

Curitiba, se há menos mulheres que homens pedalando: é necessário repensar a infraestrutura

Curitiba, if there are less women than males riding: we need to reconsider the infrastructure

Dartel Ferrari de Lima¹, Dayane Cristina de Souza²,
Daiana Machado³, Adelar Aparecido Sampaio⁴

1. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3633-9458> Professor permanente do Programa de Pós-Graduação em Educação em Ciências e Educação Matemática na Universidade Estadual do Oeste do Paraná. Doutorado em Medicina Preventiva. Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Marechal Cândido Rondon, Paraná, Brasil.
E-mail: dartel.lima@unioeste.br

2. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1302-543X> Educadora Física. Doutora em Educação Física e Saúde. Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Marechal Cândido Rondon, Paraná, Brasil.
E-mail: daynycs@gmail.com

3. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2028-9932> Educadora Física e Pedagoga. Doutora em Educação. Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Marechal Cândido Rondon, Paraná, Brasil.
E-mail: daiana.machado1@unioeste.br

4. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4386-1364> Educador Físico. Doutora em Educação. Universidade Estadual do Mato Grosso do Sul, Corumbá, MS, Brasil.
E-mail: adelarsampaio@hotmail.com

RESUMO

A capital paranaense evidencia menos mulheres adultas utilizando a bicicleta no lazer e para o transporte quando comparadas aos homens. O presente estudo visa identificar o perfil dos ciclistas adultos curitibanos, para ampliar o conhecimento das diferenças de gênero no ciclismo. Secundariamente, explora sobreposições nos padrões do ciclismo recreativo e de transporte, para distinguir os contrastes nos diferentes propósitos do uso da bicicleta. Mediante um estudo transversal foi avaliado o perfil sociodemográfico e comportamental de 1008 adultos (≥ 18 anos) de ambos os sexos, residentes

na cidade de Curitiba, em relação ao uso da bicicleta para o lazer e o transporte. As mulheres, no ano de 2021, utilizaram a bicicleta com menor frequência quando comparadas aos homens, principalmente as mulheres com menor idade, menor escolaridade e residindo longe de locais com infraestrutura adequadas para a prática de atividade física. Espera-se que a massificação do ciclismo seguro e confortável na cidade de Curitiba, incentive mais mulheres a adotarem estilos de vida ativo.

DESCRITORES: Promoção da Saúde. Política de Saúde. Ciclismo.

ABSTRACT

Adult women use bicycles for leisure and transportation less than men, according to data from the capital of Paraná State. This study aims to identify the demographics of cyclists in Curitiba to understand gender inequalities regarding cycling. Moreover, it investigates overlaps in leisure and transportation patterns to discern differences in cycling for various purposes. A cross-sectional study examined the profiles of 1008 people (≥ 18 years old) of both sexes, considering bicycle use for leisure and transportation. In 2021, the study found that women in Curitiba used bicycles less frequently than men, particularly older women, who were less educated and lived far from regions with appropriate public infrastructure for practicing physical activities. Hopefully, safe and enjoyable cycling motivates more women to pursue an active lifestyle on par with men.

DESCRIPTORS: Health Promotion. Health Policy. Bicycling.



Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições, desde que o trabalho original seja corretamente citado.

INTRODUÇÃO

É verdade que o ciclismo recreativo pode desempenhar um papel significativo no cumprimento das recomendações de atividade física (AF) estabelecidas pela Organização Mundial da Saúde (OMS): 150 a 300 minutos semanais de AF moderada, ou 75 a 150 minutos semanais de AF vigorosa, para adultos. O propósito recreativo do ciclismo é uma forma eficaz de AF na prevenção de diversas condições de saúde, como doenças cardiovasculares, diabetes tipo 2, obesidade e alguns tipos de cânceres¹.

Dependendo da intensidade do esforço empreendido para pedalar a bicicleta, o ciclismo pode se enquadrar tanto na categoria de AF moderada quanto vigorosa. Isso significa que é uma opção versátil que pode atender às preferências e capacidades individuais. Além dos benefícios à saúde, o ciclismo recreativo também é uma opção amigável ao meio ambiente e pode ser uma alternativa sustentável para o transporte. Promover o uso da bicicleta como meio de locomoção contribui não apenas para a saúde individual, mas também para a saúde do ambiente.

É fascinante observar o crescente interesse no ciclismo no Brasil e os motivos que impulsionam essa tendência. O fato de o ciclismo ser a quarta principal modalidade de AF realizada para o lazer por brasileiros adultos e ter a maior taxa de crescimento entre as AF recreativas, destaca seu apelo e aceitação crescentes na sociedade. A taxa crescente de ciclistas nos últimos anos evidencia o interesse paulatino das pessoas pela bicicleta².

O aumento do interesse pelo ciclismo não é exclusivo do Brasil; é uma tendência global. Muitas cidades ao redor do mundo promovem o uso da bicicleta como parte integrante de estratégias para melhorar a qualidade de vida e o bem-estar das pessoas. Essa observação destaca o ciclismo além de uma simples AF recreativa, tornando-se parte integrante de um estilo de vida saudável, sustentável e acessível para muitas pessoas. O maior interesse, quase sempre é justificado pela bicicleta ser um modo de transporte eficiente em termos de ocupação de espaço, econômico e ecológico, não poluidor, e ainda, a sua prática segura é um fator de proteção à saúde, ao bem-estar e à qualidade de vida dos ciclistas³.

