

Este conteúdo trata-se de capítulo publicado em livro. Referência:

BOURQUARD, Raquel; MACCIANTELLI, Bruna Beatriz Z Bortoletto; VASCONCELLOS, Victor; EDRA, Fátima Priscila Morela. Contribuições da escola Bike anjo aos ciclistas iniciantes. In: GONÇALVES, Fabricio Custódio de Moura (org.). **As diversas áreas do desenvolvimento e seus conceitos**. Curitiba: Seven Events, 2022. p. 354-362.

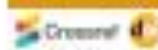
Disponível

em:

https://www.sevenevents.com.br/_files/ugd/3efb3f_fdb9658651e049829e7b48c188ae5546.pdf.



Contribuições da Escola Bike Anjo aos ciclistas

 10.56238/sevedit76016-030

Raquel Bourquard Correia

Graduanda em Turismo.

Universidade Federal Fluminense

Rua Prof. Marcos Valdemar de Freitas, s/nº, bloco H, 3º andar, Gragoatá, Niterói - RJ - Brasil

E-mail: rbourquard@id.uff.br

Bruna Beatriz Bortoletto Macciantelli

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo

Universidade Federal Fluminense

Rua Prof. Marcos Valdemar de Freitas, s/nº, bloco H, 3º andar, Gragoatá, Niterói - RJ - Brasil

E-mail: brunabbm@id.uff.br

Victor Vasconcellos

Graduando em Turismo

Universidade Federal Fluminense

Rua Prof. Marcos Valdemar de Freitas, s/nº, bloco H, 3º andar, Gragoatá, Niterói - RJ - Brasil

E-mail: victorvasconcellos@id.uff.br

Fátima Priscila Moreira Edra

Doutora em Ciência Política

Universidade Federal Fluminense

Rua Prof. Marcos Valdemar de Freitas, s/nº, bloco H, 3º andar, Gragoatá, Niterói - RJ - Brasil

E-mail: fedra@id.uff.br

RESUMO

Este capítulo apresenta pesquisa multimétodos de natureza básica com objetivos exploratórios onde o objetivo foi verificar se os egressos da Escola Bike Anjo (EBA), oficina para ensinar pessoas a pedalar, nas cidades de Niterói (RJ), Caruaru, Paulista,

Petrolina e Recife (PE), passaram a utilizar a bicicleta em atividades relacionadas ao lazer e/ou ao turismo de bicicleta (cicloturismo/cicloviação). Entre os principais resultados, verificou-se que a busca principal pelas EBAs tem foco no ciclismo cotidiano, mas a ausência de infraestruturas urbanas para a ciclomobilidade faz com que os iniciantes passem a utilizar a bicicleta, principalmente, para o lazer e, este, possibilita o aperfeiçoamento das pedaladas propiciando a realização de passeios e/ou viagens em destinos turísticos.

Palavras-chave: Turismo de bicicleta, Cicloturismo, Cicloviação, Ciclolazer.

ABSTRACT

This chapter presents a multi-methods research of basic nature with exploratory objectives where the goal was to verify if the egresses from the Escola Bike Anjo (EBA), a workshop to teach people to ride a bike, in the cities of Niterói (RJ), Caruaru, Paulista, Petrolina and Recife (PE), started to use the bicycle in activities related to leisure and/or bicycle tourism (cycling/touring/cycling travel). Among the main results, it was found that the main search for EBAs is focused on everyday cycling, but the absence of urban infrastructures for cycling mobility makes beginners to use the bicycle mainly for leisure and, this, enables the improvement of pedaling providing the realization of tours and/or trips in tourist destinations.

Keywords: Bicycle Tourism, Cycle Tourism, Cycling Tours, Cycle Leisure.

Desde a invenção da bicicleta em sua forma mais antiga até a mais recente, houveram alguns processos de aperfeiçoamento que buscaram velocidade, segurança, leveza e resistência. No presente, o modelo da bicicleta depende daquilo que o ciclista busca, e os modelos mais vendidos são aqueles voltados somente para o lazer, que são confortáveis e de preços mais acessíveis (Nunes & Tiradentes, 2020).

