 3% para pedalar por lazer e 7% para mobilidade urbana (Revista Bicicleta, 2024), de acordo com Novelli (2020), só nos primeiros seis meses após a decretação da pandemia, a Europa já apresentava 1.094

¹ Professora Associada Universidade Federal Fluminense (UFF) nos cursos de mestrado (PPGTUR) e graduação em turismo (FTH). Líder do grupo de pesquisa Experiências em Turismo e Transporte Ativos – ETTA (<https://ettauff.blogspot.com/>).

quilômetros novos de ciclovias e ao fim do primeiro ano implantou mais 1221 quilômetros totalizando 2.315 novos quilômetros de ciclovias. De que forma isso influencia o turismo?

O turista, na busca pelo conhecimento de destinos e se deslocar por eles, inconscientemente, acaba escolhendo modos de transportes que está familiarizado. Se o número de ciclistas no mundo está aumentando, conseqüentemente há uma busca por utilizar esse mesmo modo nos destinos. Por outro lado, não se deve desconsiderar o interesse por experienciar serviços de modos de transportes diferentes daqueles usados com frequência. Então, se a origem do turista é de local onde a bicicleta não se apresenta como um fato social, ao estar em destino turístico *bike friendly*, haverá o interesse pelo uso que resultará em posterior reflexão sobre a existência desse modo de transporte na sua cidade de origem. Em alguns casos, essa experiência pode servir como um impulsionador da mudança de hábitos nos deslocamentos, principalmente ao unir o tema ao debate sobre a mobilidade sustentável (Brasilturis, 2024).

Do ponto de vista científico, especificamente no debate dentro do turismo, De Deus e Edra (2023) mostram que o número de estudos e publicações em inglês e português que abordam a bicicleta dentro da atividade turística aumentou consideravelmente na última década. Sobre os eixos temáticos que mais prevalecem, destacam-se: turismo esportivo, infraestrutura turística, potencial cicloturístico, experiência turística, oferta turística e sustentabilidade.

Como tema recente, artigos científicos apresentando conceitos e definições, assim como a explicação da dinâmica turística sobre o tema são comuns, com destaque para duas situações específicas de uso da bicicleta para o turismo: (i) bicicleta como principal meio de transporte nos deslocamentos durante toda a viagem e (ii) bicicleta como uma das alternativas de meio de transporte nos deslocamentos turísticos em áreas urbanas.

A partir desse cenário, Teixeira e Edra (2020) publicaram estudo epistemológico da palavra bicicleta averiguando a relação entre o prefixo ciclo e bicicleta somado à discussão dos conceitos apresentados por autores brasileiros e estrangeiros. O resultado mostrou que brasileiros utilizam apenas o termo cicloturismo, independente da atividade, e que os estrangeiros trabalham os termos bicycletourism e cyclotourism, mas sem necessariamente estarem se referindo a atividades turísticas diferentes.

Para Teixeira (2020), a adoção de palavra única para uma diversidade de atividades está equivocada e dificulta os estudos, por isso, sugere que a expressão Turismo de Bicicleta se refira à atividade turística, na qual o turista opta por utilizar como meio de transporte a bicicleta, podendo ocorrer nas cidades, entre as cidades, no perímetro urbano ou rural, ou para fins esportivos com duração de parte do dia ou vários dias consecutivos ou não, e deve ser utilizada como segmento turístico. E este, com subsegmentos turísticos: (i) cicloturismo, que está associado ao destino turístico onde o turista pode optar por realizar os trajetos até

os atrativos turísticos, conhecer a cidade ou passear de bicicleta com duração inferior a um dia. Podendo a bicicleta ser o meio de transporte de apoio durante a experiência turística no destino, podendo ocorrer em áreas urbanas ou rurais; (ii) cicloturismo, que remete à viagem turística de longa distância e utiliza a bicicleta como principal meio de transporte ao mesmo tempo em que é o principal atrativo da viagem. As viagens de bicicleta tendem a durar dois dias ou mais; (iii) ciclodesporto, que engloba a atividade turística e envolve esporte de bicicleta, tais como *mountain bike*, *speed*, ciclismo de pista, ciclismo de estrada, BMX (Bicicross) e que aconteça fora de seu local habitual.

Seguindo a proposta de Teixeira (2020) e considerando o conceito de cicloturismo que se refere aos deslocamentos em parques e localidades próximas da residência adotados por alguns autores brasileiros, ter-se-ia um quarto subsegmento.

Mas, de acordo com Edra (2024), toda essa diferenciação de conceitos acaba se restringindo ao território brasileiro como resultado da busca de entender/estudar esses fluxos e mercados contemporâneos. Para a autora, embora pareça ser necessária tal diferenciação, esta se restringe ao campo das teorias, pois ao buscar dados, o termo *cyclotourism/cicloturismo* é único, independente de se tratar de percurso curto ou longo, lazer ou turismo e a diferenciação acaba se dando na motivação, na característica do percurso etc. até porque a partir do momento em que a bicicleta é adotada como modo de transporte e é inserida na cultura, o uso da bicicleta passa a fazer parte em diversos momentos da vida.

“Em paralelo à visão do cicloturismo como uma prática multifacetada (quer se trate de percorrer longas distâncias ou de explorar ambientes urbanos), a bicicleta tem o poder de transformar os deslocamentos diários em experiências turísticas enriquecedoras. Ademais, o cicloturismo pode desempenhar papel significativo na promoção de cidades mais saudáveis e sustentáveis.” (Edra, 2024)

Um exemplo desse processo pode ser visualizado na cidade de Niterói (RJ). Isto porque em 2014, por iniciativa da gestão executiva, foi criado o Programa Niterói de Bicicleta, que mais tarde (2021) passou a ser denominado Coordenadoria Niterói de Bicicleta (CONIB). Embora a agenda da política pública seja construída a partir das demandas da sociedade, no caso de Niterói, a implantação do órgão responsável pelo desenvolvimento da mobilidade por bicicleta foi uma decisão imposta pelo governo e que foi seguida pela criação de organizações da sociedade civil na cidade em prol da bicicleta, entre elas: Mobilidade Niterói (grupo de ciclistas que realizavam contagens mensais de ciclistas em ruas da cidade); Pedal Sonoro (grupo de ciclistas que realizam passeios acompanhados de músicas); Rede Bike Anjo

(associação com CNPJ que conta com voluntários para o ensino de pedaladas e acompanhamento de ciclistas iniciantes/inseguros em deslocamentos diários) etc.

De acordo com Santos (2023), Niterói foi conhecida como a cidade que possuía a menor ciclovia do mundo (ciclovia de 800 metros construída no calçadão da praia de Icaraí). Mas dez anos após a criação do CONIB, Pompeu (2024) divulgou que a cidade detém em seu território a ciclovia mais movimentada do país com média de passagens diárias de 4.775 ciclistas.

Esse é o resultado de um somatório de ações que engloba extensão da malha cicloviária (ciclorotas, ciclofaixas e ciclovias), campanhas de conscientização e segurança no trânsito, inserção de paraciclos, construção de bicicletários, alteração de lei municipal que tornou a bicicleta um modo de transporte público, implantação do sistema de bicicleta compartilhada etc. Não foi tudo realizado de uma única vez e nem de forma tão fácil, mas foi um trabalho iniciado com uma ideia, que foi ganhando apoiadores, audiências públicas para debate sobre ações etc.

Em paralelo, desde a abertura do CONIB, surgia e caminhava o grupo de pesquisa Experiências em Turismo e Transporte Ativos (ETTA), vinculado à Faculdade de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal Fluminense (FTH/UFF). A proposta era refletir sobre a política de ciclomobilidade que estava sendo implantada na cidade e apropriá-la para o turismo.

Parte dos trabalhos desenvolvidos em parceria ou não, mas que contribuíram para a cultura da bicicleta na cidade de Niterói podem ser visualizados no repositório on-line do grupo (<https://ettauff.blogspot.com/>).

Sobre este material que se lê, se configura como mais um estudo do ETTA sobre a bicicleta, mais especificamente sobre o cicloturismo na cidade de Niterói onde parte da equipe estará fazendo um percurso com previsão de quatro horas de pedaladas, tempo estimado que turistas se deslocam sem paradas para descanso (Edra, 2022).

O primeiro passo foi a equipe definir o trajeto: saída da FTH em direção ao Parque Orla Piratininga (POP). A escolha do ponto inicial se justifica pelo fato da FTH estar nas proximidades da estação das barcas localizada na praça Araribóia, portão de entrada de turistas provenientes da cidade do Rio de Janeiro e outras cidades, tais como Caxias, São João de Meriti, Saquarema, Araruama etc., que possuem ônibus chegando no terminal João Goulart localizado nas imediações. Ademais, nas proximidades existem diversas estações de bicicletas públicas compartilhadas que podem ser utilizadas gratuitamente, após cadastro pessoal, por um período de até 60 minutos de segunda a sábado e até 90 minutos aos domingos. Para cada hora excedente é cobrado um valor de R\$8,00.

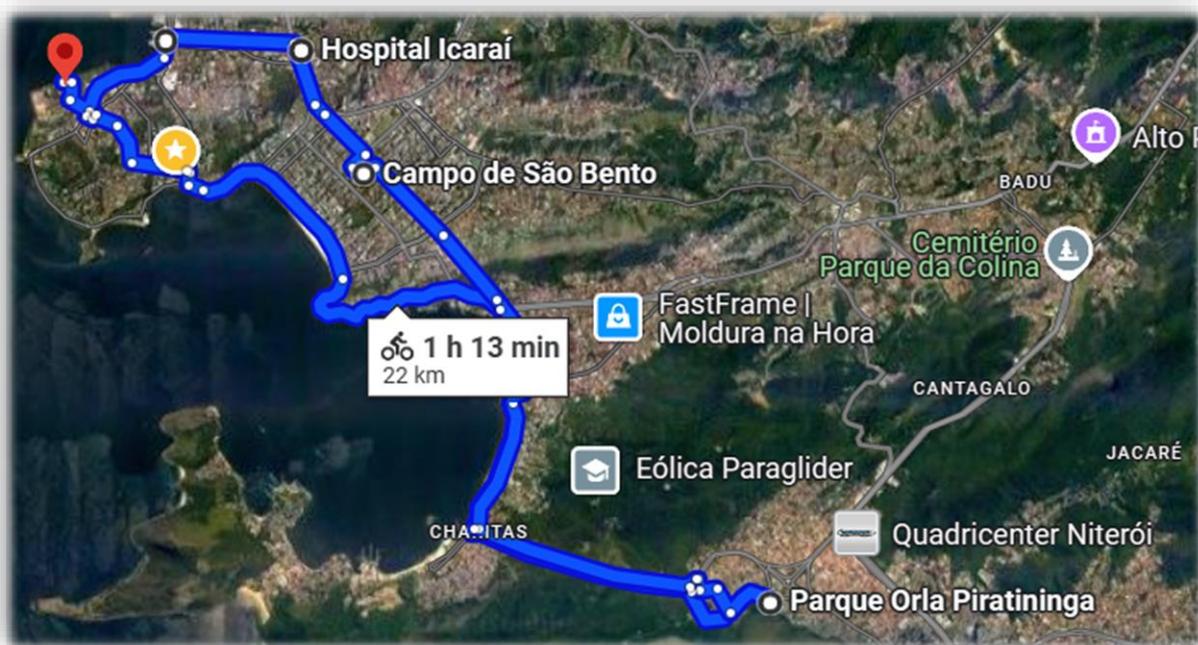
Já o POP como destino se justifica pelo fato de estar localizado na Região Oceânica, área que até então não havia sido explorada pelo ETTA (com exceção do plano de

cicloturismo que o contempla) e se tratar de parque inaugurado em setembro do corrente ano e ser um potencial pólo gerador de viagens turísticas (PGVT) por se tratar de um projeto de soluções baseadas na natureza (SBN) do Brasil, focado na preservação ambiental e no tratamento das águas da lagoa, além de oferecer espaços para lazer, cultura e esporte (Notícias, 2024).

Embora exista a possibilidade de uso das bicicletas compartilhadas, a equipe utilizou bicicletas do próprio ETTA adquiridas com recursos disponibilizados pela Faperj para aquisição de equipamentos. Ademais, ao longo do percurso, fez-se uso de pulseiras e relógios inteligentes, assim como do aplicativo (app) Strava para medições das atividades físicas ao longo do percurso, celulares para registros fotográficos e câmera Go-Pro para filmagem. Ressalta-se que as pulseiras e relógios inteligentes, assim como a Go-Pro também foram adquiridas com recursos Faperj.

De acordo com o Google Maps, o trajeto contempla um total de 22 km com tempo de deslocamento previsto em 1h13 sem paradas, o que não reflete o caso de deslocamento turístico (figura 1). Para este, considerou-se a média de 3h contemplando paradas conforme ocorre no cicloturismo em passeio ponto a ponto² (figura 1).

Figura 1: Percurso selecionado para o estudo de campo.



Fonte: Maps (2024).

