



# Mobilidade e Promoção da Atividade Física

## Uso da bicicleta

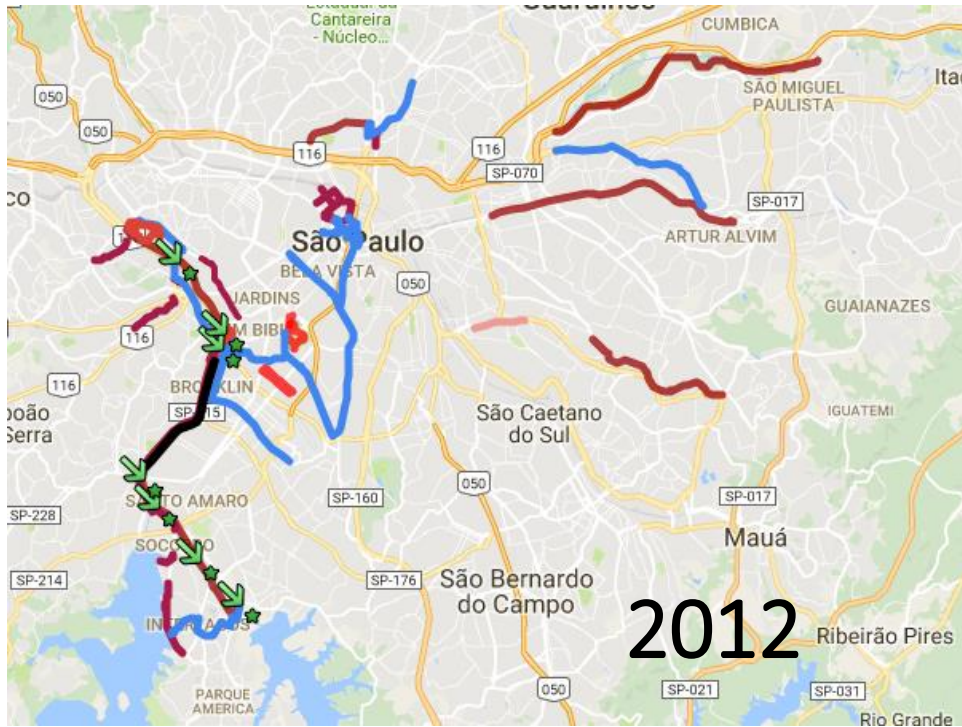
[douglas.andrade@usp.br](mailto:douglas.andrade@usp.br)