Por outro lado, a falta de AF está associada a diversos problemas de saúde, incluindo comprometimento da saúde mental, tornando-se uma preocupação significativa para os sistemas de saúde em todo o mundo. Como mencionado, esses

problemas de saúde representam uma parte substancial da mortalidade global, sendo responsáveis por milhões de mortes anualmente. A carga dessas doenças afeta, desproporcionalmente, os países em desenvolvimento, onde a infraestrutura de saúde pode estar menos preparada para lidar com essas consequências.

Existem vários fatores que contribuem para a inatividade física, incluindo mudanças nos estilos de vida, urbanização, falta de espaços seguros para a prática de AF, além de barreiras sociais e econômicas. Combater a inatividade física requer abordagens abrangentes que vão desde políticas públicas que promovam ambientes propícios à AF até programas educacionais que incentivem a adoção de estilos de vida ativos. Essas ações podem não apenas aliviar o fardo sobre os sistemas de saúde, mas também contribuir para uma sociedade mais saudável e resiliente.

A interseção entre inatividade física e fatores socioeconômicos, como idade, nível educacional, acesso a infraestrutura e desigualdade de gênero, destaca as disparidades existentes na prática de AF. As populações mais vulneráveis geralmente enfrentam barreiras significativas que dificultam a adoção de um estilo de vida ativo, contribuindo para um ciclo de desigualdade em saúde.

A disparidade na prática de AF no tempo livre entre homens e mulheres, destaca desafios relacionados à desigualdade de gênero. Barreiras culturais, sociais e econômicas podem influenciar mulheres serem menos ativas que homens. Isso exige abordagens específicas para promover a igualdade de gênero na promoção da saúde. Parece imperativo que as políticas públicas e iniciativas de saúde considerem essas disparidades e desenvolvam estratégias inclusivas³.

O estudo de tendência temporal realizado na cidade de Curitiba, capital do estado do Paraná, Brasil, de 2006 e 2015, fornece *insights* valiosos sobre a participação de adultos (≥ 18 anos) em AF no lazer, com disparidade entre os sexos. Notou-se naquele estudo proporção mais elevada de homens (59,9%) praticando AF em comparação com as mulheres (44,7%). A análise da tendência temporal revelou um crescimento significativo na participação em AF no lazer ao longo do período de estudo. Os homens apresentaram um aumento de 0,69% ao ano ($p=0,28$), enquanto as mulheres mostraram um crescimento mais expressivo, com taxa de 2,68% ao ano ($p=0,03$). A prática do ciclismo apresentou taxa de variação anual estabilizada para ambos os sexos⁴.

Ainda, aquele estudo encontrou 50% da amostra fisicamente inativa, sugerindo que uma parcela significativa da população adulta de Curitiba não se envolvia com a

prática regular de AF. A diferenciação nas preferências e práticas de AF entre homens e mulheres é um achado comum em estudos desse tipo e destaca a importância de abordagens personalizadas ao promover estilos de vida ativos.

O objetivo deste estudo busca compreender o perfil dos ciclistas adultos em Curitiba, Brasil, e investigar as diferenças de gênero na prática do ciclismo recreativo e como modal de transporte. Além disso, a exploração das sobreposições nos padrões do ciclismo adiciona uma camada valiosa de análise para distinguir os contrastes no ciclismo com diferentes propósitos. A hipótese central, relaciona a percepção feminina de insegurança no trânsito como um possível fator explicativo para as diferenças nas taxas de ciclistas urbanos entre os sexos.

MÉTODOS

A motivação deste estudo foi conhecer a representação de mulheres entre os ciclistas na cidade de Curitiba, o seu comportamento em relação à essa modalidade de AF e os meios que elas poderiam ser alcançadas para aumentar a sua representação.

Foram examinados dados transversais do sistema de Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas não Transmissíveis por entrevista telefônica (Vigitel), Brasil – Edição 2021. A metodologia do sistema Vigitel pode ser acessada em publicações prévias⁵. Desde 2006, as entrevistas do sistema ocorrem anualmente e são realizadas por meio de entrevista por telefone fixo.

Em edições anteriores (2006 a 2019), o tamanho amostral mínimo foi de 1,5 mil a 2 mil participantes em cada cidade. Para a edição de 2021, o tamanho amostral mínimo foi reduzido para mil indivíduos em cada cidade, para estimar, com nível de confiança de 95% e erro máximo de quatro pontos percentuais na frequência das variáveis investigadas. Erros máximos de cinco pontos percentuais são esperados para estimativas segundo o sexo, assumindo-se proporções semelhantes de homens e de mulheres na amostra.

Para a cidade de Curitiba, foram sorteadas 6800 linhas telefônicas; 1629 foram elegíveis, e 1008 entrevistas foram completadas, participando 335 homens e 673 mulheres. O tempo médio de duração das entrevistas realizadas pelo sistema foi de aproximadamente 14 minutos (variação de 4 a 60 minutos). As respostas dos inquéritos passaram por auditoria especializada.