² Paradas rápidas, para reposição de água e/ou captura de fotos, por exemplo. A previsão não incluiu visitas à atrações turísticas ao longo do percurso, tais como MAC e/ou Campo de São Bento.

O estudo de campo ocorreu no dia 26 de novembro de 2024, terça-feira. A temperatura neste dia registrou 34°C com sensação térmica de 36°C. A equipe saiu da FTH por volta das 7h30 e retornou às 11h.

Na continuação do documento são visualizadas duas partes. Na primeira, participantes do estudo de campo apresentam os dados coletados durante o percurso e finalizam relatando suas experiências. Na segunda parte, especialistas que tiveram acesso ao conteúdo primeiramente a partir de uma apresentação e, num segundo momento, à leitura do material, compartilham suas reflexões. Por fim, tem-se as considerações finais e o posfácio.

PARTE I

O CICLOTURISMO NA PRÁTICA: RELATOS E IMPRESSÕES DE CAMPO EM NITERÓI

Movimento e sustentabilidade: o papel da bicicleta na vida urbana

Por: Cauê Davi Vieira Zeferino³

Tenho observado muitas discussões sobre a bicicleta, mas como estudante de educação física, dois questionamentos me inquietam:

- de que forma a bicicleta contribui para a atividade física?
- de que forma a bicicleta contribui para a mobilidade ativa?

Talvez sejam perguntas que você leitor também se faça, mesmo não atuando na mesma área que eu. Então, independente das motivações que te levam a partilhar o mesmo questionamento, te convido a “pedalar” pelas próximas linhas onde coloco “minhas descobertas” após leituras em busca de respostas.

A bicicleta se apresenta como excelente forma de atividade física, pois oferece benefícios cardiovasculares, musculares e metabólicos. Assim, ajuda na melhoria do sistema cardiovascular, pois o ato de pedalar contribui para o aumento da frequência cardíaca e melhora a circulação sanguínea, fortalecendo o coração e reduzindo o risco de doenças cardiovasculares, como hipertensão e infarto.

Outro ponto é o fortalecimento muscular, porque o movimento repetitivo do pedalar trabalha, especialmente, os músculos das pernas, como quadríceps, isquiotibiais, glúteos e panturrilhas. Além disso, o uso de marchas diferentes pode ajudar a variar a intensidade e o esforço.

O baixo impacto também contribui na atividade, pois a bicicleta é menos agressiva para as articulações em comparação com atividades como corrida, sendo uma ótima opção para pessoas com problemas nos joelhos ou quadris.

Ademais, a bicicleta ajuda na queima de calorias e controle de peso. Pedalar regularmente ajuda a queimar calorias, contribuindo para a perda ou manutenção de peso e melhora a resistência e condicionamento físico, porque o uso contínuo da bicicleta

³ Graduando em Educação Física na Universidade Federal Fluminense (UFF). Bolsista de Desenvolvimento Acadêmico (UFF) no ano de 2024 vinculado ao grupo de pesquisa Experiências em Turismo e Transporte Ativos - ETTA (<https://ettauff.blogspot.com/>).

desenvolve a resistência cardiorrespiratória, tornando outras atividades físicas e do dia a dia mais fáceis.

Como muitas atividades aeróbicas, também contribui para a redução do estresse. Isto porque o ciclismo estimula a liberação de endorfinas, promovendo sensação de bem-estar e redução do estresse.

Ademais, a bicicleta se apresenta bastante versátil, pois pode ser usada tanto para exercícios e/ou lazer quanto como meio de transporte, promovendo uma rotina mais ativa e saudável.

Em resumo, a bicicleta é uma atividade completa e adaptável para diferentes níveis de condicionamento físico, além de ser uma alternativa sustentável e agradável. Primeira pergunta respondida, vamos para a segunda?!

A bicicleta passou a ser uma ferramenta essencial na promoção da mobilidade ativa, que se refere aos deslocamentos realizados com o próprio esforço físico, como caminhar ou pedalar. Ela pode ser um transporte sustentável visto que reduz a dependência de veículos motorizados, diminuindo emissões de gases de efeito estufa e poluição sonora, promovendo cidades mais limpas e silenciosas.

Também serve para a equidade da mobilidade urbana por ser um meio de transporte acessível financeiramente e eficiente para percorrer distâncias curtas e médias, especialmente em áreas urbanas. Além de reduzir o número de veículos nas ruas e, conseqüentemente, minimizar o descongestionamento do trânsito, melhorando o fluxo do tráfego e tornando as cidades mais funcionais.

Pesquisadores apontam que as facilidades cicloviárias, como ciclovias e ciclofaixas, são determinantes para incentivar o uso desse modal em cidades brasileiras, promovendo não apenas saúde, mas também rapidez e praticidade nos deslocamentos cotidianos concomitante à promoção da saúde.

A bicicleta, como meio de transporte, combina deslocamento e atividade física, contribuindo para o bem-estar geral e incentivando estilos de vida mais saudáveis. Ademais, facilita a ocupação do espaço urbano, pois as bicicletas ocupam menos espaço nas vias e nos estacionamentos, otimizando o uso do espaço público e permitindo o redesenho de áreas urbanas para pedestres e ciclistas.

Muitas cidades oferecem integração da bicicleta com outros modos de transporte, o que acaba ampliando as possibilidades de deslocamento e encorajando o uso dessa alternativa sustentável.

Por fim, o uso da bicicleta no dia a dia das cidades tem um impacto positivo significativo na “saúde” da sociedade, considerando aspectos físicos, mentais e ambientais. O incentivo ao uso da bicicleta não só melhora a qualidade de vida individual, mas também contribui para uma sociedade mais sustentável e equilibrada.

Segunda questão respondida, deixo registrado Carvalho (2012) que congrega a bicicleta como atividade física e transporte:

“A bicicleta é um transporte ativo que promove a atividade física regular, ajudando na prevenção de doenças cardíacas e crônicas, além de liberar endorfinas que melhoram o humor e reduzem o estresse. Também tem benefícios ecológicos, pois reduz as emissões de gases de efeito estufa e melhora a qualidade do ar, impactando positivamente a saúde pública.”

Ainda que tenha sido verificado os benefícios da bicicleta para a saúde e cidades. Não se deve desconsiderar os riscos em desenvolver uma atividade, tal como o cicloturismo, em que pode ocorrer por período prolongado e com diferentes níveis de dificuldades sem riscos, principalmente para aqueles que não possuem a frequência na realização de atividades físicas.

Por isso, indica-se a elaboração de questionário para os participantes, em termos técnicos, uma anamnese, com o objetivo de identificar padrões, sinais ou fatores de risco na realização da atividade. Guia básico⁴:

- parte I - identificação do respondente: idade, nome, altura, peso etc. (dados importantes visto que idade e peso, por exemplo, influenciam na resistência durante a realização da atividade, na frequência cardíaca etc.);
- parte II - outras perguntas, tais como: “Qual atividade física você pratica?”, “Pratica algum exercício físico?”. Essas perguntas são importantes para saber da condição física do indivíduo, se é sedentário, por exemplo;
- parte III - por último, perguntas como “ quantos quilômetros você já pedalou?” e “já fez algum exercício de bastante intensidade?”. Estas procuram entender o tipo de esforço físico que a pessoa está habituada a realizar, refere-se à dificuldade e demanda física do exercício, medido pela frequência cardíaca, consumo de oxigênio, ou percepção de esforço, pois permite avaliar se a pessoa pode realizar exercícios intensos de forma segura. Ademais, investiga a prática de ciclismo como uma atividade física regular, indica interesse na frequência e intensidade da prática (pedalar longas distâncias exige esforço cardiovascular e resistência) e ajuda a avaliar o nível de condicionamento físico ou a predisposição para atividades de longa duração.

⁴ Sugestão do autor.

A anamnese serve tanto para fins informativos quanto para planejamento, como na elaboração ou execução de atividades e/ou exercícios ou na detecção de possíveis limitações físicas. Além disso, permitem um melhor entendimento do estilo de vida da pessoa e do impacto da atividade física em sua saúde.

Do pulso para a pesquisa: a tecnologia de relógios e pulseiras inteligentes para medição de dados

Por: Letícia Maria de Souza⁵ e Raphael Rodrigues Machado Brandão⁶

Para a pedalada realizada, utilizamos dois modelos de marcadores para coletar informações sobre quilometragem, intensidade, velocidade, entre outros dados, além do aplicativo Strava para complementá-los. Dos seis participantes, quatro utilizaram a pulseira inteligente Amazfit Band 7 e dois utilizaram o relógio inteligente Amazfit GTS.

Para a utilização das pulseiras, foi necessário que tivéssemos um celular junto para registro de localização, visto que as pulseiras não possuem uma ferramenta para colher essa informação por si só. Os celulares ficam conectados pelos aparelhos via Bluetooth registrando as informações das pulseiras e dos relógios através do aplicativo Zepp, que salva tudo o que foi coletado durante a pedalada. Para isso, utilizamos a função “Treino”, na opção “Ciclismo ao ar livre”.

Com a utilização desses equipamentos, foi possível registrar dados como: distância, duração, velocidade média e máxima, ritmo cardíaco médio e máximo, altimetria inicial e final e ponto mais alto. Nas informações sobre o percurso, como altimetria e distância, foi possível fazer uma média sobre os dados coletados, enquanto as informações sobre esforço do cicloturista variam muito de pessoa para pessoa, tendo em vista que o condicionamento e frequência que realiza atividades físicas altera a experiência para cada um.

Informações coletadas e respectivas médias:

Distância	23,987 km	Duração	3h16
Velocidade média	7 km/h	Velocidade máxima atingida	30,32 km/h
Ritmo cardíaco médio	120 bpm	Ritmo cardíaco máximo atingido	186 bpm
Altimetria inicial	5 m	Altimetria final	3 m
Ponto mais alto	34 m	Queima de calorías média	944 kcal

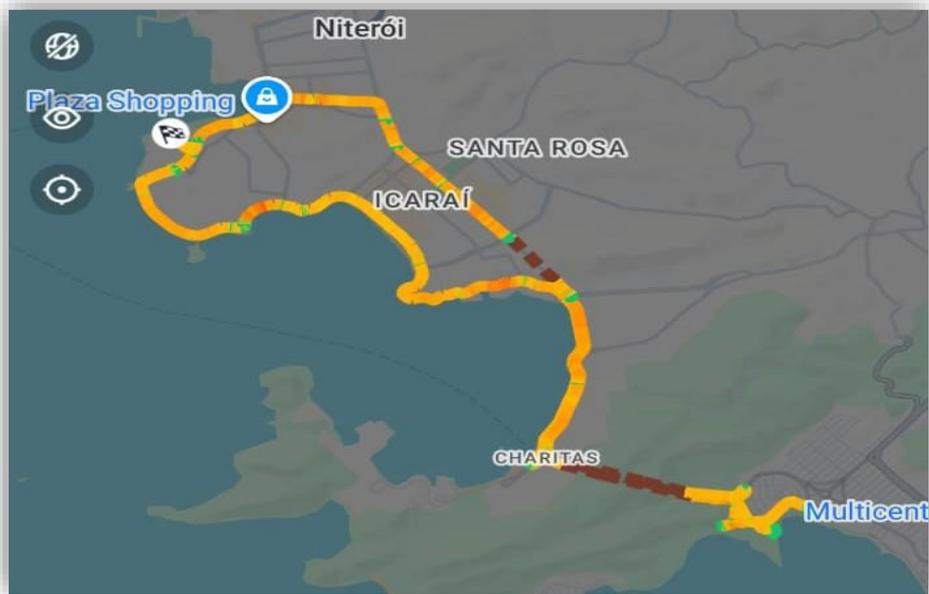
Os equipamentos também possibilitaram visualizar o mapa do percurso em função da velocidade que foi realizada. No mapa, o percurso é diferenciado por cores, onde verde é

⁵ Graduanda em Turismo na Universidade Federal Fluminense (UFF).

⁶ Graduando em Turismo na Universidade Federal Fluminense (UFF) e colaborador do grupo de Pesquisa Experiências em Turismo e Transporte Ativos – ETTA (https://ettauff.blogspot.com/) em projeto com apoio da Faperj.

mais devagar e vermelho mais rápido (figura 2). Dessa forma, é possível estudar as motivações da variação da velocidade e se há fatores que limitam o tráfego de bicicleta, como fluxo de pessoas ou condições da via.

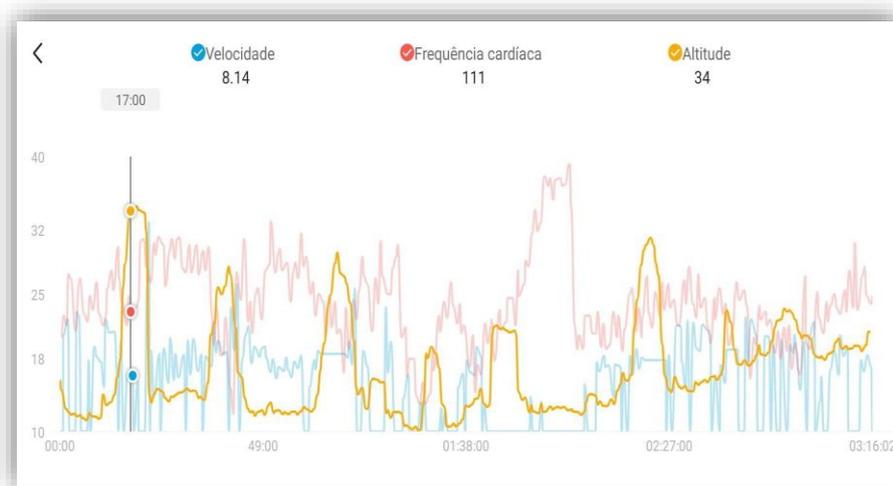
Figura 2: Mapa do percurso com velocidade variada por cores⁷.



