

PASSEIO CICLÍSTICO – CONHECENDO PELOTAS, UMA PROPOSTA DO GRUPO PET – ESEF/UFPEL.

VINICIUS GUADALUPE BARCELOS OLIVEIRA¹; DIEGO BRAGA DE CASTRO²;
FELIPE GUSTAVO GRIEP BONOW³; JULIANA DIEL DE ARRUDA⁴; JULIE
HELLEN DE BARROS DA CRUZ⁵; MARIÂNGELA DA ROSA AFONSO⁶

¹*Universidade Federal de Pelotas - guadalupevinicius@gmail.com*

²*Universidade Federal de Pelotas - diegortsac@gmail.com*

³*Universidade Federal de Pelotas - felipe.bonow@hotmail.com*

⁴*Universidade Federal de Pelotas - julianaddearruda@gmail.com*

⁵*Universidade Federal de Pelotas - juliebcruz@gmail.com*

⁶*Universidade Federal de Pelotas - mrafonso.ufpel@gmail.com*

1. INTRODUÇÃO

O ciclismo se tornou presente dentre as opções de atividade física, principalmente por ser uma opção nos domínios de lazer e deslocamento, e principalmente por ter as características de ser uma prática econômica, ecologicamente correta e saudável (CARVALHO et al., 2012). Além disso, os benefícios do uso do ciclismo vão além dos aspectos físicos, envolvendo também aspectos psicológicos e sociais, e muitas vezes tendo relação direta com aspectos ideológicos (JORDI, 2017).

Ele ainda não é uma das opções mais usuais para prática de atividade no lazer, sendo menos frequente entre as atividades no lazer (DEL DUCA et al, 2014). E essa não prática do ciclismo se deve aos praticantes encontrarem muitas barreiras que impossibilitam a prática, principalmente relacionadas ao clima e riscos no trânsito (KIENTEKA et al., 2018).

Mesmo assim, a bicicleta é ainda mais vista como um meio de lazer, do que propriamente como um meio de transporte, devido à insegurança, tanto do sistema de trânsito, mas como do risco de assaltos e o desconforto comparado a outros meios de transporte (PEZZUTO et al., 2002).

Com isso, a criação de grupos de prática de atividade física se dá como opção para reduzir a insegurança para os praticantes, e ainda como fator estimulante, já que se cria um ambiente propício para a prática, pensando principalmente no aspecto social (WARSCHAUER et al., 2009).

Tendo em vista esses aspectos, o Grupo do Programa de Educação Tutorial da Escola Superior de Educação Física (PET – ESEF/UFPel) organiza a extensão “Passeio Ciclístico”, onde além de promover a prática de atividade física no domínio de lazer, sistematiza o evento por pontos de caráter histórico e cultural da cidade de Pelotas, a fim de otimizar o evento.

Com isso, o objetivo desse trabalho é descrever a extensão Passeio Ciclístico – Conhecendo Pelotas, seus efeitos e o impacto, considerando sua promoção para prática de atividade física.

2. METODOLOGIA

O evento ocorre uma vez ao ano e diferentes parcerias são procuradas para aperfeiçoar o evento. No evento 1º Passeio Ciclístico – Conhecendo Pelotas funcionou em parceria do Grupo PET-ESEF/UFPel com PET Arquitetura e

Urbanismo/UFPel, e para melhor logística do evento com apoio de grupos de ciclistas locais e o Departamento de Trânsito da Cidade.

Para que isso aconteça, reuniões administrativas semanais foram feitas, a fim de preparar e organizar. Um trajeto foi pensado, era necessário que esse trajeto não fosse muito longo, e impossibilitasse a prática de algumas pessoas, mas principalmente pensado tendo em vista nos pontos históricos da cidade de Pelotas, havendo paradas estratégicas no decorrer do evento.

A divulgação foi dada por meio de plataformas digitais, como redes sociais e blogs, mas também por meio físico, contendo um cartaz de divulgação em cada campus da Universidade Federal de Pelotas, estimulando assim a participação univesitária no evento.

Para inscrição era necessário a doação de um quilo de alimento não perecível, que posteriormente foi doado para uma instituição de caridade. O início do percurso se dá às 9h de um sábado, com saída de um posto de gasolina da cidade, e término às 11h30min na Praça Coronel Pedro Osório, sendo o total de 13 quilômetros.