A equipe responsável pelas entrevistas, envolveu aproximadamente 40 entrevistadores, quatro monitores, três supervisores e um coordenador-geral supervisor da operação do sistema, acompanhados por pesquisadores seniores do Núcleo de Pesquisas Epidemiológicas em Nutrição em Saúde (Nupens/USP), do Grupo de Estudos, Pesquisas e Práticas em Ambiente Alimentar e Saúde (Geppaas/UFMG) e por técnicos da Secretaria de Vigilância em Saúde do Ministério da Saúde (SVS/MS)⁵.

O peso pós-estratificação de cada indivíduo da amostra foi determinado pelo método Rake⁵, que utiliza procedimentos iterativos que considera sucessivas comparações entre estimativas da distribuição de cada variável sociodemográfica na população total da cidade. A distribuição de cada variável sociodemográfica estimada para a cidade de Curitiba, em 2021, foi obtida a partir de projeções que levaram em conta a distribuição da variável nos Censos Demográficos de 2000 e 2010, e sua variação anual média no período intercensitário. O peso pós-estratificação é utilizado para gerar todas as estimativas fornecidas para o conjunto da população adulta residente nas 27 cidades monitoradas.

Atividade física e seus domínios

A AF é entendida como qualquer movimento produzido pelos músculos esqueléticos que requer gasto de energia maior do que o repouso, atendendo vários domínios, como as atividades no tempo livre, no trabalho laboral e do lar e, no deslocamento ativo.

A AF no tempo livre é aquela com intenção recreativa. O inquérito do Vigitel oferece algumas opções para única escolha: caminhada, caminhada em esteira, musculação, hidroginástica, ginástica em geral, natação, artes marciais e luta, ciclismo, voleibol/futevôlei, dança, corrida, corrida em esteira, ginástica aeróbica, futebol/futsal, basquetebol e tênis.

Ser fisicamente ativo equivale ao cumprimento mínimo acumulado de 150 minutos semanais de AF com intensidade moderada, ou 75 minutos semanais de AF com intensidade vigorosa, ou qualquer equivalente entre elas. As AF com duração inferior a 10 minutos não foram consideradas para efeito do cálculo da soma semanal.

Ser inativo equivale não praticar qualquer AF no tempo livre, não realizar esforços físicos relevantes no trabalho, não se desloca ativamente (perfazendo mais

10 minutos por trajeto ou 20 minutos por dia) e que não participam de trabalhos pesados de suas casas.

Análise dos dados

Os dados foram analisados descritivamente utilizando os fatores de ponderação para atribuir peso pós-estratificação para os participantes, descrita em tabela com frequências relativas. Para o ciclismo, foram utilizadas análises com variáveis categóricas subdivididas em duas classes (prática e/ou, não prática). Foi utilizado Intervalos de confiança de 95% (IC95%) para os fatores associados ao ciclismo, para indicar a incerteza ou imprecisão acerca do tamanho do efeito calculado, usando a amostra de estudo para estimar o verdadeiro tamanho do efeito na população de origem. O valor de $p < 0,05$ foi adotado e todas as análises realizadas com o software Stata MP® versão 14.1.

Aspectos éticos

O projeto do sistema Vigitel foi aprovado pela Comissão Nacional de Ética em Pesquisa para Seres Humanos do Ministério da Saúde (CAAE: 65610017.1.0000.0008). O consentimento livre e esclarecido foi obtido oralmente no momento do contato telefônico com os entrevistados, conforme as normas éticas de investigação envolvendo seres humanos.

O estudo de revisão da literatura que originou este artigo, é dispensado de análise ética conforme determina a Resolução 510/2016 – CNS, por tratar de dados secundários de acesso público, nos termos da Lei n.12.527, de 18 de novembro de 2017.

RESULTADOS

A amostra deste estudo foi constituída de 1008 participantes, com 335 de homens e 673 de mulheres. O peso pós-estratificação de cada indivíduo da amostra utilizado pelo Vigitel, proporcionaliza os sexos para o conjunto da amostra. A investigação encontrou 12% de participantes que se declararam inativos e, 80% percebiam a sua saúde geral como muito boa.

Também, 3,5% da totalidade dos participantes referiram utilizar a bicicleta para algum propósito, principalmente aqueles com maior escolaridade, os de etnia branca e que viviam acompanhados. Os homens foram 3,5 vezes mais frequentes quando comparados às mulheres. A maior frequência de ciclista recreativos era partilhado por adultos mais jovens, enquanto a bicicleta como modal de transporte (68,4%) era comum na parcela com idade igual ou superior a 68 anos (Tabela 1).

Tabela 1. Percentual* de adultos (≥18 anos) praticantes de ciclismo, por sexo, segundo a capital do estado do Paraná (Curitiba). Vigitel, 2021.