Em 2013, Seabra et al. explicaram que a sustentabilidade em transportes se referia à contemplação das necessidades de mobilidade e acessibilidade de forma a trazerem benefícios em âmbitos sociais, econômicos e ambientais. E, em 2019, OnMobih defendia que a sustentabilidade devia apostar em iniciativas que fossem vantajosas para todos a longo prazo.

Assim, Cichella et al. (2021) afirma que a mobilidade sustentável é ligada a planos, ações e investimentos que tratem, de forma imparcial, o uso dos espaços públicos de circulação de forma que desenvolva tanto os aspectos socioeconômicos quanto ambientais.

Porém, nos dias de hoje, ainda se observa preferência por transportes, em sua maioria, não sustentáveis. Tal fato se apresenta como consequência de políticas públicas voltadas para a horizontalização das cidades com segregações de espaços de comércio, residência, lazer, indústria etc. que exigem percursos cada vez maiores nos deslocamentos diários. Soma-se, a esse cenário, a ausência e/ou baixo nível de serviços dos transportes públicos que resulta na produção de cidades que priorizam a utilização de automóveis particulares gerando, entre outros problemas, o aumento de congestionamento e tempo nos deslocamentos.

A busca de solução tem priorizado ampliação de vias e até mesmo criação de novas. Para Teixeira e Edra (2018), trata-se de solução que incita, ainda mais, a utilização de automóveis para o deslocamento, causando mais congestionamentos. E, para Barreto (2018), tal solução acaba por diminuir espaços públicos urbanos, áreas comerciais e centros de lazer que acabam por produzir, também, o aumento de acidentes de trânsito e atropelamentos em vias públicas, por exemplo. Por isso, Silva (2012) aponta como evidente a necessidade de estimular a mobilidade sustentável nas cidades baseada no caminhar, no pedalar e no uso de transporte público.

Neste contexto, uma via a ser pensada e/ou seguida se refere ao Desenvolvimento Orientado ao Transporte (DOT), estratégia do planejamento urbano que busca a construção de espaços mistos onde em um raio curto de circunferência seja possível congrega espaços residenciais, comerciais e de lazer permitindo que as distâncias a serem percorridas no dia a dia sejam encurtadas e o uso da micromobilidade (caminhadas e pedaladas), associadas ao transporte público, se sobreponham ao uso do veículo particular automotor. De acordo com Hobbs et al. (2021), o DOT trata de alternativas que poderão ser visualizadas não somente de imediato, mas principalmente a longo prazo, tais como preservação de espaços livres adequados e redução de congestionamentos nas ruas e avenidas.

Esforços para implantar DOT e a substituição da horizontalidade pela verticalização das cidades tem promovido a bicicleta como um meio de transporte, principalmente em deslocamentos de curtas e médias distâncias em centros urbanos e arredores, pois facilita o deslocamento e otimiza o tempo, visto que se torna mais rápido se comparada à caminhada e ao veículo automotor. Ademais, apresenta diversas outras motivações e benefícios ao meio ambiente (Edra et al., 2015).

Allis (2015) afirma que o uso da bicicleta se dá nas situações mais distintas, porém, muito recentemente, tem-se observado leve valorização para esse meio de transporte na América Latina. A mobilidade sustentável se insere, nesse contexto, como um agente facilitador para a inserção da bicicleta no trânsito, fazendo com que haja uma diminuição de congestionamentos, poluição e do número de carros individuais circulando nas cidades.

Segundo Trigueiro (2016), o número de brasileiros que passaram a entender a importância da bicicleta para a mobilidade sustentável vem aumentando de forma exponencial por ser um meio de transporte compacto, não poluente, leve, silencioso e mais acessível para todas as classes sociais e idades, e demandar um baixo investimento em infraestrutura se comparada a outros meios de transporte. Apesar de, em grande parte dos casos, não haver infraestrutura apropriada, a bicicleta mostra-se parte da solução para problemas das grandes cidades como, por exemplo, fluxo intenso de veículos e taxa de mortalidade no trânsito.

Ademais, a bicicleta se apresenta como alternativa eficaz para que as cidades se tornem menos dependentes de carros e outros meios de transporte individuais poluentes (Milheiro, 2016). Não à toa, a bicicleta tem crescido como modo de transporte para deslocamentos rotineiros, tais como percursos para escola, trabalho e/ou estabelecimentos comerciais etc.