Os equipamentos também fornecem gráficos que relacionam velocidade, altura e batimentos cardíacos comparados por trecho. Com esses dados, pode-se relacionar onde o participante realizou mais esforço, onde foi mais rápido e se a altura pode ter influência nesses números e vice-versa. Na figura 3, observa-se que onde a velocidade foi maior, é também o ponto mais alto, justamente na entrada do Museu de Artes Contemporânea (MAC).

⁷ A cor marrom se refere aos momentos em que se trafegou dentro do túnel e não possível medir a velocidade.

Figura 3: Gráfico Velocidade x Altimetria x Frequência cardíaca.



Além da tabela fornecendo a altitude, o aplicativo também fornece este dado em função do relevo do trajeto. Na figura 4, apresenta-se a distribuição da inclinação, onde informa que a maior parte da pedalada foi realizada em terreno plano, uma característica que faz Niterói ser um destino propício para o cicloturismo.

Figura 4: Distribuição de inclinação.



As pulseiras/relógios também registram o esforço feito e dividem por zonas de frequência cardíaca, separadas em cinco grupos:

- Máx. VO2 - 178 a 198 bpm;
- Anaeróbico - 158 a 177 bpm;
- Aeróbico - 138 a 157 bpm;
- Intensivo - 118 a 137 bpm;

- Leve - 99 a 117 bpm.

A atividade foi predominantemente caracterizada como uma atividade intensiva. Pela variação da atividade sentida pela pessoa, alguns participantes conseguiram atingir o nível Anaeróbico de atividade no máximo, enquanto uma participante atingiu o nível Máx. VO2.

Foi utilizado também o Strava, aplicativo criado em 2009 pelos amigos Mark Gainey e Michael Horvath, ex-colegas da Universidade de Harvard, cujo objetivo era desenvolver uma plataforma que unisse desempenho esportivo, interação social, e recordes pessoais. Portanto, além de registrar os mesmos dados que o relógio e a pulseira, o Strava permite que os usuários possam criar uma equipe e no fim comparar os dados um do outro. Ademais, o app possibilita monitorar cada trecho e analisar detalhadamente onde teve maior esforço, onde a velocidade aumentou ou diminuiu.

É possível ainda verificar a própria evolução já que a cada segmento fica uma medalha mostrando seu recorde. Nas figuras 5 e 6 é possível ver exemplos dessas funcionalidades.

Figura 5: Imagem de recorde

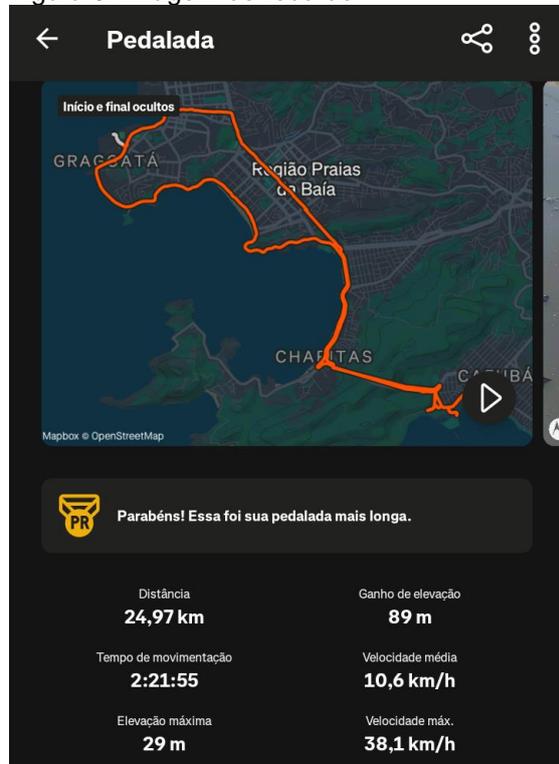
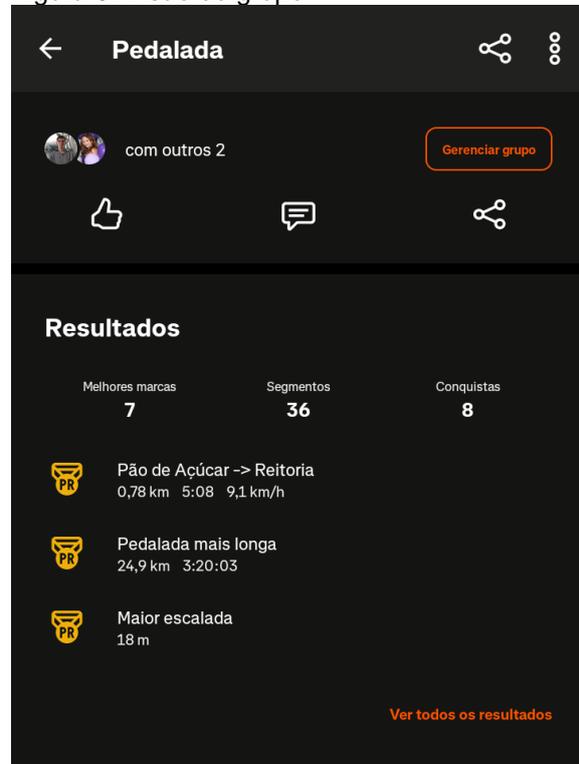


Figura 6: Visão do grupo



A coleta desses dados demonstrou que, apesar do grupo ter ido junto, mantendo velocidades parecidas, cada participante sentiu a atividade de um jeito. Ao longo das 3h16, realizou-se uma única parada para descanso que foi no ponto de destino, o próprio Parque Orla Piratininga (POP) para contemplação da paisagem e, em alguns pontos do percurso, paradas rápidas apenas para tomar água.

No geral, a impressão dos participantes foi que a atividade do cicloturismo é capaz de ser realizada de uma forma tranquila para qualquer pessoa, apesar do nível de esforço em alguns pontos exigir mais de nós.

Clicando o destino: fotografias na pesquisa e experiência turística

Por: Helga Cristina Menezes Mathias Netto⁸

“Cruzar fronteiras permite uma nova percepção das coisas.”

Nelson Brissac Peixoto

A notoriedade de um destino é um dos aspectos mais comuns na indústria do turismo. Assim, o destino turístico é formado por diversos elementos interligados e bem estruturados, que incluem recursos naturais, a população local, a infraestrutura de transporte, atrações turísticas, imagens associadas, instalações turísticas e a infraestrutura em geral.

Dessa forma, sabe-se que um dos meios que tornaram um destino notório, nos últimos anos, é a influência das imagens que ganharam um impulso significativo graças ao avanço das tecnologias, especialmente com a popularização das redes sociais e a proliferação de dispositivos móveis.

A facilidade de acesso a fotografias e vídeos que retratam locais exóticos, paisagens deslumbrantes e experiências únicas gerou um fenômeno global de atração visual, que impacta diretamente o comportamento de viagem. Logo, como apontado por Lee, Chao e Lin (2016), tirar fotos é uma maneira de os turistas preservarem as memórias de suas vivências durante a viagem.

Pode-se dizer que o imaginário do turista parece não se consolidar sem a presença da fotografia e dos próprios turistas que a capturam, de modo que a fotografia se torna um elemento essencial, integrando os componentes audiovisuais que tornam as experiências dos viajantes mais vívidas e marcantes (Figueiredo e Ruschmann, 2004).

Essa revolução visual tem desempenhado um papel central no aumento do interesse em determinados destinos turísticos, muitas vezes despertado por uma simples fotografia. Como destaca o pesquisador Urry (1990), as imagens são fundamentais para moldar a percepção dos turistas sobre os destinos, criando expectativas e atraindo-os para locais específicos, muitas vezes antes mesmo de sua visita.

⁸ Advogada que concilia as atividades profissionais com a graduação em turismo na Universidade Federal Fluminense (UFF).

De acordo com Anholt (2007), as imagens de um destino não são apenas representações, mas também estratégias de branding que ajudam a formar a identidade de um lugar e sua competitividade no mercado global. As imagens, portanto, têm um papel fundamental na promoção do destino, funcionando como um dos principais fatores que influenciam a decisão de viagem dos turistas.

No entanto, a questão das imagens no turismo não se limita à sua capacidade de atrair. Como destaca Meer e Pomerol (2012), o acesso fácil a essas imagens também afeta o processo de decisão, já que os turistas começam a planejar suas viagens com base nas imagens que consomem, criando um desejo de experimentar a realidade retratada. Isso resulta em um processo de idealização, onde os turistas se baseiam em representações visuais para determinar suas escolhas, muitas vezes sem considerar as complexidades e a realidade local.

Portanto, a imagem visual tornou-se uma poderosa ferramenta na escolha do destino turístico, sendo um elemento essencial na formação da percepção e da decisão do turista. Com isso, Krippendorf (2003), acertou ao dizer que o ser humano não nasceu com o instinto de ser turista, mas sua curiosidade e a necessidade de se deslocar o transformaram em um viajante.

Dessa maneira, a popularização das imagens digitais e a facilidade de compartilhamento, aliadas ao impacto das redes sociais, redefiniram o modo como os turistas escolhem seus destinos, fazendo da fotografia e da mídia visual ferramentas essenciais no marketing turístico moderno.

Durante a pedalada de 24 km, nossa equipe capturou uma série de fotos que documentam não apenas o esforço físico, mas também a beleza das paisagens e os momentos de interação ao longo do percurso. As imagens refletem a diversidade do trajeto, que incluiu desde trechos tranquilos em meio à natureza até os desafios enfrentados nas subidas mais íngremes. Cada foto mostra a energia do grupo e as paisagens que acompanharam nossa jornada. Essas imagens não apenas servem como recordação da experiência vivida, mas também como testemunhos da conexão entre os membros da equipe e o ambiente ao seu redor.

Diante disso, segundo Gastal (2005):

"O imaginário é o sonho que se torna realidade, a força que move indivíduos e grupos. Quando se cria, sonha e imagina, seu desejo de fazer acontecer aumenta e lhe dá motivos para tentar coisas novas. 'Você não acredita na ficção, você vive nela'. Isso significa que a imaginação corresponde ao conhecimento socialmente compartilhado, muitas vezes inconsciente e naturalizado. No qual não

é questionado, e junto com a criação da imaginação, o desejo de realizá-la também é criado".

Portanto, o imaginário não se limita a um simples exercício mental, mas é uma força motivadora que impulsiona os indivíduos e grupos a buscar a realização de seus desejos e sonhos. A partir dessa compreensão, pode-se perceber que o imaginário está intimamente ligado à capacidade de sonhar, criar e concretizar novas possibilidades, sendo um fator essencial para a ação e a transformação do real.

Através disso, é importante salientar que a equipe deste trabalho utilizou como parâmetro a escolha do percurso pelos atrativos turísticos que são ou podem motivar o turista a utilizar a bicicleta como um meio de locomoção, permitindo a concretização do que antes fazia parte do imaginário.

Com isso, as fotografias a seguir são um convite para fazer uma verdadeira imersão diante das imagens apresentadas. Observe cada detalhe, cada cenário e cada expressão capturada nas fotos⁹. Permita-se sentir a atmosfera, como se estivesse pedalando ao lado dessas imagens.

Foto 1: Orla do campus da Praia Vermelha



Foto 2: Visão da cidade do Rio de Janeiro



⁹ Todas as fotos são de arquivo próprio da autora e cedida ao ETTA.

Foto 3: Ilha da Boa Viagem



Foto 4: MAC



Foto 5: Orla da praia de Icaraí



Foto 6: Orla das praias de São Francisco e Charitas



Foto 7: Ilha do Pontal



Foto 8: POP



Foto 9: Avenida Roberto Silveira

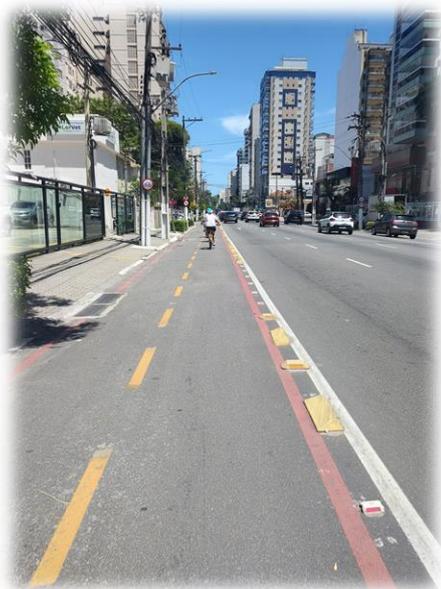


Foto 10: Campo de São Bento



Foto 11: Avenida Ernani do Amaral Peixoto



Foto 12: Calçadão ao lado da estação das Barcas



Foto 13: Praça Juscelino Kubitschek (JK)¹⁰



Foto 14: Reserva Cultural



Agora, pergunte a si mesmo: será que essas fotos influenciam a sua decisão de escolher este percurso? O que elas despertam em você? Uma sensação de aventura, de descoberta, ou talvez de conforto? A resposta pode revelar mais sobre suas próprias escolhas e desejos do que você imagina.