Variáveis	Total (n=1008)		Sexo			
	%	IC 95%	Homens (n=335)		Mulheres (n=673)	
	%	IC 95%	%	IC 95%	%	IC 95%
Ciclista ⁺	3,4	1,3 – 5,5	6,7	3,6 - 9,7	1,9	†
Idade (anos)						
18 - 27	11,4	9,6 – 16,1	18,1	15,1 –21,1	5,0	†
28 - 37	5,7	†	14,1	†	7,5	5,1 – 9,6
38 -47	14,2	10,6 – 17,8	18,1	14,9 –21,3	7,7	†
48 - 57	11,7	8,1 – 16,7	6,7	†	10,7	†
58 – 67	14,2	11,1 – 17,5	6,7	†	15,3	12,1 – 18,8
≥ 68	42,8	38,3 – 47,3	36,3	31,8 – 1,2	53,8	49,1 – 58,2
Escolaridade (anos)						
0 -8	28,6	22,3 – 32,4	22,7	19,3 –25,2	38,4	35,1 – 42,2
9 -11	31,4	29,5 - 36,1	31,8	27,2 –35,4	30,8	27,6 – 33,5
≥ 12	40,0	36,4 – 44,3	45,6	41,8 – 9,3	30,8	27,4 – 33,8
Estado Civil						
Solteiro/separado	28,6	25,1 – 31,8	63,6	58,6 –57,7	30,1	27,3 – 33,4
Casado/acompanhado	42,8	39,4 – 44,5	50,0	45,5 – 4,3	30,1	27,5 – 33,6
Viúvo	22,8	19,2 – 25,4	18	†	30,1	27,1 – 33,8
Raça						
Branca	88,6	83,4 – 91,5	95,4	90,5 –98,4	76,9	71,4 – 81,2
Preta	-	-	-	-	-	-
Pardo	11,4	9,3 – 14,2	4,5	†	23,1	†
Inatividade física	12,0	9,3 – 14,7	10,2	7,6 – 13,7	13,5	9,5 – 17,5A
TL**	51,5	49,5 – 55,8	60,1	55,2 –64,9	46,9	44,6 – 50,8
Ativos insuficientes***	46,5	41,8 - 51,2	37,8	30,9 - 44,7	54,1	47,9 - 60,3
Ativos suficientes (AFTL)****	37,0	31,8 -42,2	39,6	31,4 - 47,8	34,6	28,1 - 41,1
Estado de saúde						
Muito bom	80,0	75,3 – 86,1	40,9	36,4 –44,3	70,1	65,7 – 74,9
Regular - ruim	20,0	†	13,6	†	30,7	†
Muito ruim –	-	-	-	-	-	-
Transporte ativo T/E	11,4	†	15,2	†	9,1	†
Transporte ativo geral	68,4	64,5 – 71,4	69,4	66,5 – 71,1	52,5	49,4 – 54,3

Fonte: Elaborado pelos autores (2023).

+ percentual de ciclistas determinado entre os ativos no tempo livre.

*Percentual ponderado para ajustar a distribuição sociodemográfica da amostra Vigitel à distribuição da população adulta da cidade de Curitiba, projetada para o ano de 2021 (ver aspectos metodológicos).

** Inclui os ativos no lazer (suficientes e insuficientes)

*** Adultos com menos de 150 minutos de atividade de intensidade moderada por semana.

**** Adultos com pelo menos 150 minutos de atividade de intensidade moderada por semana.

(Ativo suficiente = equivalentes a pelo menos 150 minutos de atividade de intensidade moderada por semana).

† Número de casos insuficiente para determinar IC 95%.

AFTL – atividade física realizada no tempo livre.

DISCUSSÃO

Os resultados dessa investigação são fundamentais para entender o papel de variáveis no perfil de ciclistas adultos na cidade de Curitiba, particularmente em relação à hipótese central baseada em pesquisas populacionais anteriores. Essas pesquisas indicam que a menor participação feminina no ciclismo pode ser atribuída a níveis mais altos de aversão feminina à falta de segurança urbana ao pedalar.

A abordagem deste artigo, ao combinar dados censitários com o perfil de ciclistas da cidade de Curitiba, é notavelmente inovadora e pode oferecer *insights* valiosos sobre a dinâmica da participação no ciclismo urbano. A utilização de dados censitários pode proporcionar uma visão abrangente do contexto social e demográfico, enquanto o perfil de ciclistas específicos oferece detalhes cruciais sobre padrões de comportamento.

A constatação de que a participação de ciclistas é negativamente correlacionada com o sexo, mas parcialmente compensada por efeitos positivos, como a escolaridade. A indicação de que a participação é negativamente correlacionada com o sexo pode apontar para desafios relacionados à equidade de gênero no ciclismo urbano.

Compreender as razões por trás dessa correlação pode ser crucial para informar intervenções que promovam a igualdade de oportunidades para ciclistas de ambos os sexos, orientando a criação de ambientes mais inclusivos e acessíveis para ciclistas. Sendo o primeiro artigo a abordar essa combinação específica de dados em Curitiba, parece ter o potencial de oferecer contribuições significativas para o planejamento urbano, políticas públicas e iniciativas destinadas a promover a mobilidade ativa e inclusiva na cidade.