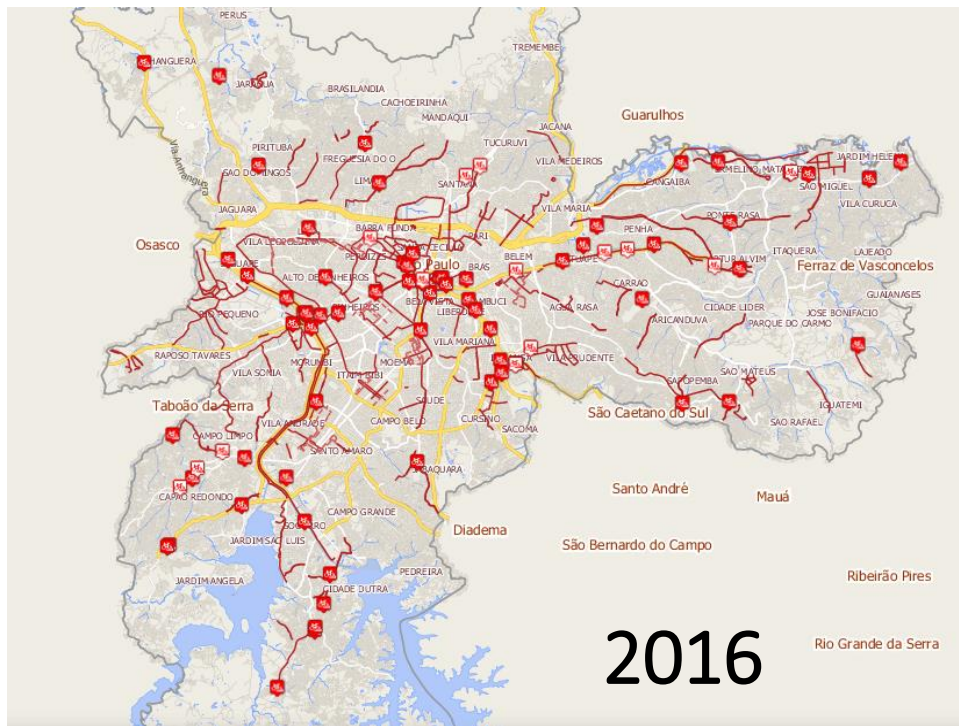
**EACH** | **USP**  
LESTE

Escola de Artes, Ciências e Humanidades  
Universidade de São Paulo







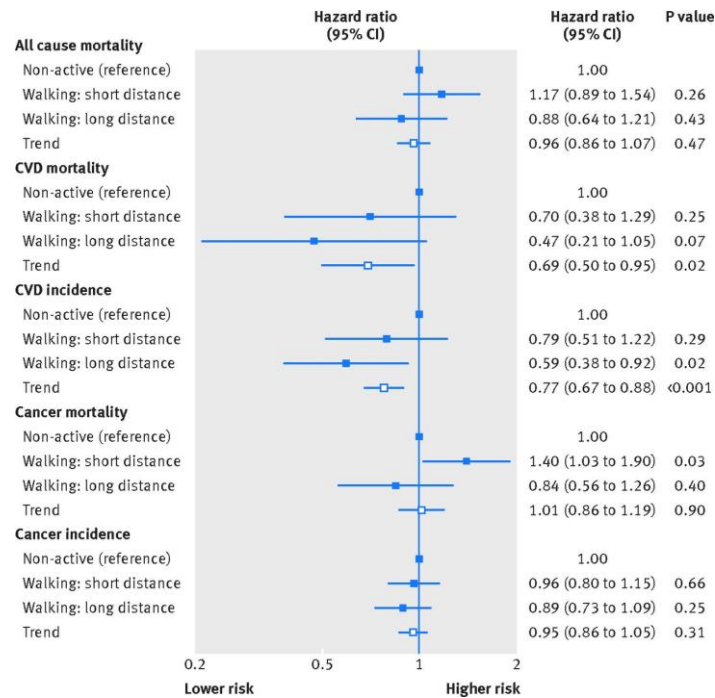


**cancer incidence and mortality by commuting mode.**

	No of events	Total	Hazard ratio (95% CI)	Hazard ratio (95% CI)	P value
<b>All cause mortality</b>					
Non-active (reference)	1379	186 763		1.00	
Walking	103	12 848		1.03 (0.84 to 1.26)	0.78
Cycling	37	6301		0.59 (0.42 to 0.83)	0.002
Mixed mode: walking	122	21 765		0.96 (0.80 to 1.15)	0.66
Mixed mode: cycling	58	11 588		0.76 (0.58 to 1.00)	0.05
<b>CVD mortality</b>					
Non-active (reference)	420	199 141		1.00	
Walking	18	13 780		0.64 (0.45 to 0.91)	0.01
Cycling	8	6613		0.48 (0.25 to 0.92)	0.03
Mixed mode: walking	29	23 142		0.78 (0.53 to 1.15)	0.21
Mixed mode: cycling	20	12 200		0.92 (0.58 to 1.46)	0.72
<b>CVD incidence</b>					
Non-active (reference)	1029	198 536		1.00	
Walking	51	13 749		0.73 (0.54 to 0.99)	0.04
Cycling	18	6603		0.54 (0.33 to 0.88)	0.01
Mixed mode: walking	86	23 085		0.84 (0.66 to 1.07)	0.16
Mixed mode: cycling	42	12 178		0.82 (0.59 to 1.14)	0.24
<b>Cancer mortality</b>					
Non-active (reference)	912	193 205		1.00	
Walking	74	13 230		1.10 (0.86 to 1.41)	0.45
Cycling	25	6428		0.60 (0.40 to 0.90)	0.01
Mixed mode: walking	81	22 296		0.97 (0.77 to 1.22)	0.80
Mixed mode: cycling	31	11 822		0.64 (0.45 to 0.91)	0.01
<b>Cancer incidence</b>					
Non-active (reference)	3504	190 617		1.00	
Walking	241	13 065		0.93 (0.81 to 1.07)	0.30
Cycling	89	6364		0.55 (0.44 to 0.69)	<0.001
Mixed mode: walking	333	22 044		0.99 (0.88 to 1.11)	0.87
Mixed mode: cycling	135	11 718		0.68 (0.57 to 0.81)	<0.001