¹⁰ Também conhecida pelas gerações mais novas (até 20 anos de idade) de Praça Branca.

Para a equipe vale cada quilômetro pedalado, pois oferece a oportunidade de conhecer novos lugares de uma maneira diferente e ativa. Ao pedalar, é possível se conectar com o ambiente de uma forma mais íntima e intensa, permitindo que cada paisagem se revele de forma única. O vento no rosto, os sons da natureza e os detalhes que muitas vezes passam despercebidos a uma distância maior se tornam mais presentes e marcantes.

O percurso percorrido, como será mostrado nas próximas fotos, contou com uma infraestrutura de ciclovias que, em sua maior parte, apresentava boas condições para uso. As ciclovias estavam bem sinalizadas, com trechos agradáveis e tranquilos para pedalar, permitindo que a experiência fosse mais segura e confortável. Isso fez toda a diferença na exploração de Niterói, tornando o trajeto mais agradável e permitindo uma vivência mais intensa das paisagens e pontos turísticos da cidade.

Foto 15: Campus Praia Vermelha (Postes e Plantas na ciclovia)



Foto 16: Subida do MAC



Foto 17: Calçadão da praia de Icaraí



Foto 18: Estrada Fróes



Foto 19: Calçadão da praia de São Francisco

Foto 20: Orla da lagoa de Piratininga



Outro aspecto positivo da infraestrutura de Niterói para ciclistas é o sistema público de compartilhamento de bicicletas, idealizado pela prefeitura e chamado NitBike. As bicicletas são gratuitas para um tempo de uso inicial, permitindo que moradores e turistas possam desfrutar do serviço sem custos por um período determinado. Após esse tempo, há uma cobrança de R\$ 8,00 a cada hora excedida. As estações NitBike estão estrategicamente localizadas em pontos de grande circulação, como praças e áreas comerciais, facilitando o acesso ao serviço. Essa iniciativa não só promove a mobilidade sustentável e a utilização da bicicleta como meio de transporte, mas também incentiva hábitos mais saudáveis

e ecológicos. Além disso, o sistema oferece uma forma prática e acessível de explorar a cidade, tornando o cicloturismo mais acessível a todos.

Foto 21: Estação da NITBIKE



No entanto, a parte mais desafiadora do percurso foi a travessia pelo túnel de Charitas, no sentido Piratininga. A iluminação nesse trecho era insuficiente, o que dificultava a visibilidade, além de a ciclovia ser apertada, com pouco espaço para manobras. Durante a travessia, encontrou-se ainda água no chão e resíduos de lixo, o que tornou a passagem ainda mais desconfortável e exigiu mais atenção.

Foto 22: Túnel Charitas



Outro ponto que apresentou desafios foi o túnel que liga os bairros São Francisco e Icaraí. Seguindo este sentido, uma única ciclovia divide espaço com pedestres e ciclistas que pedalam em sentido contrário. O espaço apertado torna o trajeto um pouco complicado, exigindo cuidado redobrado para evitar colisões e garantir a segurança de todos.

Foto 23: Túnel São Francisco



Foto 24: Avenida Amaral Peixoto trecho da calçada levantada



Já na Avenida Ernani do Amaral Peixoto, a ciclovia apresenta obstáculo causado por raiz de árvore à beira da calçada. O asfalto se elevou devido ao crescimento da raiz, criando ondulações no percurso e exigindo mais atenção para evitar quedas.

Durante o percurso, a questão dos cruzamentos exigiu atenção especial, principalmente em alguns trechos da Avenida Roberto Silveira e no final da Avenida Amaral Peixoto, próximo à avenida Visconde do Rio Branco. Nessas áreas, a ciclovia perpassa cruzamentos movimentados, o que torna o trajeto mais arriscado. Em alguns pontos, os ciclistas precisam reduzir a velocidade e estar atentos aos veículos que entram ou saem das ruas transversais, já que nem todos os motoristas se atentam à presença dos ciclistas.

Foto 25: Cruzamento entre avenidas Ernani do Amaral Peixoto e Visconde do Rio Branco



A experiência mostrou a necessidade de melhorias na segurança dos cruzamentos, com uma infraestrutura mais adaptada para garantir a segurança tanto dos ciclistas quanto

dos motoristas. Apesar desses desafios pontuais, o restante do percurso contou com boas condições, permitindo que a pedalada fosse, no geral, uma experiência positiva e enriquecedora.

Foto 26: Equipe



Do Campo para a Tela: Produção de Vídeo com Go-Pro na Pesquisa de Cicloturismo

Por: Raquel Marins do Nascimento¹¹

Estar inserido nas tecnologias mais recentes nos permite perceber como o uso de certas ferramentas se tornou essencial para o registro de momentos que, anos atrás, ficariam guardados apenas na memória. Atualmente, a criação de vídeos ganhou uma proporção tão grande que reconfigurou a maneira como as memórias são registradas, quais momentos são considerados importantes e quais merecem ser compartilhados nas redes sociais. Neste trabalho, a equipe de alunos registrou, por meio de filmagens, o trajeto realizado de bicicleta até o Parque Orla Piratininga (POP), visando compartilhar a perspectiva do ciclista sobre os atrativos turísticos visitados.

O equipamento utilizado foi a câmera Go-Pro Hero 10, pertencente ao grupo de pesquisa Experiências em Turismo e Transporte Ativos (ETTA) e adquirido com recursos da Faperj. A execução do projeto se deu por meio da leitura do manual do fabricante e dos conhecimentos prévios adquiridos pela estudante responsável, que já havia utilizado a câmera em outros trabalhos acadêmicos. A gravação do trajeto foi realizada com a câmera fixada a um suporte peitoral utilizado pela aluna, o que lhe proporcionou maior autonomia e segurança para pedalar e filmar simultaneamente. Durante os diferentes trechos do percurso, o estudo de cicloturismo foi registrado, com filmagens de aproximadamente dois minutos de duração, totalizando mais de vinte vídeos que capturam os diversos cenários da cidade de Niterói. A filmagem na perspectiva do ciclista permitiu ao grupo perceber os desafios e os momentos de alívio ao pedalar pela cidade. Ao contrário das fotografias, que oferecem uma visão estática da paisagem, o vídeo possibilita "vivenciar" o espaço sobre duas rodas. Os cenários em movimento inserem o espectador nos caminhos que conduzem aos atrativos turísticos.

Vale ressaltar que, assim como as fotografias, as filmagens passaram por tratamento de imagem e edição. Portanto, não se trata de um conteúdo "cru", sem manipulação, pois até mesmo a pessoa responsável pela captura das imagens possui convicções próprias sobre o que é certo ou errado, bonito ou feio. Com isso em mente, foram selecionados takes que capturaram o trajeto desde o Bloco H do campus Gragoatá da Universidade Federal

¹¹ Graduanda em Turismo na Universidade Federal Fluminense. Bolsista de iniciação científica pelo CNPq no grupo de pesquisa Experiências em Turismo e Transporte Ativos – ETTA (<https://ettauff.blogspot.com/>) em 2023 e 2024 período em que também atuou como colaborado em projeto financiado pela Faperj.

Fluminense até o POP, disponibilizado no link: <https://drive.google.com/file/d/1iNG1BLqu-J6GiyELCueAOYa50l3UvXPf/view?usp=sharing>

Pesquisa e pedal: a experiência no cicloturismo em Niterói

Pedalar, para mim, foi algo muito bom, nunca tinha pedalado tantos quilômetros como eu pedalei nessa atividade. A cada pedalada, eu me sentia mais conectado ao ambiente ao meu redor, como se cada movimento me aproximasse das paisagens que antes pareciam distantes e inalcançáveis. Foi incrível explorar lugares que eu nunca havia visitado antes e observar os detalhes de ruas desconhecidas.

Por outro lado, o trânsito e o calor foram desafios que não pude ignorar. O calor me desgastava, tornando o percurso mais cansativo do que eu imaginava. E o trânsito, com seus ruídos e movimentos imprevisíveis, me fazia desejar que as cidades fossem mais acolhedoras para os ciclistas. Apesar disso, cada metro percorrido valeu a pena.

Os quilômetros rodados exigiram muito do meu corpo, e ao final, o cansaço se misturava com a satisfação que te lembra da força que você tem e do quanto é capaz de ir além...

Sem dúvida, pedalar é mais do que um simples ato de movimentar-se sobre duas rodas. É explorar, superar limites e, acima de tudo, viver o momento presente de uma forma única.

Cauê Davi Vieira Zeferino

Começo esse relato dizendo que nunca havia feito cicloturismo, embora goste bastante de bicicleta, para mim ela sempre foi sinônimo de meio de transporte, sempre a usei para me deslocar da minha casa para algum destino, sem prestar muita atenção nos detalhes do caminho em si.

Ficou combinado que o encontro seria às 7h da manhã no Bloco H do campus Gragoatá, para pegarmos as bicicletas, conectarmos os relógios e outros itens necessários para a pesquisa, não gosto de acordar cedo, mas estava bem animada e ansiosa, por isso acabei acordando cedo até demais, tomei um café reforçado e ainda levei frutas para compartilhar com os colegas.

O grupo havia decidido seguir pela orla que é um local bastante turístico com um belíssimo visual que começa passando pelo Castelinho do Gragoatá um “castelo” recém restaurado que hoje é a sede da Coordenadoria Niterói de Bicicleta (CONIB) localizado na praça das bicicletas, seguindo pela ilha da Boa Viagem, Museu de Arte Contemporânea

(MAC), praia das Flechas, e toda orla da praia de Icaraí. Coloquei na minha cabeça que não estava apenas indo para o destino que seria o Parque Orla Piratininga (POP), e sim vivenciando uma experiência de cicloturismo e tentei, ao máximo, observar a paisagem durante o percurso.

A parte mais íngreme do trajeto foi a subida do MAC e subir descansada foi a melhor opção, não achei a subida tão pesada quanto havia achado outras vezes, e particularmente amo a descida do MAC, é como uma recompensa pelo esforço!

A pedalada seguiu pela estrada Fróes em direção à praia de São Francisco, eu nunca havia passado por ela, e considerei esse segmento do trecho um pouco tenso, pois tem curvas bem fechadas e a ciclofaixa além de ser mão dupla e super estreita, ainda é dividida com pedestres. Segui por ciclofaixas até chegar ao túnel Charitas-Cafubá, foi minha primeira vez pedalado em um túnel e, sinceramente, achei a experiência muito ruim, estava muito escuro, tinha a sensação que iria me ralar nas paredes ou que iria cair por cima da mureta! Ver a luz no fim do túnel nunca me pareceu tão bom.

Do outro lado do túnel era tudo novo para mim, e descobri um lugar chamado Ilha do Pontal, passei por uma trilha para chegar lá, tinha uma parte cheia de lama e era necessário passar por uma pequena e estreita madeira no chão, desequilibrada como sou tive que descer da bicicleta para passar, apesar disso gostei bastante da pausa, além de ser um pequeno descanso deu para tirar fotos legais em um mirante.

A próxima parada já foi no POP, que era bem próximo, e lá deu para comer as bananas, pegar uma água gelada na bolsa, descansar um pouco e até ver um jacaré!

Saí do parque com destino ao Gragoatá, dessa vez por outro caminho, pedalando pela ciclofaixa até o túnel Icaraí-São Francisco, a experiência dessa vez foi um pouco melhor, não estava tão escuro e o caminho é uma pequena descida, o que facilita a vida, pois na volta já estava batendo o cansaço.

A volta foi tranquila, sempre tenho a impressão que voltar é sempre mais rápido e também achei bem mais perto chegar ao centro pelo túnel Icaraí-São Francisco ao invés de pegar a Froés. Na maior parte do tempo pedalei por ciclovias e só foi necessário um pouco mais de atenção na avenida Ernani do Amaral Peixoto, pois apesar de ter ciclofaixas tem muitos cruzamentos, porém o último percurso é bem tranquilo. A ciclovia está nova e também tem um visual bonito com a reforma do espaço feita pela prefeitura.

Particularmente foi uma experiência nova e muito agradável para mim, consegui prestar atenção no caminho e de fato fazer cicloturismo, não que tenha sido fácil, porque tenho dificuldade em fazer mais de uma coisa ao mesmo tempo. Logo, pedalar e observar ao meu redor foi algo realmente novo e desafiador, além disso, nunca tinha pedalado por tantos quilômetros. Foi realmente uma experiência incrível, e que pretendo repetir outras vezes.