A relação entre a AF e a saúde é complexa e multifacetada, envolvendo uma interação de diversos fatores. A decisão de uma pessoa ser fisicamente ativa ou inativa é influenciada por uma combinação de fatores sociais, culturais, ambientais, condições físicas e oportunidades disponíveis. Até mesmo preferências pessoais contribuem para a decisão de uma pessoa ser ativa ou inativa. Portanto, programas de promoção da AF que levam em consideração as diferenças culturais e sociais, e proporcionam oportunidades variadas de se manter ativo ao longo da vida têm mais chances de serem bem-sucedidos⁶.

As diferenças de gênero na prática de AF têm sido observadas em várias

pesquisas, comumente mostrando que os homens tendem a ser mais ativos fisicamente do que as mulheres. Quanto ao impacto na saúde e bem-estar, é importante notar que os benefícios da AF são geralmente observados em ambos os sexos. No entanto, as experiências individuais podem variar, e alguns estudos sugerem que o contexto em que a AF é realizada pode influenciar o impacto percebido na saúde e bem-estar.

É relevante destacar que o impacto do bem-estar pode ser influenciado por uma combinação de fatores, incluindo o tipo de AF, a intensidade, a regularidade e as preferências individuais. Por exemplo, a prática de AF em ambientes naturais, conhecida como exercício ao ar livre, tem sido associada a benefícios específicos para a saúde mental, incluindo redução do estresse, melhoria do humor e aumento da sensação de bem-estar. No entanto, é necessário atenção à percepção subjetiva da saúde e bem-estar ser única para cada pessoa e pode ser moldada por uma variedade de elementos pessoais e sociais condicionados⁷.

A baixa prevalência de transporte ativo, como caminhada ou ciclismo, é uma preocupação importante. A participação de apenas 7,3% dos homens e 9,2% das mulheres em transporte ativo em 2016, sugere a necessidade de estratégias eficazes para incentivar as pessoas a incorporarem AF em sua vida diária. A diminuição progressiva da frequência de transporte ativo com o aumento da idade é uma tendência comum observada em muitas sociedades. Isso destaca a importância de abordar a promoção da AF ao longo do curso de vida, implementando estratégias que incentivem as pessoas a permanecerem ativas à medida que envelhecem⁴.

A prevalência de ciclistas masculinos evidencia que as iniciativas considerem as diferentes realidades e desafios enfrentados por diversos grupos, incluindo mulheres, pessoas idosas, pessoas com deficiência e aquelas em comunidades de baixa renda e escolaridade. Ao adotar uma abordagem inclusiva, as estratégias para promover o ciclismo podem contribuir não apenas para diminuir as diferenças de prevalência de AF entre os sexos, mas também para criar comunidades mais saudáveis e ativas para todos.

A representação de diferentes grupos sociais no ciclismo urbano pode ser desigual. Em algumas regiões, o medo de acidentes de trânsito ou de crimes pode dissuadir as pessoas de adotar a bicicleta como meio de transporte. Isso é particularmente relevante para mulheres que desejam usar a bicicleta para ir ao trabalho ou realizar outras atividades cotidianas. Essa lacuna de gênero no ciclismo

contribui para uma dinâmica de desigualdade entre os modos de transporte de homens e mulheres, e essa disparidade muitas vezes persiste ao longo do tempo. Ainda, estereótipos podem persistir com a falsa percepção de que certas atividades, como andar de bicicleta, são mais apropriadas para meninos. Isso pode levar a uma falta de incentivo para que as meninas aprendam a andar de bicicleta desde cedo⁸.

O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), uma organização global criada para projetar e implementar sistemas de transporte e desenvolvimento urbano e soluções políticas que tornem as cidades mais viáveis, justas e habitáveis, em 2020, realizou contagem de ciclistas no centro da cidade do Rio de Janeiro, com amplitude de frequência para mulheres de 2,4% a 10,9%, e de 89% a 97,6%, para homens. O único local onde se observou mais mulheres ciclistas (26,15) do que homens, foi em um local com infraestrutura cicloviária protegida⁹.

Na Austrália, apenas cerca de 1% das viagens diárias são feitas de bicicleta¹⁰, semelhante às porcentagens observadas nos EUA e no Reino Unido, divergindo àquelas relatadas na Holanda (26%)¹⁰ e em alguns outros países europeus (9-18%)¹¹. Em Nova Delhi, na Índia, 21% das viagens diárias são feitas de bicicleta, e as mulheres constituem somente 2% desses ciclistas¹². Em Tóquio, onde homens e mulheres relatam altas taxas de ciclismo semanal, as mulheres têm apenas metade da probabilidade dos homens de ir de bicicleta para o trabalho¹³.

Este estudo revela uma disparidade significativa entre ciclistas masculinos e femininos em Curitiba, indicando uma proporção de 3,5 vezes mais homens utilizando bicicletas. Esse achado levanta a possibilidade de que essa diferença não seja simplesmente uma questão de preferência de gênero, mas sim um reflexo de desigualdades persistentes entre homens e mulheres. A ideia de que o ciclismo não é adequado para mulheres pode ser resultado de percepções antiquadas sobre as capacidades físicas, interesses ou papéis tradicionais de gênero.