Silva (2012) indica que a escolha da bicicleta como meio de transporte sofre influências de diversos fatores, tais como a sensação de segurança percebida pelo indivíduo e topografia dos percursos mais frequentes, por exemplo. Porém, quando se trata de pedaladas em espaços voltados ao lazer e/ou turísticos, o que se torna relevante é a oportunidade de momento em família, com amigos e até mesmo sozinhas. Momentos esses que muitas vezes, se tornam responsáveis por inserir a bicicleta de uma forma mais assídua na vida dessas pessoas.

De acordo com Teixeira e Edra (2018), melhorias voltadas para a bicicleta nas cidades contribuem, também, para o turismo local, uma vez que a bicicleta é, sim, um meio de transporte utilizado em atividades turísticas, seja como deslocamento e/ou parte da experiência turística. Situações estas diferenciadas por Teixeira (2020) quando se trata do uso da bicicleta para a realização da viagem e/ou durante a viagem e que são definidos por Teixeira e Edra (2020) como os subsegmentos cicloviação e cicloturismo do segmento denominado pelas autoras como Turismo de bicicleta.

Para Teixeira e Edra (2020), as ciclovias e o cicloturismo podem ser diferenciados com base na motivação dos turistas e nas distâncias a serem percorridas. As ciclovias tem como características pedaladas por longas distâncias onde a bicicleta é o meio de transporte e principal atrativo da viagem (tais viagens tendem a durar, pelo menos, dois dias). Já no cicloturismo, a atividade é realizada dentro de uma cidade, seja até um atrativo turístico, entre atrativos ou somente para conhecer a cidade utilizando a bicicleta como meio de transporte em parte do dia por determinado período de tempo.

Pesquisa realizada por Deus (2019) em organismos públicos brasileiros voltados ao turismo, blogs de viajantes e sites sobre turismo identificou a existência de 28 roteiros de ciclovias no Brasil. Já Edra (2019), apresentou características do cicloturismo e alguns roteiros que se destacam no cenário. Ambas as pesquisas e dados possibilitam compreender o potencial para desenvolvimento do segmento no Brasil.

Em paralelo ao “ressurgimento” da bicicleta como modo de transporte e maior intensificação de uso para o lazer e o turismo, torna-se interessante citar a criação e desenvolvimento de grupos com iniciativas voltadas à inserção e fomento da bicicleta nas cidades. Entre esses grupos, destaca-se a Rede Bike Anjo,

organização voluntária que acredita na bicicleta como agente transformador para as pessoas e, também, para a movimentação das cidades (Bike Anjo [EBA], 2022).

Movidos por esse pensamento, a Rede Bike Anjo criou a Escola Bike Anjo (EBA), oficinas para ensinar a pedalar, cuja visão é centrada justamente no crescimento do uso de meios de transportes sustentáveis, alternativa que beneficia o meio ambiente e, também, o fluxo urbano. A EBA, no intuito de incluir todas as pessoas que possuem o desejo de aprender a pedalar, não possui restrição de idade, e busca ensinar a todos, desde a primeira infância até a terceira idade.

Assim, a EBA atua encorajando, ensinando e introduzindo pessoas às pedaladas no trânsito, para que a bicicleta passe a fazer parte do cotidiano e se torne um meio de transporte diário. Tem-se, então, nesse contexto, a bicicleta como

um meio de transporte de massa, a qual seu uso se caracteriza como uma importante ferramenta do meio social, oportunizando aos habitantes uma reinterpretação do seu modo de vida e de seu redescobrimto como ser humano na socialização do espaço das cidades entre todos seus semelhantes (Ruschel, 2008, p. 4).

Diante desse contexto, surgiram alguns questionamentos, sendo o principal deles: os participantes das EBAs passam a utilizar a bicicleta para realização do turismo de bicicleta (cicloturismo e/ou cicloviação)?

Na busca de resposta se desenvolveu pesquisa baseada em uma abordagem multimétodos de natureza básica com objetivos exploratórios, onde se fez necessária a utilização de pesquisa bibliográfica para uma investigação teórica sobre a bicicleta.