Letícia Maria de Souza

A pedalada foi relativamente tranquila, especialmente para quem buscava se aventurar um pouco mais por Niterói. Um dos destaques do percurso foi a ida até o POP, em Piratininga, que valeu muito a pena. A rota seguiu pela orla, com vistas agradáveis e uma brisa fresca. No entanto, houve um momento um pouco mais desafiador durante a subida para o MAC, onde a elevação foi considerável, exigindo mais esforço, mas vale a pena!

Após essa subida, a descida para a praia de Icaraí trouxe uma sensação muito gostosa, com o vento vindo do mar aliviando o calor e proporcionando um momento de prazer na pedalada. Esse trecho também permitiu aproveitar a vista da cidade enquanto o ritmo mais suave da descida ajudava a recuperar o fôlego. Embora a descida fosse um pouco íngreme, ela trouxe uma sensação de liberdade.

Foi importante começar a pedalada cedo, principalmente para evitar o desgaste excessivo causado pelo calor intenso que é característico do clima do Rio. Durante o trajeto, percebi o calor mais forte na região de São Francisco/Charitas, uma área onde não há grandes edifícios à beira-mar que proporcionem sombra, o que fez com que o calor fosse ainda mais difícil de suportar.

Ao seguir o percurso, passava pelo túnel de Charitas, e ao atravessá-lo percebi que o lado da ida não estava tão bem iluminado, o que dificultou a visibilidade. A ciclovia naquele trecho era bastante apertada, com pouco espaço entre a parede de pedra do túnel e a mureta. Essa falta de iluminação exigiu maior atenção, e uma lanterna seria fundamental para garantir maior segurança durante a travessia.

Antes de acessar o POP, o grupo parou na Ilha do Pontal, um ponto turístico que, apesar de sua importância, estava bastante negligenciado: matos altos, sinais de depredação e um estado geral de abandono. No entanto, a vista, embora limitada, ainda compensou o esforço para chegar até ali, com belas vistas da Lagoa de Piratininga e da Pedra.

O retorno foi mais desafiador. No túnel de São Francisco, a iluminação estava melhor, mas me deparei com um maior fluxo de pedestres e ciclistas fazendo o trajeto, o que dificultou a passagem, especialmente em um espaço tão apertado. Já na avenida Ernani do Amaral Peixoto a ciclovia não estava bem conservada, com irregularidades que exigiam atenção redobrada para evitar quedas ou outros incidentes. Também foi preciso ter cuidado nos cruzamentos, pois as ruas estavam bem movimentadas e muitos motoristas pareciam não dar a devida atenção à passagem dos ciclistas.

O percurso de volta foi mais cansativo devido ao calor intenso. O sol estava forte e, com o calor excessivo, a fadiga chegou mais rapidamente, tornando a pedalada mais difícil e exigindo mais esforço para continuar. Apesar dos desafios, a experiência foi gratificante, permitindo conhecer diferentes paisagens e vivenciar as diversas condições de Niterói de uma maneira única.

Com certeza, faria essa pedalada novamente. A experiência foi única e proporcionou uma conexão profunda com os lugares visitados, além de momentos de prazer e superação. A infraestrutura das ciclovias ao longo do percurso foi um grande diferencial, garantindo segurança e conforto durante o percurso. Gostaria que mais lugares tivessem a mesma infraestrutura das ciclovias encontradas nesse trajeto, pois isso permitiria explorar ainda mais as áreas ao redor, criando novas possibilidades de roteiros e ampliando as opções para quem deseja conhecer as cidades de uma forma mais sustentável e prazerosa. Com mais ciclovias bem estruturadas, o potencial para o cicloturismo seria ainda maior, e poderíamos aproveitar cada canto das adjacências com muito mais facilidade e segurança.

Helga Cristina Menezes Mathias Netto

Minha experiência com bicicletas nunca foi muito intensa, sempre utilizava ela mais como um meio de transporte para distâncias curtas. Atualmente, uso a bicicleta para ir para a faculdade e também para ir para academia, distâncias que não passam de dois quilômetros e o meu máximo de pedalada havia sido em setembro, quando pedalei por 16 quilômetros ao longo de 3 horas e considerei extremamente cansativo, mesmo me considerando uma pessoa em forma, mas acredito que o pior foi o sol que estava forte no dia. Nessa pedalada rumo ao POP, já imaginava que seria mais cansativa ainda.

Começando a pedalada, decidimos ir pelo caminho mais turístico de Niterói, pela orla da Boa Viagem, passando pelo Museu de Arte Contemporânea (MAC) que, por sinal, fica em uma elevação de mais de 30 metros. Apesar de chegar no topo sem fôlego, achei mais tranquilo do que imaginava e, além disso, havia a descida de lá, onde foi extremamente satisfatório pedalar. Após isso, passamos pela movimentada praia de Icaraí, onde fomos mais devagar por conta das pessoas andando no calçadão, e seguimos por uma subida mais suave na estrada Leopoldo Fróes, que possui ciclovia, porém em alguns pontos ela é apertada, quase sendo impossível ser bidirecional.

Ao chegar em São Francisco, optamos por seguir pelo calçadão da praia até o túnel Charitas-Cafubá, túnel esse com mais de 1,5 km e alguns pontos escuros que me davam até tontura. Logo após, ao chegar no Cafubá, encontramos o POP e paramos para observar a paisagem do parque inaugurado a pouco tempo. No retorno, passamos pelo túnel novamente e optamos por voltar pela ciclovia, no vão central da orla de Charitas e São Francisco, até o Túnel Raul Veiga, que nos levava até Icaraí. Esse é menor do que o primeiro, mas ele possui pouco espaço para os ciclistas que pedalam nos dois sentidos e foi uma experiência um tanto claustrofóbica. Ao chegar em Icaraí, passamos pela ciclovia da avenida Roberto Silveira de uma forma meio caótica, devido ao grande fluxo de carros, mas não considerei negativo para a experiência. Posteriormente, fomos para o Centro passando por dentro de Niterói, pela

avenida Ernani do Amaral Peixoto, diferentemente do caminho de ida. Passamos pela calçada da praça Araribóia recém reformada, onde finalmente ficou tranquilo para passar de bicicleta.

Quase 100% do caminho estava com infraestrutura cicloviária, o que tranquilizou muito a mim e aos outros participantes. Graças a esse fato, acho que o percurso de 24 quilômetros foi feito de forma muito tranquila e a paisagem ao redor dele também me fez esquecer do cansaço, junto a brisa do mar que vinha da baía de Guanabara. Antes, pensava que pedalar tal distância era uma “sentença de morte”, mas descobri que foi uma experiência muito saborosa, calma e bonita, ainda mais que ocorreu pela parte da manhã (certamente não faria isso no sol de meio dia do Rio de Janeiro). Por fim, essa aventura me mostrou que pedalar por grandes distâncias pode ser bem divertido e tenho certeza que farei uma pedalada dessa pela orla de Niterói novamente, talvez até mais longe para ir para as praias da Região Oceânica.

Raphael Rodrigues Machado Brandão

Começarei este relato de forma diferente, pois antes do dia 26 de dezembro, quando pedalei por Niterói, tive momentos essenciais para que tudo ocorresse da melhor forma. As aulas teóricas com o grupo de pesquisa Experiências em Turismo e Transporte Ativos (ETTA) e os ajustes das bicicletas (que foram desde a altura do selim até a importância do alongamento antes da atividade física) me fizeram sentir preparada para as pedaladas na rua.

O destino (Parque Orla Piratininga - POP) foi sugestão de um dos meus colegas de classe e, apesar de termos verificado a rota de bicicleta no Google Maps, não percebi o quanto o trajeto seria longo. Pedalei pelo Gragoatá, passei pelo Castelinho do Gragoatá – prédio tombado pelo Departamento de Preservação do Patrimônio Cultural (DePAC) e atual sede do “Niterói de Bicicleta” que recentemente foi revitalizado (e está muito bonito), parei para tirar fotos e, em seguida, fui em direção à Ilha da Boa Viagem.

Próximo a esse trecho, pedalei (e posso dizer com orgulho) e subi a ladeira do MAC com todo o fôlego. Este momento foi especial para mim, pois diversas vezes, ao tentar subir pedalando, falhava miseravelmente. Porém, naquele dia foi diferente, graças ao condicionamento físico e ao apoio dos meus colegas. Segui pela praia de Icaraí, compartilhando o espaço do calçadão com os pedestres. O ritmo mais lento me permitiu observar as atividades que aconteciam ao meu redor.

Durante o trajeto pela estrada Fróes, comecei a ficar tensa. Para mim, aquela ciclovía é a pior de todas, devido ao seu pequeno tamanho, as curvas sinuosas, os carros próximos e por ser bidirecional. Naquele momento, sabia que toda a atenção era pouca — e eu estava

certa... Por um descuido, comecei a conversar com uma colega depois de ter passado uma curva sinuosa, relaxei e comecei a conversar, sem perceber que estava indo na direção contrária da ciclofaixa. Quando me aproximei de outra curva, um ciclista em uma *bike speed* veio em minha direção, e eu precisei desviar rapidamente para não ser atingida. De fato, estava errada, e nessas horas lembrei das razões de gostar da bicicleta ergométrica em academias, pois não há possibilidade de acontecimentos tensos como esse.

Passei pela orla de Charitas, e foi a primeira vez que pedalei dentro de um túnel. A ausência de iluminação em alguns trechos dificultou as pedaladas, mas, em contrapartida, estar em grupo naquele momento fez toda a diferença, assim como na volta, quando percorri a avenida Roberto Silveira com o fluxo intenso de automóveis e pedestres. A experiência do turismo de bicicleta por Niterói ampliou minha percepção sobre a cidade e me mostrou como, em diferentes bairros, a experiência turística pode ser transformada pelos pedais.

Raquel Marins do Nascimento

Parte II

Leituras Cruzadas:

Especialistas refletem sobre as Experiências de Campo

A experiência de “cicloturistar” no Ambiente Urbano

Por: Bruna Macciantelli¹²

“Procure soluções com múltiplos usos. As melhores ideias resolvem mais de um problema ao mesmo tempo.” (Matanovic, 2007)

Nas últimas décadas, os centros urbanos têm enfrentado, progressivamente, uma série de desafios relacionados à mobilidade e à qualidade de vida. Sedentarismo, problemas respiratórios crônicos e agudos, poluição sonora, má qualidade do ar devido à emissão de gases poluentes e material particulado, trânsito congestionado e longos tempos de deslocamento são apenas alguns dos problemas frequentemente associados ao uso extensivo do automóvel. Nesse contexto, a bicicleta se destaca como uma alternativa para enfrentar esses e outros desafios da cidade contemporânea.

“Naturalmente, ciclistas também são bem-vindos para apoiar a promoção de cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis.” (GEHL, 2015. p.182)

Através da promoção de atividade física, ausência de emissões (sonora e de poluente), otimização do uso do espaço público, economia de recursos e oferecimento de um meio de transporte acessível e rápido¹³, o uso da bicicleta nas cidades pode ser uma solução multifacetada que contribui para a melhoria do ambiente urbano e da qualidade de vida dos habitantes.

Contudo, mesmo com todos esses benefícios, a escolha da bicicleta como meio de transporte ou de lazer pode ser influenciada por diversos fatores. Idade, condições de saúde, limitações de mobilidade, inexperiência e questões psicológicas são alguns dos aspectos que impactam a experiência e percepção do ciclista, podendo ser determinantes no momento da escolha. Assim, embora a bicicleta seja uma opção inclusiva, os fatores apresentados podem ser questões que limitam a adoção universal desse modal. Por essa razão, é importante se pensar em soluções voltadas ao transporte ativo, bem como qualquer

¹² Arquiteta e Urbanista formada pela Universidade Federal Fluminense, ex-membro do grupo de pesquisa ETUA. Atua na Prefeitura do Rio de Janeiro com projetos pilotos na área de sustentabilidade e resiliência.

¹³ Principal motivação para adoção da bicicleta como meio de transporte, como indicado na Pesquisa Perfil do Ciclista Brasileiro de 2018.

uso da bicicleta, como é o caso do cicloturismo, que contemplem um público cada vez mais diverso, criando oportunidades de acesso ampliado ao deslocamento e ao lazer.

Além de questões individuais, o ambiente urbano e natural também exerce influência direta sobre a experiência e percepção dos ciclistas e, talvez especialmente, dos cicloturistas na cidade. Enquanto o deslocamento por bicicleta é, em geral, direcionado por um objetivo claro de ir de um ponto A a um ponto B, o cicloturismo envolve um olhar mais atento para todo o percurso, valorizando as paradas, os descansos e a interação com o entorno ao longo do caminho.