Muitas cidades carecem de ciclovias protegidas e, mesmo quando as possuem, muitas vezes não fazem parte de uma rede conectada. Uma das maiores barreiras para as mulheres se deslocarem pelo espaço urbano é o potencial de violência urbana. A questão da violência contra as mulheres é crucial e complexa, abrangendo diversas esferas da sociedade. Embora o ciclismo não seja uma solução única para esse problema global, ele pode desempenhar um papel importante em oferecer às mulheres mais controle sobre sua mobilidade pessoal¹⁴.

Alguns estudos indicam que as mulheres percorrem distâncias menores em

comparação com os homens ao utilizar bicicletas destacam uma disparidade que pode ser influenciada por diversos fatores, incluindo preocupações com segurança, acessibilidade e até mesmo limitações de tempo. A sugestão de que políticas voltadas para a redução das distâncias dos trajetos poderiam ser benéficas, especialmente para as mulheres, é uma abordagem interessante^{8,12,15}.

Para incentivar mais mulheres a pedalar, é fundamental que as cidades apresentem uma rede cicloviária conectada e protegida com faixas, suficiente largas para acomodar ciclistas mais lentos, ciclistas que usam bicicletas de carga, ou triciclos, ou ciclistas que viajam agrupados.

A cidade de Curitiba possui mais de 200 quilômetros de ciclovias, no entanto, andar de bicicleta recreativamente é a escolha de somente 3,4% dos curitibanos ativos no tempo livre, aquém dos adultos australianos (62%).

Ciclistas recreativos geralmente possuem o equipamento necessário para pedalar e motivação intrínseca para andar de bicicleta, muitas vezes movidos pelo prazer da AF, pela apreciação do ar livre e pela busca de bem-estar. Por sua experiência prévia, já desenvolveram habilidades de ciclismo. Isso inclui a capacidade de trafegar em vias movimentadas, conhecer regras de segurança e ter confiança em sua habilidade de pedalar em diferentes condições. Esse conhecimento pode ser compartilhado para incentivar outros a adotarem a bicicleta como meio de transporte, aproveitando o entusiasmo existente.

Como mencionado anteriormente, as percepções culturais sobre o ciclismo, muitas vezes associadas a estereótipos de gênero, podem influenciar a participação das mulheres. Abordar as diferenças de gênero no ciclismo em Curitiba é um passo importante para promover a igualdade de oportunidades e garantir que todos possam desfrutar dos benefícios do transporte ativo com bicicleta.

Neste estudo, descobrimos que apenas 9,1% dos ciclistas que utilizam a bicicleta para o transporte são mulheres, ficando abaixo das taxas observadas nos Estados Unidos, onde 24% das viagens são feitas por mulheres, e em outros países com cultura ciclística enraizada, como Suíça, Bélgica, França, Holanda e Alemanha, onde as mulheres pedalam em taxas semelhantes às dos homens.

Esses dados expandem as descobertas de que a preocupação com o ciclismo no trânsito, muitas vezes percebida como inadequada, afugentam os ciclistas, seja pelo trânsito intenso de carros ou pedestres, descuido dos motoristas com os ciclistas, falta de travessias seguras para ciclistas, ou desconexões entre os caminhos e

destino. Essas barreiras, pode explicar, em parte, a preferência de rotas de ciclismo *off-road* (trilhas) do que nos perímetros urbanos¹⁶.

A observação de que tanto homens quanto mulheres tendem a preferir o ciclismo recreativo pode estar relacionada à flexibilidade de horários que essa prática oferece em comparação com o ciclismo de transporte. A capacidade de escolher o momento mais adequado para a prática do ciclismo recreativo pode ser um fator determinante para essa preferência, especialmente quando comparada à rigidez dos horários associados ao deslocamento para o trabalho e/ou estudo⁵.

A percepção das diferenças de gênero no transporte, especialmente no contexto do ciclismo, destaca questões importantes relacionadas a necessidades, propósitos e, principalmente, segurança. A compreensão dessas diferenças é fundamental para desenvolver estratégias e políticas que promovam a equidade no uso da bicicleta como meio de transporte. As diferenças nas preferências e necessidades entre homens e mulheres no transporte podem estar relacionadas a responsabilidades sociais, como cuidado com a família, preocupações com a segurança e preferências por rotas mais seguras e agradáveis¹⁷.

A distância a ser percorrida pelo ciclista até seu destino, também pode explicar as diferenças de uso entre os sexos. Estudos mostram que mulheres, habitualmente, não se sentem atraídas por viagens longas para o transporte ativo. Contrariamente, as viagens longas atraem os ciclistas masculinos, pois o trajeto para o trabalho se torna uma oportunidade para melhorar o condicionamento físico para atividades recreativas e de aventura, utilizando a bicicleta, além de economizar dinheiro para atender outras necessidades¹⁸.