**cancer incidence and mortality by weekly walking commuting distance.**



Artigo de revisão

## Fatores individuais e ambientais associados com o uso de bicicleta por adultos: uma revisão sistemática

### *Individual and environmental factors associated with bicycling by adults: a systematic review*

Marilson Kienteka<sup>1,3</sup>

Rogério César Fermino<sup>1,2</sup>

Rodrigo Siqueira Reis<sup>1,2,3</sup>

## Associações conclusivas

- 57 fatores identificados (revisão até julho de 2011)
- Sexo masculino e AF ( $\geq 150$  min/sem) +
- Acesso a ciclovias/ciclofaixas, densidade de ruas, moradia urbana e disponibilidade de bicicleta no ambiente domiciliar +
- Trabalhar 8h e a posse de carro -
- Distância superiores a 4 km e inclinação das ruas -

*Artigo original*

---

### **Fatores associados ao uso de bicicleta como meio de transporte em uma cidade de médio porte**

*Factors associated with the bicycle use for transportation in a medium-sized city*

Inaian Pignatti Teixeira<sup>1</sup>  
Priscila Missaki Nakamura<sup>1</sup>  
Bruno Paula Caraça Smirmaul<sup>1</sup>  
Rômulo Araújo Fernandes<sup>2</sup>  
Eduardo Kokubun<sup>1</sup>

## Associações

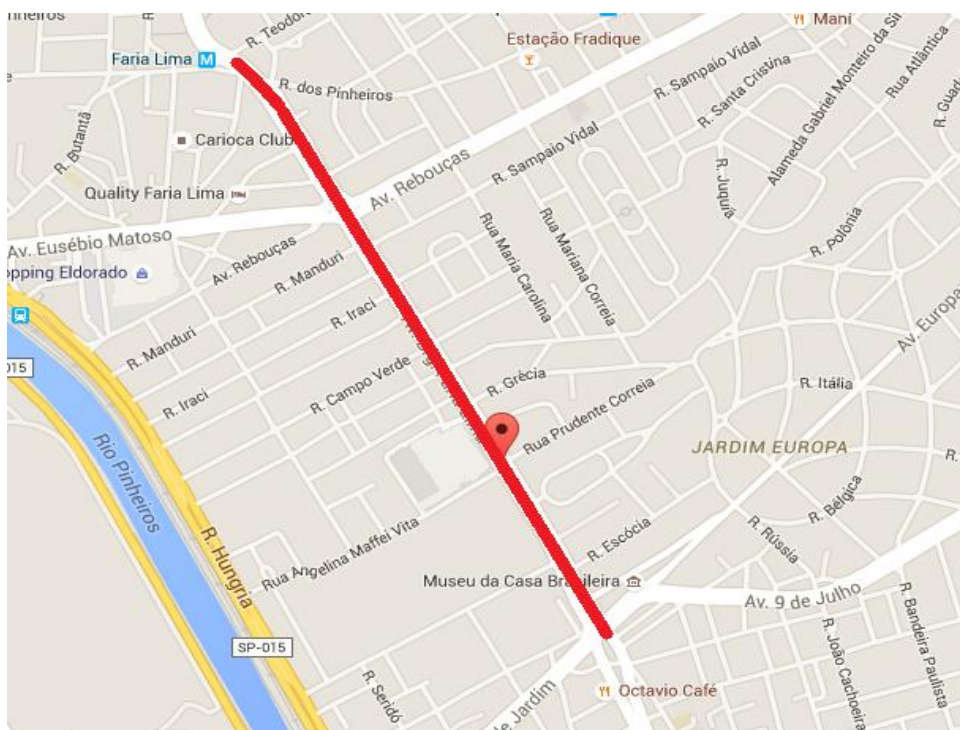
- A prevalência em homens (38,3%) e mulheres (21,0%)
- Mulheres obesas e não trabalhadoras apresentaram menores valores de odds para uso de bicicleta.
- Homens, com maior escolaridade foi associada de forma inversa com o uso de bicicleta.