“Os ciclistas representam um tipo diferente e uma forma mais rápida de tráfego a pé, mas em termos de experiências sensoriais, vida e movimento, eles são parte do resto da vida urbana.” (GEHL, 2015. p.182)

Dessa forma, “cicloturistar” é muito mais do que simplesmente se deslocar; é experimentar a cidade e tudo o que ela oferece, é se permitir as mais diversas experiências sensoriais, seja através da visão, olfato, tato, audição (e quem sabe, até o paladar) ou através de uma combinação de todos esses. A bicicleta permite um ritmo que equilibra velocidade e imersão, permitindo uma conexão mais próxima com a paisagem, a natureza, a vida urbana e o movimento das pessoas. Esse tipo de experiência se difere significativamente do deslocamento dentro de um automóvel, como também do caminho a pé, proporcionando sensações e percepções únicas ao ciclista.

A qualidade dessa vivência, bem como a escolha desse modal, é influenciada por diversas questões intrínsecas a cada indivíduo, como as citadas acima, estando também diretamente relacionada a fatores externos, tal qual o ambiente urbano. Aspectos como infraestrutura cicloviária adequada, segurança nos cruzamentos, sinalização eficiente, informações turísticas visíveis e claras e uma paisagem urbana harmoniosa são essenciais para que a experiência seja positiva. Os sons, movimentos, interação com as pessoas, cores, texturas e aromas fazem parte da percepção sensorial do turista que pedala pela cidade, influenciando sua satisfação com a experiência cicloturística.

Nesse cenário, Niterói se destaca como um local favorável para o ciclismo, especialmente nas áreas centrais, Praias da Baía e Região Oceânica - área do estudo. A cidade conta com uma rede cicloviária conectada e, em grande parte, contínua, além de um relevo predominantemente plano, que facilita a mobilidade por bicicleta. O avanço da infraestrutura tem sido acompanhado por ações de educação e conscientização, os quais, juntos, têm gerado uma maior adesão da população à cultura da bicicleta, reforçando a necessidade de expansão da rede cicloviária e de políticas públicas voltadas a esse modal.

Como citado, os aspectos principais que influenciam na percepção individual nesse “cicloturista” provêm de duas fontes: as internas e as externas. O estudo apresentado reforça esse aspecto individual da experiência do usuário, que por conta das suas características inerentes e interpretações das circunstâncias externas, terá vivências diferentes em um mesmo trajeto. Escutar um público variado, contribui para enxergar a experiência cicloturística através de diferentes perspectivas, criando uma visão multifacetada do ambiente urbano. Esse olhar amplo pode ajudar as cidades a se moldarem e melhorarem as experiências e serviços oferecidos, valorizando as características únicas da sua paisagem urbana e natural, bem como seus aspectos culturais e históricos, atraindo, assim, mais turistas, movimentando a economia, gerando empregos, e trazendo diversos outros benefícios.

Caminhando nesse mesmo sentido, os relatos dos alunos apontaram alguns pontos chave de suas percepções: os sentimentos relacionados à descoberta, a conexão com o espaço, a relação entre infraestrutura e sensação de segurança, a experiência sensorial da atividade turística, a percepção de esforço físico e os desafios climáticos. Esses aspectos reforçam a influência de fatores internos e externos na vivência cicloturística, sendo cada um deles percebido de forma individual e/ou conjunta. Por uma questão do contexto global atual e urgência do tema, cabe dar destaque ao último ponto mencionado.

Nos últimos anos tem-se notado o aumento da frequência e intensidade de eventos climáticos, e recentemente as intensas ondas de calor que colocaram muitas cidades brasileiras em estado de alerta. Por vezes esse perigo climático é subestimado, especialmente em cidades que já tem como característica marcante as altas temperaturas, como é o caso do Rio de Janeiro, Niterói e cidades adjacentes. Nesse contexto de crise climática, é fundamental refletir sobre como esses eventos podem impactar as escolhas de modais e o desenvolvimento do cicloturismo nas cidades, de forma a se traçar estratégias e preparar as cidades e o ramo do turismo para se adaptar e encontrar novas alternativas frente a essa realidade.

Tanto a percepção de calor, esforço físico, como as outras mencionadas, pode ser melhor obtida através de pesquisas como essa, de caráter qualitativo, sem deixar, no entanto, os aspectos quantitativos de lado. Pesquisas como a de origem e destino são de grande importância para o planejamento da cidade, mas não captam com mais detalhes a experiência do usuário: foco central quando se trata de cicloturismo. Assim, as atividades de campo, bem como entrevistas com cicloturistas de diversas origens, desempenham um papel fundamental na construção de uma perspectiva ampliada e diversa sobre o tema. Além disso, no contexto da universidade, essas atividades contribuem para a construção de um olhar crítico e a aquisição de experiência profissional conectada à realidade da cidade. A

diversidade de percepções dos alunos enriquece o aprendizado, promovendo discussões que ampliam os horizontes de todos os envolvidos.

Considerando a riqueza que as discussões podem gerar, elenca-se aqui algumas perguntas e pensamentos (os quais surgiram a partir da leitura do documento, apresentação realizada pelos alunos e o debate interdisciplinar com outros profissionais) com o intuito estimular, dentro da experiência e vivência de cada um, novos questionamentos ideias e reflexões:

- * Quais qualidades do ambiente urbano e dos ativos naturais mais influenciam no desejo e interesse do turista de pedalar por certa cidade?
- * Para quem é o cicloturismo?
- * Como se está pensando a cidade e o cicloturismo não só para os visitantes externos, mas também para que os moradores tenham acesso, e turistem pela sua própria cidade?
- * Como as mídias sociais e os canais de comunicação podem ser usados para fortalecer o interesse e curiosidade pela experiência cicloturística?
- * De que maneiras criativas é possível tornar o cicloturismo atrativo nas mídias? - Como será o deslocamento por bicicleta nas cidades futuras?
- * Como estamos preparando as cidades para receber a bicicleta?
- * Como a crise climática pode afetar o cicloturismo nas cidades?
- * Como precisamos adaptar as cidades aos eventos climáticos extremos para reforçar a bicicleta como um meio de transporte e lazer prático, saudável e eficiente? - Como podemos aprender com o passado, fortalecer a cultura da bicicleta do presente e pensar as cidades futuras?

Por fim, para que cada um tenha sua própria experiência e perspectiva sobre a pesquisa, o convite final que fica desse trabalho é o de pedalar por Niterói, analisando tudo o que foi apresentado através das próprias lentes, desfrutando das vantagens de “cicloturistar” pela cidade.

Uma agradável surpresa!

Por: Sérgio Franco¹⁴

Fiquei pensando em como fazer as minhas observações sobre a pesquisa, que aliás foi muito bem feita e bem planejada, e não achava por onde começar.

A ideia de levar a experiência para além das planilhas, questionários, contagens, foi uma daquelas ideias que por vezes sinto falta dentro dos trabalhos dos quais participei e / ou li. Levar a campo a vivência do que lemos, pesquisamos em livros e artigos nos traz uma perspectiva totalmente diferente. Como levar o sentimento vivido dos desafios superados, das paisagens vistas, das pessoas que conhecemos e dos relacionamentos nos caminhos percorridos? São sentimentos, são sentidos estimulados, que a frieza de uma planilha, que as respostas em um questionário não conseguem transmitir para aqueles que estudam um assunto tão rico e estimulante como um turismo por bicicleta.

Aqueles que têm mais experiência em cima de uma bicicleta sabem que as distâncias nos mapas, nos números de quilômetros a serem percorridos podem ser, e são, muitas vezes enganosos. Cicloturismo não é uma corrida, não é uma competição, é uma experiência a ser vivida. Por experiência própria sabia que os 22km poderiam ser desafiadores para aqueles que nunca pedalarão tal distância, mas também sabia que é uma distância, que depois de iniciada, se mostraria menos difícil do que o número poderia sugerir.

Alguns depoimentos me chamaram atenção, como o da Raquel Marins, que teve um momento de superação ao subir a ladeira que leva ao MAC e ter uma nova percepção da cidade ao estar pedalando. Ou a da Raquel Rodrigues, que nunca tinha pedalado mais de 16 km e que ao pedalar como “turista” notou que os que os mesmos quilômetros podem ser muito diferentes e menores do que os números mostram. No ciclismo temos uma máxima, *“quer ir rápido, vá sozinho, quer ir mais longe, vá em grupo.”*

Pouco posso falar sobre a questão de saúde levantada pelo Cauê, não é minha área, mas acredito que, pelos depoimentos, pelo menos o bem estar mental pôde ser constatado

¹⁴ Formado em Direito pela UFF, há mais de 15 anos adotou a bicicleta como meio de transporte. Iniciou sua luta pela mobilidade urbana apoiando o Programa Niterói de Bicicleta, foi integrante do Pedal Sonoro e um dos criadores do Mobilidade Niterói, organização que realizou as primeiras pesquisas sobre demanda reprimida e aceitação da bicicleta pelo público não ciclista; mapeou as origens e destinos dos ciclistas urbanos, monitora o desenvolvimento e o crescimento da ciclomobilidade na cidade de Niterói, além de ter sido a única representação de uma não capital na Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicleta em 2015.

por todos, algo que ciclistas com mais experiência já vivenciam nas viagens e passeios que gostamos de fazer.

Não quero enrolar, então vou buscar uma das primeiras atividades de cicloturismo que fiz, e para isso, tive que recorrer a registros fotográficos e, segundo eles, acho, e só isso que posso dizer, acho, que foi em 2009 quando conheci o primeiro grupo de ciclistas, não que não existissem grupos, mas o primeiro grupo de ciclistas que não estavam “treinando de verdade”. Era um grupo de ciclistas que se reuniam pelo prazer de passear pelas cidades de bicicleta. O grupo em si não tinha um nome oficial, eram várias pessoas, que se reuniam quase todo fim de semana para um passeio de bicicleta. O ponto de encontro era na antiga Kraft Bikes, uma loja de bicicletas em Laranjeiras.

Mas deixa eu contar como eu conheci.

Já pedalava por Niterói, sozinho, e em uma dessas voltas, quando eu estava indo em para a Fortaleza Santa Cruz, me deparei com um número enorme de ciclistas, com bicicletas de vários tipos; novas e velhas; “mountain bikes” e “speeds”; bicicletas caras e baratas, e cada um vestido de um jeito. Encontrei esse grupo no caminho para a Fortaleza Santa Cruz, ainda na saída da Estrada Fróes, e simplesmente ‘colei’ neles, uma prática que, aliás, descobri mais tarde, é bem comum entre aqueles que pedalam e é assim que conhecemos os outros grupos e ciclistas.

Segui com o grupo até a fortaleza e fomos conversando, batendo papo e trocando os contatos.

O primeiro “pedal” de que efetivamente participei com o grupo foi para o Parque da Catacumba, ali na Lagoa. Ponto de encontro, em frente a loja da Kraft Bikes em Laranjeiras (que como já disse, não existe mais). Passamos pela pista do aeroporto, aterro, lagoa, paramos na entrada do Parque da Catacumba, deixamos as bicicletas e fizemos a trilha a pé até o mirante do parque. O interessante, além do passeio em si, é que o Alberto, o então dono da Kraft Bikes, contava a história dos locais por onde fazíamos os passeios, ele era um verdadeiro guia turístico (aliás, mais tarde fiquei sabendo que ele realmente se tornou um guia)

Outro ‘pedal’ que me marcou foi o feito no centro histórico do Rio, onde passamos por lugares importantes para nossa história, como a Praça XV, Pequena África, Escadaria do Celeron, Pedra do Sal. Aqui cabe uma observação importante, em 2009, a Pequena África e a Pedra do Sal, apesar de já terem a importância que merecem, ainda não tinham o destaque que temos hoje. Aliás, ainda existia a famosa Av. Perimetral, viaduto demolido em 2013 e o famoso Cais do Valongo ainda não tinha sido redescoberto.

Em outra ocasião, o passeio seria de Laranjeiras até Grumari, algo que deu em torno de 100 km. No meio do grupo, haviam aqueles que nunca imaginaram poderem fazer uma “distância tão grande”, e eu me incluí entre aqueles que achavam que seria impossível. Mas

sabem de uma coisa? Foi mais fácil do que qualquer um de nós imaginava. As paradas para fotos, as conversas pelo caminho, a paisagem ao redor, tudo influencia na percepção do nosso tempo e distância que percorremos. E estou falando de um grupo muito heterogêneo. Tinham pessoas de várias idades, desde adolescentes até os octogenários.

Aliás, minha primeira vez no Cristo Redentor foi subindo de bicicleta, em outro passeio, onde fazíamos a Floresta da Tijuca entrando pela Rua Alice e voltávamos descendo pelo Jardim Botânico dando aquela paradinha na Vista Chinesa.

Ouso dizer que conheci mais o Rio e Niterói fazendo esses passeios, esses “turismos” com bicicleta do que de qualquer outra forma.

Pedalar: atividade física que une espaço urbano com experiência turística.

Por: Marcelo Barros de Vasconcellos¹⁵

A atividade física é qualquer movimento realizado através da contração da musculatura esquelética que resulte em gasto energético (Vasconcellos, 2017)¹⁶. Nesse contexto, o deslocamento de bicicleta pode ser um aliado para a adoção de um estilo de vida ativo e, ao mesmo tempo, uma forma de explorar o espaço urbano para obter uma experiência turística.