Os principais motivadores para o ciclismo, fora fatores relacionados à saúde, diversão e transporte conveniente e barato. A infraestrutura inadequada para o uso da bicicleta é apontada como a “grande barreira” para homens e mulheres¹⁹. A principal restrição relatada pelos ciclistas, se relaciona com fatores de compartilhamento das vias públicas, principalmente quando o trânsito de outros veículos é agressivo, com mulheres mais propensas a relatar essa restrição. Quando comparado com estudos em países com boa infraestrutura para bicicletas, a maioria das barreiras tende a ser pessoal¹³.

Algumas condições meteorológicas e climáticas, como chuva, vento, frio e calor e fatores singulares, como a falta de habilidade e preparo físico para a condução da bicicleta surgem, frequentemente, nas averiguações das motivações e barreiras para

ser ciclista. A infraestrutura segura para bicicletas, recebe atenção considerável na literatura. Por exemplo, as melhorias de infraestrutura são um dos principais impulsionadores das taxas de crescimento do ciclismo em diversos países²⁰.

Este estudo mostrou a maioria dos ciclistas curitibanos alcançavam as metas de AF recomendadas para propiciar efeitos substancialmente à saúde. Assim, os ciclistas curitibanos constituem um subgrupo de pessoas ativas, diferentemente do conjunto da população adulta de Curitiba, que se apresenta com baixos níveis de AF (46,5%) ou, mesmo inativa (12%). Estudos evidenciam que quando o transporte de bicicleta é incluído na soma das atividades semanais, os subgrupos populacionais com baixos níveis de AF tendem elevar a sua classificação da condição física¹⁰.

Algumas limitações metodológicas são inerentes às avaliações da AF populacional. Em particular, o erro de medição é considerável quando é associado ao volume da AF autorrelatada, uma vez que a AF engloba diferentes modos de execução e a capacidade de atender às demandas de lembrança é limitada. Para minimizar essa ocorrência, o Vigitel estabeleceu um controle de qualidade das informações com gerenciamento dos inquéritos. Verifica-se que a cobertura da rede de telefonia fixa não é universal, o que pode influenciar a representatividade amostral. A utilização de pesos pós-estratificados procura minimizar possíveis diferenças sociodemográficas da população de Curitiba.

Os pontos fortes deste estudo incluem informações de grande amostra da população da cidade de Curitiba e de sua participação em AF no lazer, detalhando movimentos de pessoas ativas no tempo livre, em especial para a prática do ciclismo. Este estudo fornece evidências relevantes, especialmente para os profissionais de saúde e agentes interessados em planejar e promover a AF no lazer para a população de Curitiba, no sentido de reforçar ações destinadas a incentivar as pessoas a serem mais ativas no tempo livre e diminuir as desigualdades de acesso entre os sexos e as diferentes faixas etárias. Não menos importante é a manutenção dos serviços de monitoramento da participação populacional em AF no lazer na cidade de Curitiba, como serviço necessário para a promoção da saúde e de urbanismo para a prevenção de DCNT de curitibanos.

CONCLUSÃO

Nossas observações indicam uma sobreposição significativa entre ciclistas em Curitiba, destacando que uma parte considerável de ambos os sexos utiliza a bicicleta como meio de transporte para atender as necessidades cotidianas. Além disso, tanto os ciclistas de transporte quanto os de lazer foram classificados como suficientemente ativos. Com base nessas constatações, promover o ciclismo como meio de transporte, especialmente entre as mulheres, pode aumentar a prática do ciclismo.

Essa conclusão sugere que incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte pode não apenas melhorar a mobilidade urbana, mas também trazer benefícios à saúde, contribuindo para alcançar as metas de AF recomendadas pela OMS. Isso destaca a importância de políticas e iniciativas que promovam o ciclismo como uma opção viável e saudável de deslocamento, especialmente entre grupos que podem se beneficiar significativamente, como as mulheres.

No entanto, para o sucesso dessa iniciativa, a adoção do ciclismo de transporte por mulheres exigirá a colaboração entre a Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito, outros órgãos governamentais e a comunidade. Assim, estabelecer a bicicleta como uma opção de transporte segura e agradável, é provável que ocorra um aumento na participação dos adultos em Curitiba, tanto nas AF no lazer quanto no transporte ativo. Esse aumento na aceitação e uso da bicicleta pode ter impactos significativos, especialmente ao incentivar mais mulheres a adotarem estilos de vida fisicamente mais ativos.

REFERÊNCIAS

1. World Health Organization. WHO guidelines on physical activity and sedentary behavior. Geneva, World Health Organization, 2020. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789240015128>
2. Lima DF, Lima LA, Santos, D, Souza, DC. El fomento del ciclismo urbano como medida preventiva del sedentarismo. Lecturas: Educación Física Y Deportes. 2019;28(299):137-154. doi: <https://doi.org/10.46642/efd.v28i299.3896>
3. Lima, DF, Silva MP, Lima LA, Júnior APS, Júnior OM, Piovani VGS. Associação da atividade física de lazer e do deslocamento ocupacional com a caminhada e o ciclismo: um estudo transversal com brasileiros adultos Rev. Aten. Saúde. 2019;17(62):40-51. doi: <https://doi.org/10.13037/ras.vol17n62.5923>