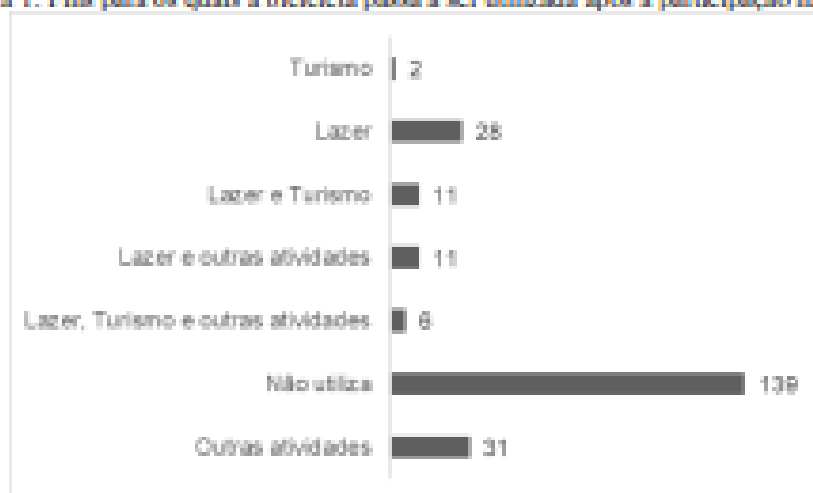
Ademais, utilizou-se o banco de dados das EBAs. Na cidade de Niterói (RJ), entre os anos de 2015 e 2019 e, nas cidades de Caruaru, Paulista, Petrolina e Recife (PE), entre os anos de 2013 a 2020.

Em seguida, realizou-se o cruzamento de dados para aumentar o alcance dos resultados e verificar se os participantes das oficinas EBA para aprendizagem e/ou aperfeiçoamento de pedaladas já utilizaram a bicicleta para atividades que envolvam o lazer e/ou turismo.

A elaboração e aplicação da pesquisa, assim como a análise dos dados foram realizados pelo grupo de pesquisa “Experiências em Turismo e Transporte Ativos” (ETTA), certificado pela Universidade Federal Fluminense (UFF) e cadastrado no Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

O total de respondentes foram 228, sendo 52% (n=118) deles da cidade de Niterói e 48% (n=110) de Recife. Desses, 61% (n=139) indicaram não terem passado a utilizar a bicicleta nos deslocamentos do dia a dia após a participação na(s) oficina(s) da EBA. Mas, entre os outros 39% (n=89), 65% deles (n=58), indicaram o lazer e/ou turismo como únicos e/ou uma entre outras atividades onde a bicicleta é utilizada como meio de transporte (figura 1). Verifica-se que a grande maioria daqueles que participam das oficinas EBA acabam não dando continuidade ao uso da bicicleta. Porém, quando há a apropriação da bicicleta, o lazer se torna uma das principais justificativas para uso.

Figura 1: Fins para os quais a bicicleta passa a ser utilizada após a participação na EBA.