Uma recomendação mundial que tem sido adotada é a de praticar pelo menos 30 minutos de atividade física, na maior parte dos dias da semana (se possível, todos), de intensidade moderada (ou leve), de forma contínua ou acumulada. No entanto, um em cada quatro adultos (1,4 bilhão de pessoas no mundo) não faz os 150 minutos semanais de atividade física de intensidade moderada recomendados (OPAS, 2025)¹⁷.

O Brasil estimula a prática de atividade física regular no cotidiano das pessoas em função da relação dela com melhores condições de saúde, vida e sobretudo pelo papel na prevenção e no tratamento do sobrepeso e da obesidade que configuram grandes desafios de saúde pública no país. De fato, a frequência de adultos com obesidade aumentou no período entre 2006 e 2023, variando de 11,8%, em 2006, a 24,3% em 2023 (aumento médio de 0,69 pp/ano), conforme figura 1 (Brasil, 2024)¹⁸.

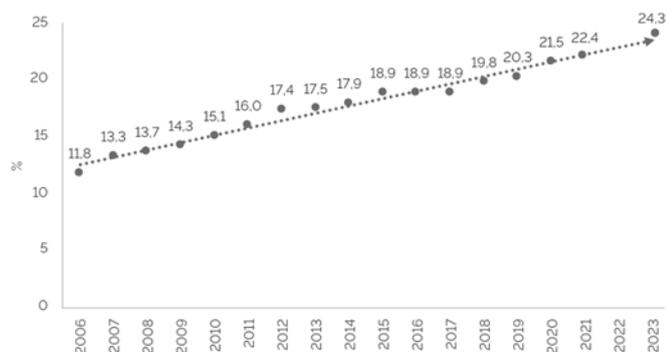
Percentual de adultos (≥ 18 anos) com obesidade (IMC ≥ 30 kg/m²) no conjunto das capitais de estados brasileiros e no Distrito Federal¹⁸.

¹⁵ Professor Adjunto da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).

¹⁶ Vasconcellos, Marcelo Barros. Atividade Física, Nutrição e Saúde: Políticas Públicas de Prevenção e Controle de Obesidade em Adolescente/Marcelo Barros de Vasconcellos -- 1.ed. -- Jundiá, SP: Paco, 2017.

¹⁷ Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS). Por que a atividade física é importante? <https://www.paho.org/pt>.

¹⁸ Brasil. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde e Ambiente. Departamento de Análise Epidemiológica e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis. Vigitel Brasil 2006-2023: Brasília: Ministério da Saúde, 2024.



Segundo a Associação Brasileira para o Estudo da Obesidade e Síndrome Metabólica (Abeso), em 2025, a estimativa é de que 2,3 bilhões de adultos ao redor do mundo estejam acima do peso, sendo 700 milhões de indivíduos com obesidade. Estes dados reforçam a importância da prática de atividade física e adoção de estilo de vida ativo.

São muitos os benefícios da atividade física, tais como a contribuição dela para diminuir o risco de ataques cardíacos, diabetes, derrames cerebrais, além de reduzir os níveis do mau colesterol, tornar os ossos mais fortes e os músculos mais desenvolvidos, evitar problemas nas articulações e melhorar a função intestinal, a resposta imunológica, o equilíbrio hormonal e a qualidade do sono.

O resultado de pesquisa feita por japoneses mostrou que a atividade física de pedalar tem relação positiva com "evitar tabaco ou consumo excessivo de álcool" (Liu et al., 2022)¹⁹.

Além da contribuição para a saúde, o ato de pedalar é uma forma de atividade física que pode ter um papel fundamental na mobilidade urbana sustentável, ajudando a reduzir congestionamentos, poluição do ar, ruído e, sobretudo, um aliado na experiência turística.

O uso da bicicleta tem sido estimulado em várias cidades, tais como Niterói, que possui o sistema de bicicleta gratuito que, em abril de 2025, já havia oportunizado 841.163 “viagens de bike”. A bicicleta em Niterói é um estímulo à prática de atividade física de locomoção que contribui para um ambiente mais sustentável e saudável.

Niterói desenvolveu um sistema de ciclovias/ciclorotas onde é possível conciliar a atividade física (pedalando) com a observação de espaços turísticos. O Museu de Arte Contemporânea de Niterói (MAC), um dos ícones do turismo da cidade, por exemplo, possui uma política de que se a pessoa chegar de bicicleta ao Museu, ela pode acessar o interior do MAC gratuitamente. Isso ajuda a fomentar o cicloturismo da cidade.

¹⁹ Liu Q, Yamada T, Liu H, Lin L, Fang Q. Healthy Behavior and Environmental Behavior Correlate with Bicycle Commuting. *Int J Environ Res Public Health*. 2022 Mar 11;19(6):3318.

A bicicleta é um meio de transporte acessível e democrático. É possível elencar algumas vantagens do uso da bicicleta para desbravar os espaços urbanos turísticos da cidade. A saber:

a) reduz congestionamentos: a bicicleta ocupa menos espaço nas ruas e estacionamentos, ajudando a desafogar os centros urbanos. A Prefeitura de Niterói instalou paraciclos em vários pontos da cidade e também permite que moradores solicitem a instalação de novos equipamentos;

b) reduz poluição do ar: a bicicleta não emite gases poluentes, o que ajuda a reduzir a pegada de carbono;

c) reduz ruído urbano: pedalar contribui para a diminuição dos níveis de ruído urbano;

d) melhora a saúde: pedalar reduz o estresse, relaxa e traz melhorias para a saúde.

Nos últimos anos, Niterói incentivou o uso da bicicleta tanto para os moradores como para a visitação da cidade. Foram feitos investimentos em ciclovias e ciclofaixas, houve a integração física de transporte da bicicleta com outros modais, por exemplo, instalou bicicletário ao lado da estação das barcas e do terminal de ônibus da cidade, além de realizar campanhas para promover a bicicleta.

Outra vantagem da cidade de Niterói é que ela tem um ambiente de bairro convidativo para pedalar. Além das paisagens do caminho Niemeyer que podem ser observadas ao pedalar, na cidade existem também:

a) muitos locais onde as pessoas gostam de visitar;

b) ciclovias em diversos pontos;

c) o deslocamento é seguro;

d) é possível ver outras pessoas pedalando;

e) as ruas são bem iluminadas;

f) existem vários pontos de retirada/entrega de bicicletas públicas.

Pesquisadores de Taiwan acrescentam que a paisagem e limpeza do ambiente aumentam o número de viagens de cicloturismo (Yeh et al., 2019)²⁰.

Um aliado para a prática de pedalar e explorar a cidade é o uso de relógio inteligente. Um relógio para pedalar é uma ferramenta que ajuda a monitorar o desempenho e a evolução do cicloturista. Ele pode ser usado para acompanhar a frequência cardíaca, a oxigenação do

²⁰ Yeh CC, Lin CJ, Hsiao JP, Huang CH. The Effect of Improving Cycleway Environment on the Recreational Benefits of Bicycle Tourism. *Int J Environ Res Public Health*. 2019 Sep 17;16(18):3460.

sangue, a velocidade, a distância, a elevação e outros dados. Muitos relógios têm GPS e mapas integrados que ajudam a planejar percursos e a guiar o cicloturista ao longo do roteiro turístico planejado. O cicloturismo precisa ser estimulado, pois a qualidade de vida das pessoas pode ser influenciada positivamente pelo cicloturismo (Guo et al., 2021)²¹.

Como turista, já tendo vivenciado e explorado espaços turísticos de diferentes meios de transporte, quero mencionar as diferenças constatadas por mim. De táxi houve o custo com o serviço e o taxista nem sempre conseguia ficar disponível para aguardar a visita e continuar em outros pontos turísticos. De ônibus turístico, ao descer no ponto pré-estabelecido, tinha que aguardar por longo tempo um outro ônibus, além de as paradas já serem em locais definidos que nem sempre coincidiam com meu interesse de visita. A pé, existe a limitação de distância a ser percorrida, peso da bolsa e/ou mochila que a pessoa pode estar carregando, além de um limite de distância que a pessoa suporta caminhar. Já de bicicleta, pude fazer a visita dos locais e parar no momento que desejava. Existe a possibilidade de carregar o peso de compras de souvenir na cestinha da bicicleta. A dificuldade foi, por vezes, encontrar um local para prender a bicicleta, mas o refrescar do vento no rosto de cada pedalada compensava o esforço de se exercitar pelas ruas do roteiro estabelecido.

Foto 27: Turista em família.



Arquivo pessoal.

²¹ Guo R, Liu X, Song H. Structural Relationships among Strategic Experiential Modules, Motivation, Serious Leisure, Satisfaction and Quality of Life in Bicycle Tourism. Int J Environ Res Public Health. 2021 Dec 2;18(23):12731.

REFLEXÕES FINAIS

Niterói, laboratório vivo para o cicloturismo

Por: Thamara França Jardim Soares²²

O presente e-book apresenta uma análise multifacetada sobre o papel da bicicleta na dinâmica urbana e turística de Niterói. Ao longo dos capítulos, os autores demonstram como a bicicleta transcende sua função tradicional de transporte, tornando-se um instrumento de transformação social, ambiental e econômica.

A pesquisa realizada pelo grupo de pesquisa ETTA, com apoio da Faperj, evidenciou que o cicloturismo em Niterói não apenas promove a saúde física e mental dos participantes, mas também fortalece a conexão entre os indivíduos e o espaço urbano. Como destacado por Edra (2024), "o cicloturismo pode desempenhar papel significativo na promoção de cidades mais saudáveis e sustentáveis". Essa afirmação é corroborada pelos dados coletados durante o percurso de 24 km, que revelaram benefícios como a queima média de 944 kcal e a melhoria do condicionamento cardiovascular, além da valorização de atrativos turísticos como o MAC e o Parque Orla Piratininga.

A infraestrutura ciclovária de Niterói, embora em avanço, ainda enfrenta desafios, como a iluminação insuficiente em túneis e a necessidade de melhorias em cruzamentos movimentados. Essas questões, relatadas pelos participantes, reforçam a importância de políticas públicas contínuas para garantir segurança e acessibilidade. Como aponta Bruna Macciantelli²³, "a qualidade da vivência cicloturística está diretamente relacionada a fatores externos, como infraestrutura adequada e sinalização eficiente".

As tecnologias utilizadas na pesquisa, como relógios inteligentes e câmeras Go-Pro, demonstraram-se ferramentas valiosas para capturar dados quantitativos e qualitativos, enriquecendo a compreensão da experiência cicloturística. Os registros fotográficos e videográficos, por sua vez, destacaram o poder das imagens na construção do imaginário turístico, conforme discutido por Helga Netto²⁴: "a fotografia se torna um elemento essencial, integrando os componentes audiovisuais que tornam as experiências dos viajantes mais vívidas e marcantes".

Os relatos pessoais dos pesquisadores, como os de Cauê Zeferino e Letícia Souza²⁵, ilustram a dimensão subjetiva do cicloturismo, marcada por superação, descoberta e conexão com a paisagem. Essas narrativas ressaltam que pedalar é mais que um deslocamento - é

²² Turismóloga (UFRRJ). Mestranda em Turismo (PPGTUR/UFF).

²³ A experiência de "cicloturistar" no Ambiente Urbano (página 41).

²⁴ Clicando o destino: fotografias na pesquisa e experiência turística (página 21).

²⁵ Pesquisa e pedal: a experiência no cicloturismo em Niterói (página 34).

uma forma de ressignificar o espaço urbano. Como sintetiza Sérgio Franco²⁶, "cicloturismo não é uma corrida, é uma experiência a ser vivida".

Em síntese, este e-book não apenas documenta uma pesquisa acadêmica, mas também convida o leitor a repensar a cidade sob a perspectiva da bicicleta. Niterói, com suas ciclovias, paisagens e políticas inovadoras, emerge como um laboratório vivo para o cicloturismo, oferecendo lições valiosas para outras cidades brasileiras. Como destacado por Marcelo Vasconcellos²⁷, "a bicicleta é um meio de transporte acessível e democrático, capaz de integrar atividade física, turismo e sustentabilidade". Que esta obra inspire novas pesquisas, políticas e, sobretudo, mais pedaladas em busca de cidades mais inclusivas e sustentáveis.

²⁶ Uma agradável surpresa! (página 45).

²⁷ Pedalar: atividade física que une espaço urbano com experiência turística (página 48).