### **Apresentação do resultado final do projeto “Avaliação do uso de bicicleta na ciclovia da Avenida Brigadeiro Faria Lima, São Paulo – SP”**

Bolsista: Ianka S. Rothenberger Martins

Orientador: Prof. Dr. Alex Antonio Florindo



**Média, mínima, máxima e desvio padrão de ciclistas por dia estratificado pelo mês.**

Mês	Média	Mínima	Máxima	Desvio Padrão
<b>Jun</b>	1567	311	2140	439
<b>Jul</b>	1526	355	2289	528
<b>Ago</b>	2043	1012	3488	528
<b>Set</b>	1754	490	2565	576
<b>Out</b>	1946	936	2820	448
<b>Nov</b>	1933	726	2930	556
<b>Dez</b>	1817	605	2777	611
<b>Jan</b>	2044	559	3813	730
<b>Fev</b>	2410	1351	3659	543
<b>Mar</b>	2020	853	3483	560
<b>Abr</b>	2253	1593	3647	494
<b>Mai</b>	2074	122	3197	885





International Journal of  
*Environmental Research  
and Public Health* Article

## Public Open Spaces and Leisure-Time Walking in Brazilian Adults

Alex Antonio Florindo <sup>1,2,\*</sup>, Ligia Vizeu Barrozo <sup>3</sup>, William Cabral-Miranda <sup>3</sup>,  
Eduardo Quieroti Rodrigues <sup>2</sup>, Gavin Turrell <sup>4</sup>, Moisés Goldbaum <sup>5</sup>, Chester Luiz Galvão Cesar <sup>6</sup>  
and Billie Giles-Corti <sup>7,8</sup>

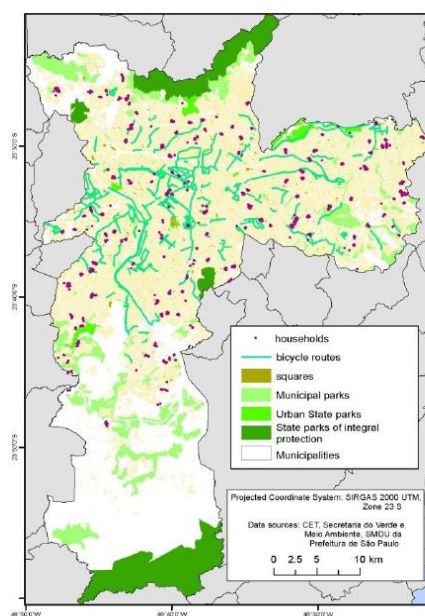


Figure 1. Public open spaces and households with interviews in Sao Paulo Health Survey, Sao Paulo, 2015.

Table 4. Odds ratios (OR) for the association between participating in leisure-time walking and the mix of the types of destinations within buffers of 500 m, 1000 m, and 1500 m.