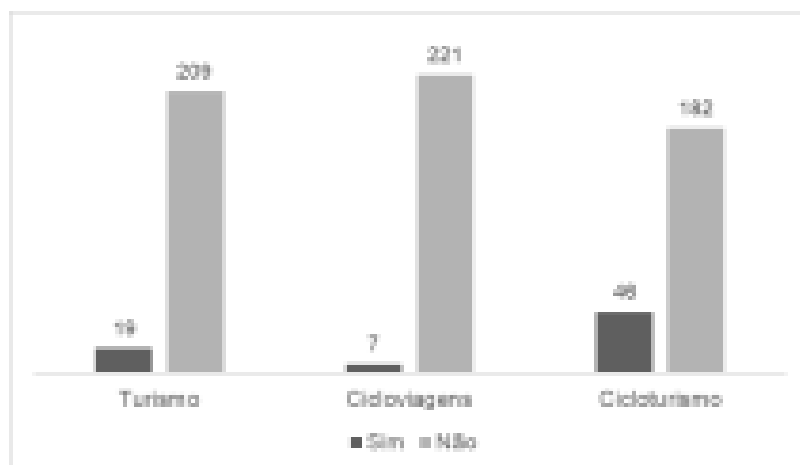


Foram considerados lazer os deslocamentos com percursos que objetivavam chegar/acessar praias, parques, shoppings etc. E, como turismo, aqueles que tinham como objetivo passear em destinos turísticos (cicloturismo) e/ou se deslocar entre destinos turísticos (cicloviagens). Além de lazer e turismo, as demais atividades que foram indicadas para uso da bicicleta como meio de transporte, estão os deslocamentos para estabelecimentos comerciais, tais como, supermercados, drogarias, padarias etc.); pedagógicos (escola, faculdades, cursos etc.) e laborais (trabalho ou local de serviço).

Ao cruzar os dados entre quem indicou turismo como motivo para uso da bicicleta ($n=19$) com aqueles que indicaram já terem utilizado para cicloturismo ($n=46$) e/ou cicloviagens ($n=7$), notou-se uma discordância entre os valores.

Importante ressaltar que todos aqueles que indicaram terem realizado cicloviagens também indicaram que já haviam feito o cicloturismo. Neste caso, o total de respondentes que efetivamente já utilizaram a bicicleta no turismo representou 18% ($n=46$) dos participantes das EBAs (figura 2).

Figura 2: Participantes das EBAs que indicaram o turismo como motivo de deslocamento em bicicleta vs. aqueles que realizaram turismo de bicicleta.



Ainda que no questionário houvesse a explicação do que seria o uso da bicicleta para deslocamento turístico, a diferença entre as respostas mostrou a dificuldade dos respondentes em entenderem a bicicleta no turismo como uma atividade específica. Neste caso, o cicloturismo e a cicloviação.

E, como saber que o quantitativo correto está nos 46 respondentes e não nos 19? Ao perguntar se a bicicleta já havia sido utilizada para cicloviações e/ou cicloturismo, foi solicitado que indicassem para onde haviam sido realizados os deslocamentos (figura 3).

Figura 3: Locais de realização das cicloviações e cicloturismo.



As pessoas que indicaram já terem realizado cicloturismo e/ou cicloviações, 80% (n=37) delas buscaram a EBA para aprender a pedalar, 11% (n=5) para acompanhar amigos e 9% (n=4) para praticar e aperfeiçoar as pedaladas. Interessante verificar como pessoas que não sabiam pedalar passaram não somente a fazê-lo em seus ambientes cotidianos, como também em locais fora de seu convívio, os destinos turísticos. Isso mostra não somente os efeitos multiplicadores da EBA como também o potencial de crescimento do turismo de bicicleta visto que mesmo pessoas que não sabem pedalar, ao aprenderem, poderão se aventurar sobre duas rodas em busca de experiências turísticas.

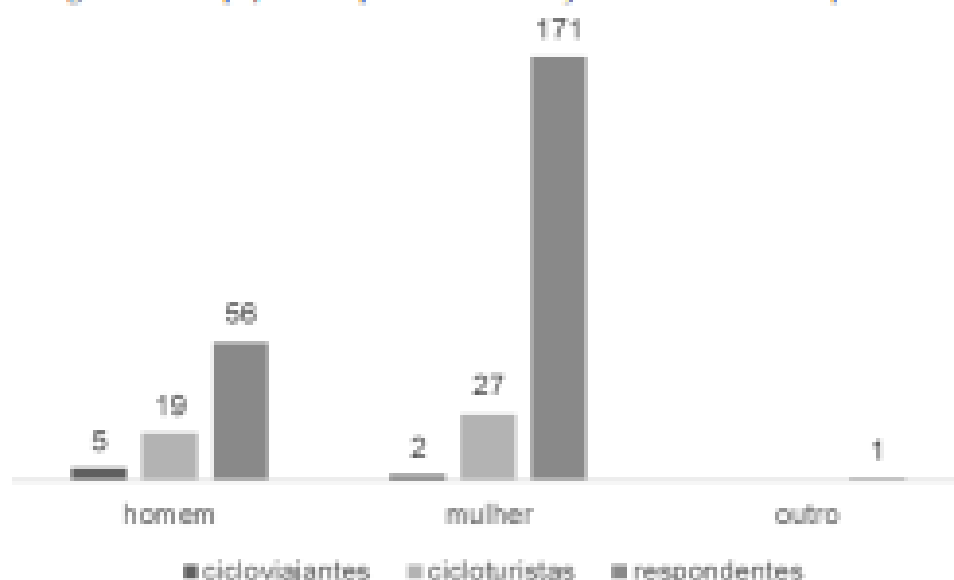
Ademais, notou-se que embora as pesquisas tenham sido realizadas com ex-participantes entre os anos de 2012 a 2020, os cicloturistas e/ou cicloviajantes não necessariamente são os mais antigos nas oficinas, pois a maior parte deles (68%) esteve nas oficinas entre os anos de 2016 e 2018. Considerando que as fronteiras começaram a ser fechadas no início de 2020, ano em que a pesquisa também começou a ser realizada, pode-se dizer que todos os cicloturistas e/ou cicloviajantes eram iniciantes no ciclismo.