Referências bibliográficas

- ANHOLT, S. **Competitive Identity: the new brand management for nations, cities and regions.** Palgrave Macmil.
- ARTIFICIAL, I. **Políticas Públicas para Incentivar o Uso da Bicicleta.** 2024. Disponível em: <https://pedalemos.com.br/mobilidade/politicas-publicas-para-incentivar-o-uso-da-bicicleta/>. Acesso em: 21 nov. 2024.
- BRASILTURIS. **Como o transporte sustentável está moldando o turismo moderno.** Disponível em: <https://brasilturis.com.br/2024/11/21/como-o-transporte-sustentavel-esta-moldando-o-turismo-moderno/#:~:text=Sol%C3%A7%C3%B5es%20para%20um%20turismo%20sustent%C3%A1vel&text=E%20com%20os%20avan%C3%A7os%20de,combust%C3%ADveis%20alternativos%2C%20como%20os%20biocombust%C3%ADveis..> Acesso em: 21 nov. 2024.
- CARVALHO, M. L.; FREITAS, C. M. Pedalando em busca de alternativas saudáveis e sustentáveis. **Ciência & Saúde Coletiva**, [S.L.], v. 17, n. 6, p. 1617-1628, jun. 2012. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csc/a/zgCsGn9mvgGDsfjMcHZCkDp/?lang=pt>.
- CARVALHO, V. (2012). A bicicleta como promotora de saúde e mobilidade sustentável. **Revista de Saúde e Mobilidade Urbana**, vol. 17. 2012.
- DE DEUS, F. M. L.; EDRA, F. P. M. Cenário do cicloturismo brasileiro: publicações, divulgações e roteiros. **PODIUM Sport, Leisure and Tourism Review**, [S. l.], v. 12, n. 2, p. 192–225, 2023. DOI: 10.5585/podium.v12i2.21774. Disponível em: <https://periodicos.uninove.br/podium/article/view/e21744>. Acesso em: 21 nov. 2024.
- EDRA, F. P. M. **Catálogo de Turismo Ativo em Niterói.** Niterói: UFF, 2022. 86 p. Disponível em: https://drive.google.com/file/d/1ok35_aS77ISEMmTC2oHHNxDn6_f9145A/view. Acesso em: 21 nov. 2024.
- EDRA, F. P. M. **Repensando o Cicloturismo: das aventuras de longa distância aos passeios do dia a dia.** Das aventuras de longa distância aos passeios do dia a dia. 2024. Disponível em: <https://ettauff.blogspot.com/p/relatos.html>. Acesso em: 21 nov. 2024.
- FIGUEIREDO, S. L.; RUSCHMANN, D. **Estudo genealógico das viagens, dos viajantes e dos turistas.** Novos Cadernos Naea, v. 7, 2004.
- GASTAL, S. **Turismo, imagens e imaginários.** São Paulo: Aleph, p. 147-160, 2005.
- GEHL, J. **Cidade para pessoas.** Ed.3. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- KRIPPENDORF, J. **Sociologia do turismo: por uma nova compreensão do lazer e das viagens.** São Paulo: Aleph, 2003.
- LEE, T. H.; CHAO, W. H; LIN, H. **Cultural in heritage of Hakka cuisine: a perspective from tourists' experiences.** *Journal of Destination Marketing & Management*, 2016.
- MAPS, Google. **De UFF para UFF.** 2024. Disponível em: [https://www.google.com/maps/dir/UFF+-+Bloco+H+\(Faculdade+de+Turismo+e+Hotelaria\)+-+S%C3%A3o+Domingos,+Niter%C3%B3i+-+RJ/Parque+Orla+Piratininga+-+Piratininga,+Niter%C3%B3i+-+RJ/Campo+de+S%C3%A3o+Bento+-+Alameda+Edmundo+de+Macedo+Soares+e+Silva+-+Icara%C3%AD,+Niter%C3%B3i+-+RJ/Hospital+Icara%C3%AD+-](https://www.google.com/maps/dir/UFF+-+Bloco+H+(Faculdade+de+Turismo+e+Hotelaria)+-+S%C3%A3o+Domingos,+Niter%C3%B3i+-+RJ/Parque+Orla+Piratininga+-+Piratininga,+Niter%C3%B3i+-+RJ/Campo+de+S%C3%A3o+Bento+-+Alameda+Edmundo+de+Macedo+Soares+e+Silva+-+Icara%C3%AD,+Niter%C3%B3i+-+RJ/Hospital+Icara%C3%AD+-)

+Avenida+Marqu%C3%AAs+do+Paran%C3%A1+--+Centro,+Niter%C3%B3i+-
+RJ/Esta%C3%A7%C3%A3o+das+Barcas+de+Niter%C3%B3i+-
+Avenida+Visconde+do+Rio+Branco+--+Centro,+Niter%C3%B3i+--+RJ/UFF+-
+Bloco+H+(Faculdade+de+Turismo+e+Hotelaria)+--+S%C3%A3o+Domingos,+Niter%C3%B3i+-
+RJ/@-22.9201931,-
43.0934347,2269m/am=/data=!3m1!1e3!4m3!4m37!1m5!1m1!1s0x9983d387e40ef1:0x29114a3
b8c11e0bb!2m2!1d-43.132718!2d-
22.8973632!1m5!1m1!1s0x998755e1f0fe59:0x3bce927c54d94eff!2m2!1d-43.0731072!2d-
22.9377782!1m5!1m1!1s0x9983e5b915f82f:0xc76077822d86d7fe!2m2!1d-43.1074943!2d-
22.9041375!1m5!1m1!1s0x9983ebdd2bb759:0x169c87db2c422f50!2m2!1d-43.112844!2d-
22.8944003!1m5!1m1!1s0x9983c252796c2d:0x3e2d3ba3315fb1f5!2m2!1d-43.1242598!2d-
22.8937221!1m5!1m1!1s0x9983d387e40ef1:0x29114a3b8c11e0bb!2m2!1d-43.132718!2d-
22.8973632!3e1?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI0MTEwOC4wKlXMDSoASAFQAw%3D%3D. Acesso
em: 21 nov. 2024.

MATANOVIC, M. *Multiple Victories: Pomegranate Center's Art of Creating Community-Crafted Gathering Places*. Pomegranate Center, 2007.

NOTÍCIAS, Jornalismo Errejota. **Parque Orla Piratininga é inaugurado em Niterói**. 2024. Disponível em: <https://errejotanoticias.com.br/parque-orka-piratininga-e-inaugurado-em-niteroi/#:~:text=A%20Prefeitura%20de%20Niter%C3%B3i%20inaugurou,margens%20da%20Lagoa%20de%20Piratininga..> Acesso em: 21 nov. 2024.

NOVELLI, V. **Pandemia aumenta demanda por bicicletas e ciclofaixas Leia mais em: <https://veja.abril.com.br/mundo/pandemia-aumenta-demanda-por-bicicletas-e-ciclofaixas/?form=MG0AV3>**. 2020. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/mundo/pandemia-aumenta-demanda-por-bicicletas-e-ciclofaixas/?form=MG0AV3>. Acesso em: 21 nov. 2024.

PACHECO, C. V.; VELOZO, E. L. A bicicleta e o ciclismo na literatura científica brasileira e suas relações com a educação do corpo. **Revista Espacios**, [s. l], v. 38, n. 1, p. 16-28, 2017. Disponível em: <https://www.revistaespacios.com/a17v38n01/a17v38n01p16.pdf?form=MG0AV3>. Acesso em: 21 nov. 2024.

POMPEU, G. **Em Niterói (RJ), a Ciclovia da Av. Marquês do Paraná já é a mais movimentada do Brasil com média diária de 4.775 passagens**. Disponível em: [https://aliancabike.org.br/cicloviamaisbombadadobrasil/#:~:text=passagens%20%2D%20Alian%C3%A7a%20Bike-,Em%20Niter%C3%B3i%20\(RJ\)%2C%20a%20Ciclovia%20da%20Av.,m%C3%A9dia%20di%C3%A1ria%20de%204.775%20passagens](https://aliancabike.org.br/cicloviamaisbombadadobrasil/#:~:text=passagens%20%2D%20Alian%C3%A7a%20Bike-,Em%20Niter%C3%B3i%20(RJ)%2C%20a%20Ciclovia%20da%20Av.,m%C3%A9dia%20di%C3%A1ria%20de%204.775%20passagens). Acesso em: 21 nov. 2024.

REVISTA BICICLETA. **Número de ciclistas aumentou em todo o mundo**. Disponível em: <https://revistabicicleta.com/destaque/numero-de-ciclistas-aumentou-em-todo-o-mundo/?form=MG0AV3>. Acesso em: 21 nov. 2024.

SALDANHA, L. E. C.; FREITAS, L.; BALASSIANO, R.; FRAGA, C. *Cicloturismo no planejamento integrado das cidades e o caso da região metropolitana de Curitiba*. Revista Turismo em Análise,

- São Paulo, Brasil, v. 31, n. 2, p. 296–315, 2020. DOI: 10.11606/issn.1984-4867.v31i2p296-315.
Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rtva/article/view/152510>.. Acesso em: 21 nov. 2024.
- SANTOS, C. Crescendo no pedal. In: EDRA, F. P. M.; NASCIMENTO, R. M.; MUNIZ, L. M. **Vidas e pedaladas inspiradoras em Niterói**. Niterói: UFF, 2023. p. 23-27.
- TEIXEIRA, C. A. **TURISMO DE BICICLETA**: a dinâmica das ciclovagens na perspectiva dos cicloviantes. 2020. 104 f. Tese (Doutorado) - Curso de Turismo, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2020.
- TEIXEIRA, C. A.; EDRA, F. P. M. Cicloturismo: origem e conceito da palavra a partir de Koselleck. **Turismo: Visão e Ação**, [S.L.], v. 22, n. 2, p. 318-333, 2 jul. 2020. Editora UNIVALI. <http://dx.doi.org/10.14210/rtva.v22n2.p318-333>.
- URRY, J. **The Tourist Gaze**: Leisure and Travel in Contemporary Societies. Sage Publications. 1990.
- VAN DER MEER, L., & POMEROL, J. B. **Tourism Destination Images**: The Influence of the Internet. Springer. 2012.

Bibliografia

- Andrade, V., et al. *A bicicleta como alternativa sustentável em ambientes urbanos*. Publicação focada na mobilidade urbana sustentável e no uso da bicicleta como solução prática e acessível em contextos de urbanização.
- Associação Nacional de Transportes Públicos. *Relatório da ANTP sobre o uso da bicicleta e mobilidade urbana*. Disponível no site oficial da ANTP (www.antp.org.br). O relatório detalha o papel das estruturas cicloviárias no incentivo ao uso da bicicleta no Brasil.
- BICICLETAS E O CASO DE NITERÓI (RJ)1: alternativa sustentável. Alternativa sustentável. 2021. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/11802/1/ppp_n60_Artigo4_uma_alternativa_sustentavel.pdf. Acesso em: 15 out. 2021.
- Bortman, T. *The Bicycling Big Book of Cycling for Beginners: Everything a New Cyclist Needs to Know to Gear Up and Start Riding*. Rodale Books. 2014.
- BRISSAC, Nelson. **Cenários em ruínas**. 1. ed. São Paulo: Editora brasiliense, 2010.
- COMO surgiu o Strava? 2022. Disponível em: <https://revistabicicleta.com/diversos/como-surgiu-o-strava/#:~:text=Strava%20%E2%80%93%20origem&text=Ele%20mesmo%20se%20lembra%20de,de%20se%20gabar%20da%20marca..> Acesso em: 25 nov. 2024.
- DELEUZE, G. **A imagem do pensamento**. Diferença e repetição. São Paulo: Graal, 2009.
- Menos colesterol e mais tempo de vida: veja 10 benefícios de andar de bicicleta para a saúde: Benefícios de pedalar vão desde os impactos positivos na saúde cardiovascular e a queima de calorias até o fortalecimento muscular e o aprimoramento da saúde mental. 2023. Bicicleta. Disponível em: <https://exame.com/ciencia/menos-colesterol-e-mais-tempo-de-vida-veja-10-beneficios-de-andar-de-bicicleta-para-a-saude/>. Acesso em: 30 maio 2023.
- VEM pedalar: 31 Benefícios de andar de bike para a saúde: A popularidade da bicicleta, seja como alternativa de transporte urbano ou para lazer, está em franca ascensão. 2024. A popularidade da bicicleta. Disponível em: <https://bikeregistrada.com.br/blog/vem-pedalar-31-beneficios-de-andar-de-bike-para-a-saude/>. Acesso em: 05 jul. 2024.
- MOBILIDADE urbana: Mobilidade urbana: a bicicleta como ferramenta de integração. 2017. Mobilidade. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/noticias/mobilidade-urbana-bicicleta-como-ferramenta-de-integraca>. Acesso em: 30 ago. 2017.
- MUSCULAÇÃO para ciclistas: 15 exercícios para melhorar as pedaladas: Para elevar sua performance no pedal e minimizar as chances de machucados, o treino de musculação voltado para ciclistas surge como um forte parceiro. 2024. Ciclista. Disponível em: <https://bikeregistrada.com.br/blog/musculacao-para-ciclistas-15-exercicios-para-melhorar-as-pedaladas/>. Acesso em: 23 ago. 2024.
- MACHADO, D. C.; MENEZES, T. C. de. UMA ALTERNATIVA SUSTENTÁVEL DE MOBILIDADE URBANA.: O USO DE BICICLETAS E O CASO DE NITERÓI (RJ). **Planejamento e Políticas Públicas**, [S. l.], n. 60, 2022. DOI: 10.38116/ppp60art4. Disponível em: [//www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/view/1319](http://www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/view/1319). Acesso em: 27 abr. 2025.