E no decorrer do evento diversas paradas eram realizadas. Tais paradas serviam além de um pequeno tempo de descanso e hidratação, mas também um tempo de contextualização do ponto histórico, seu contexto histórico e importância dele para a cidade.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

O evento teve grande sucesso na sua primeira versão, sendo 60 participantes que realizaram o percurso, tendo sua inscrição homologada após a doação do quilo de alimento. Dentro desses participantes, diferentes faixas etárias foram contempladas na extensão.

O principal objetivo do evento é o estímulo à prática de atividade física para a população pelotense, mas para maior qualidade do evento os participantes foram agraciados com a oportunidade de ouvir explicações sobre os pontos turísticos e históricos da cidade de Pelotas conforme o decorrer do trajeto. O trajeto foi composto pelas Charqueadas, o Obelisco, o Parque da Baronesa, a Catedral Metropolina São Francisco de Paula, a Praça Coronel Pedro Osório e os casarões que a cercam.

Com isso, vemos que a partir de estímulo e diferentes medidas de segurança, a bicicleta se mostra como uma opção qualificada no lazer, mas também posteriormente para o deslocamento ativo da população, desde que haja infraestrutura necessária (PEZZUTO et al., 2004).

Com tal demanda é necessário que medidas sejam tomadas, a fim da melhoria do tráfego urbano, limitando as barreiras para as práticas do ciclismo nos diferentes domínios de atividade física. Considerando que o uso da bicicleta além de benefícios físicos e a melhoria da qualidade de vida da população estão diretamente associados à melhoria do trânsito, uso de meios menos poluentes no trânsito e muito mais econômicos (KIENTEKA et al., 2018).

O projeto se manteve dentro do planejamento anual do grupo PET-ESEF/UFPel, a fim de manter sua realização e da manutenção do mesmo, e com isso poder aumentar a sua abrangência. Sendo nas suas próximas realizações feito diferentes trajetos e parcerias, a fim de otimizar a realização do evento e poder atrair mais pessoas.

4. CONCLUSÕES

Portanto o evento se mostrou de maneira efetiva para atrair pessoas para utilizar a bicicleta como meio de atividade física no lazer, estimulando a prática em grupos, a fim de uma maior segurança dos participantes. Além disso, através do evento se estimula a utilização da bicicleta, transpassando para o cotidiano das pessoas, havendo assim o estímulo da atividade física no deslocamento.

Contudo, ainda são necessários outras medidas, a fim de otimizar a prática e uso das bicicletas no nosso dia-a-dia, como condições no tráfego urbano, e estímulo por meio de políticas públicas do deslocamento ativo. Considerando que são as principais barreiras para o não uso da bicicleta na nossa população.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARVALHO, M. L.; FREITAS, C. M. Cycling to achieve healthy and sustainable alternatives. **Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 6, p. 1617-1628, 2012.

DEL DUCA, G. F.; NAHAS, M. V.; HALLAL, P. C. PERES, K. G. Atividades físicas no lazer entre adultos de Florianópolis, Santa Catarina, Brasil: estudo populacional sobre as características das práticas e de seus praticantes. **Ciência. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 11, p. 4595-4604, 2014 .

JORDI, M. Estudio de percepciones sobre la salud en usuarios de la bicicleta como medio de transporte. **Salud Colectiva**. Sevilla, v. 13, n. 2, p. 307-320, 2017.

KIENTEKA, M. CAMARGO, E. M.; FERMINO, R. C.; REIS, R. S. Quantitative and qualitative aspects of barriers to bicycle use for adults from Curitiba, Brazil. **Revista brasileira Cineantropometria e desempenho humano**, Florianópolis , v. 20, n. 1, p. 29-42, Feb. 2018.

WARSCHAUER, M. D'URSO, L. Ambiência e Formação de Grupo em Programas de Caminhada. **Saúde e Sociedade**, Santos, v.18, n .2, p. 104-107, 2009.

PETUZZO, C. C. **Fatores que influenciam o uso da bicicleta.** 2002. 146f. Dissertação (Mestrado em Engenharias - Engenharia de Transportes) - Programa de Pós Graduação em Engenharia Urbana - Universidade Federal de São Carlos.

PEZZUTO, C. C. SANCHES, S. P. Identificação dos fatores que influenciam no uso da bicicleta. In: **CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES**, 18. Florianópolis, 2004. p. 977-986.