4. Lima DF, Lima LA, Silva MP. Tendências temporais dos tipos principais de exercício físico e esporte praticados no lazer na cidade de Curitiba, Brasil: 2006-2014. R. bras. Ci. e Mov. 2017;25(3):98-105. Disponível em: [file:///C:/Users/user/Downloads/7629-Texto%20do%20artigo-39503-1-10-20171104%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/user/Downloads/7629-Texto%20do%20artigo-39503-1-10-20171104%20(1).pdf)
5. Brasil. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise em Saúde e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis. Vigitel Brasil 2021: vigilância de fatores de risco e proteção para doenças crônicas por inquérito telefônico : estimativas sobre frequência e distribuição sociodemográfica de fatores de risco e proteção para doenças crônicas nas capitais dos 26 estados brasileiros e no Distrito Federal em 2021 / Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Departamento de Análise em Saúde e Vigilância de Doenças não Transmissíveis. – Brasília: Ministério da Saúde, 2021.
6. Silva, MP et al. Time trends of physical inactivity in Brazilian adults from 2009 to 2017. Rev. Assoc. Med. Bras., São Paulo, v. 67, n. 5, p. 681-689, 2021. doi: <https://doi.org/10.1590/1806-9282.20201077>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ramb/a/RNGG4WNZYRWRv7nyqy3xTbq/?lang=en#>
7. Pop LM, Iorga M, Şipoş LR, Iurcov R. Gender Differences in Healthy Lifestyle, Body Consciousness, and the Use of Social Networks among Medical Students. Medicina (Kaunas). 2021; 57(7):648. doi: <https://doi.org/10.3390/medicina57070648>
8. Heesch KC, Sahlqvist S, Garrard J. Gender differences in recreational and transport cycling: a cross-sectional mixed-methods comparison of cycling patterns, motivators, and constraints. Int J Behav Nutr Phys Act. 2012; 8;9:106. doi: <https://doi.org/10.1186/1479-5868-9-106>
9. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento – ITDP Brasil. Contagem de ciclistas nos principais acessos ao centro do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2022/05/Contagem-de-ciclistas-nos-principais-acessos-ao-Centro-do-Rio-de-Janeiro.pdf>
10. Owen N, De De Bourdeaudhuij I, Sugiyama T, Leslie E, Cerin E, et al. Bicycle use for transport in an Australian and a Belgian city: associations with built-environment attributes. J Urban Health. 2010;87(2):189-198. doi: <https://doi.org/10.1007/s11524-009-9424-x>
11. Fishman E, Böcker L, Helbich M. Adult active transport in the Netherlands: an analysis of its contribution to physical activity requirements. PLoS One. 2015;7;10(4):e0121871. doi: <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0121871>
12. Kumar N, Tiwari VK, Kumar K, Nair KS, Raj S, Nandan D. Evolving social health scheme for workers in unorganized sector: key evidences from study of cycle rickshaw pullers in Delhi, India. Int J Health Plann Manage. 2015;30(4):366-81. doi: <https://doi.org/10.1002/hpm.2244>
13. Ichikawa M, Nakahara S. Japanese high school students' usage of mobile phones while cycling. Traffic Inj Prev. 2008;9(1):42-7. doi: <https://doi.org/10.1080/15389580701718389>
14. Heesch KC, Sahlqvist S, Garrard J. Gender differences in recreational and transport cycling: a cross-sectional mixed-methods comparison of cycling patterns,

- motivators, and constraints. *Int J Behav Nutr Phys Act.* 2012; 8;9:106. doi: <https://doi.org/10.1186/1479-5868-9-106>
15. Ma C, Yang D, Zhou J, Feng Z, Yuan Q. Risk Riding Behaviors of Urban E-Bikes: A Literature Review. *Int J Environ Res Public Health.* 2019;28;16(13):2308. doi: <https://doi.org/10.3390/ijerph16132308>
 16. Impellizzeri FM, Rampinini E, Sassi A, Mognoni P, Marcora S. Physiological correlates to off-road cycling performance. *J Sports Sci.* 2005;23(1):41-7. doi: <https://doi.org/0.1080/02640410410001730061>
 17. Heesch KC, Sahlqvist S, Garrard J. Gender differences in recreational and transport cycling: a cross-sectional mixed-methods comparison of cycling patterns, motivators, and constraints. *Int J Behav Nutr Phys Act.* 2012;8;9:106. doi: <https://doi.org/10.1186/1479-5868-9-106>
 18. Erol A, Winham SJ, McElroy SL, Frye MA, Prieto ML, et al. Sex differences in the risk of rapid cycling and other indicators of adverse illness course in patients with bipolar I and II disorder. *Bipolar Disord.* 2015;17(6):670-6. doi: <https://doi.org/10.1111/bdi.12329>
 19. Heesch KC, Sahlqvist S. Key influences on motivations for utility cycling (cycling for transport to and from places). *Health Promot J Austr.* 2013;24(3):227-33. doi: <https://doi.org/10.1071/HE13062>
 20. Wegman F, Zhang F, Dijkstra A. How to make more cycling good for road safety? *Accid Anal Prev.* 2012;44(1):19-29. doi: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.11.010>

RECEBIDO: 08/09/2023
APROVADO: 15/12/2023