Inclusive, chamou a atenção que entre as motivações para buscarem o aprendizado das pedaladas, esses ciclistas iniciantes que já indicaram terem realizado cicloturismo e/ou cicloviagens, somente 31% deles indicaram o lazer e/ou turismo como principal motivação de ir para EBA, a maioria tinha interesse em aprender a pedalar para outros fins, tais como ida a estabelecimentos comerciais, deslocamentos laborais e pedagógicos. Mas destes, apenas 35% (n=16) conseguiram atingir seu objetivo.

Sobre os motivos que apontaram como causas para não adotarem a bicicleta como transporte no dia a dia e assim não atingirem seus objetivos, estão: falta de infraestrutura cicloviária e sensação de insegurança no tráfego, ambas com 38% cada e, falta de sinalização ou outros motivos 6% cada.

Relacionando-se o sexo dos participantes, ainda que nas cicloviagens o sexo masculino apresente maior quantitativo, no cicloturismo a maioria é feminina (figura 4). Resultado que pode parecer questionável, visto que, no geral, as pesquisas sobre ciclismo tendem a apresentar o sexo masculino em quantitativo maior, ainda mais quando se trata de percursos não cotidianos. Mas, ao lembrar que a maioria dos participantes da EBA (75%) são do sexo feminino, torna-se compreensível tal representatividade.

Figura 4: Participação de respondentes cicloviajantes e/ou cicloturistas por sexo.



Por outro lado, considerando-se que os participantes das EBAs do sexo feminino se apresentam superiores em 50% ao sexo masculino, e que no turismo de bicicleta essa diferença está em menor porcentagem (18%), confirma-se que o resultado de superioridade do sexo feminino está diretamente relacionado ao quantitativo de respondentes de pessoas desse sexo.

Assim, o estudo possibilitou perceber que o cenário que se desenvolve colocando a bicicleta como novo modo de transporte para deslocamentos urbanos nas cidades de Niterói (RJ), Caruaru, Paulista, Petrolina e Recife (PE) e que propiciam diversos benefícios para a sociedade como um todo, não tem sido apropriado pelas pessoas que buscam aprender ou aperfeiçoar suas pedaladas por meio da EBA.

Isso ocorre porque ainda que possuem motivação de buscar as oficinas da EBA para adotar o ciclismo no dia a dia, a ausência de infraestruturas urbanas para a ciclomobilidade traz consigo a sensação de insegurança no tráfego e, assim, após aprenderem a pedalar, os ciclistas iniciantes passam a utilizar a bicicleta, principalmente, para o lazer.

Por outro lado, esse lazer possibilita o aperfeiçoamento das pedaladas ao ponto de propiciar o uso de bicicletas para passeios e/ou viagens em destinos turísticos (cicloturismo e/ou cicloviagens). Ademais, não se pode desconsiderar que as experiências no turismo acabam por promover maiores experiências não somente turísticas, mas que podem se tornar a base para a promoção da ciclabilidade.

Também se observou que a maioria das pesquisas tratam cicloturismo e cicloviagem como se fossem uma mesma atividade, sem diferenciações entre suas definições, trazendo o pensamento de que, independente de qual seja a motivação ou destino, qualquer atividade turística realizada com a bicicleta se enquadra no cicloturismo. Mas, ainda que a bicicleta seja um elemento comum em ambas as atividades, tratam-se de distâncias, trajetos e motivações distintas, entre outros elementos. E tal situação dificulta entender a influência e os efeitos multiplicadores da atividade para um destino.

REFERÊNCIAS

- Allis, T. Sobre cidades, bicicletas e turismo: Evidências na propaganda imobiliária em São Paulo. *Caderno Virtual de Turismo*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 3, p. 390 - 406, dez. 2015.
- Barreto, R. (2010) Instituto de Energia e Meio Ambiente (Org.). *A bicicleta e as cidades: Como inserir a Bicicleta na Política de Mobilidade Urbana*.
- Bike Anjo (Brasil). *Bike Anjo*, c2022. Homepage. Disponível em: <https://www.bikeanjo.org/>. Acesso em: 10 maio 2022.
- Cichella, A. C., Rodrigues, S. R. V. & Rosa Junior, E. M. Mobilidade urbana sustentável: A importância da bicicleta como meio de transporte alternativo. In: Seminário de ciências sociais aplicadas, 3., 2021, S.I. *III Jornada de Desenvolvimento e Políticas Públicas*. Universidade do Extremo Sul Catarinense, 2021. p.16.
- Deus, F. M. L. *Cicloturismo: Roteiros brasileiros*. 2019. 89 f. TCC (Graduação) - Curso de Turismo, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019.
- Edra, F. P. M. (org.). *Cicloturismo: Reflexões e experiências contemporâneas*. Niterói: FTH/UFF, 2019. 83 p.
- Edra, F. P. M., Costa, M. L. & Fernandes, T. T. Cicloturismo em Niterói: Potencialidade a partir do Rio de Janeiro. *Caderno Virtual de Turismo*. Rio de Janeiro, v. 15 n. 3., pp.331-345, dez. 2015.
- Hobbs, J; Cavalcanti, C. B.; Duran-Ortiz, M.; Alves, D. S., Ribeiro, K. & Seabra, R. (ed.). *Desenvolvimento orientado ao transporte: Como criar cidades mais compactas, conectadas e coordenadas*. S.I: Bid, 2021.
- Milheiro, V. Bicicleta e qualidade de vida nas cidades. *Revista UIIPS*, Santarém, Instituto Politécnico de Santarém, v. 4, n. 2, 11-12 fev. 2016.
- Nunes, Y. A. & Tiradentes, L. Mobilidade e lazer: O uso da bicicleta no cotidiano dos estudantes do ensino médio. *Cadernos do Aplicação: Pesquisa e Reflexão em Educação Básica*, [S.L.], v. 33, n. 1, p. 14, 30 dez. 2020. Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- OnMobih, 2019. O que é transporte sustentável e quais as vantagens de apoiar essa causa?
- Ruschel, D. T. A bicicleta como meio de transporte sustentável no turismo. *Revista da Graduação*, Porto Alegre, v. 1, n. 2, 23 set. 2008.
- Seabra, L. O., Taco, P. W. G. & Dominguez, E. M. Sustentabilidade em transportes: Do conceito às políticas públicas de mobilidade urbana. *Revista dos Transportes Públicos*, [S.I.], p. 103-124, jan. 2013.
- Silva, R. J. P. *Mobilidade Urbana: A bicicleta como meio de transporte diário*. 124 f. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Engenharia, Universidade do Porto, 2012.
- Teixeira, C. A. *Turismo de bicicleta: A dinâmica das ciclovias na perspectiva dos cicloviantes*. 104 f. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Turismo de Hotelaria, Universidade Federal Fluminense, 2020.
- Teixeira, C. A. & Edra, F. P. M. Bicicleta no planejamento urbano e nas estratégias: Um aproveitamento para o turismo. *Revista Turismo e Desenvolvimento*, Aveiro, n. 30, 2018.
- 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.
- Trigueiro, A. (comp.). Prefácio. In: Andrade, V., Rodrigues, J., Marino, F. & Lobo, Z. (org.). *Mobilidade por bicicleta no Brasil*. Rio de Janeiro: Proureb/Ufrj, 2016. p. 7-10.