Mix of Types of Destinations	Leisure-Time Walking (Any Walking vs. No Walking)			Leisure-Time Walking ( $\geq 150$ min/Week vs. $< 150$ min/Week)		
	Prevalence (%)	Model 1 OR (95%CI)	Model 2 OR (95%CI)	Prevalence (%)	Model 1 OR (95%CI)	Model 2 OR (95%CI)
500-m buffers						
0	18.9	1	1	6.8	1	1
1	20.2	1.07 (0.72-1.59)	1.08 (0.73-1.72)	7.5	1.08 (0.69-1.69)	1.05 (0.66-1.67)
$\geq 2$	26.6	1.73 (1.13-2.66)*	1.65 (1.09-2.55)*	10.9	1.73 (1.08-2.76)*	1.66 (1.03-2.69)*
1000-m buffers						
$\leq 1$	18.5	1	1	8.2	1	1
2	23.2	1.26 (0.85-1.86)	1.24 (0.84-1.83)	8.6	1.00 (0.66-1.53)	1.01 (0.65-1.55)
3	22.6	1.18 (0.77-1.80)	1.21 (0.80-1.85)	8.3	0.90 (0.57-1.42)	0.92 (0.58-1.46)
1500-m buffers						
$\leq 1$	15.9	1	1	7.8	1	1
2	20.5	1.36 (0.76-2.42)	1.31 (0.73-2.35)	7.6	0.87 (0.47-1.62)	0.95 (0.50-1.82)
3	24.0	1.47 (0.83-2.63)	1.52 (0.84-2.69)	9.0	1.00 (0.54-1.84)	1.06 (0.56-2.00)

Model 1 adjusted by sex, age, and the residential region in Sao Paulo; Model 2 adjusted by sex, age, education, marital status, obesity, smoking, length living in residence, and the residential region in Sao Paulo; \*  $p < 0.05$ .



Journal of Transport Literature  
Vol. 7, n. 2, pp. 146-170, Apr. 2013  
Research Directory



## Análise do potencial de integração da bicicleta com o transporte coletivo em Belo Horizonte

[Analysis of the potential integration of cycling with public transport in Belo Horizonte]

Catarina Miranda Sampaio e Castro, Heloisa Maria Barbosa\*, Leise Kelli de Oliveira

Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), Brazil

Submitted 17 May 2012; received in revised form 25 Jun 2012; accepted 11 Jul 2012

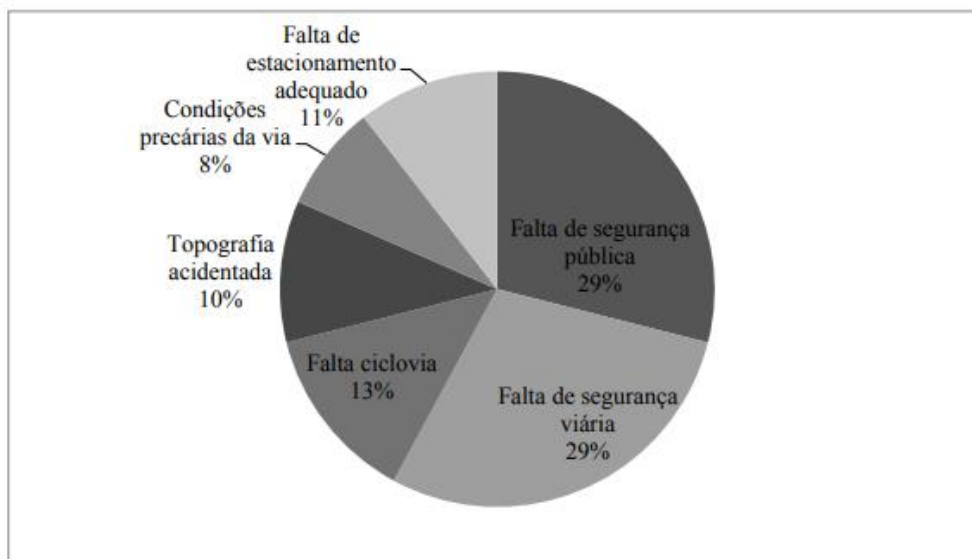
### Resumo

A bicicleta como um modo de transporte sustentável tem ganhado destaque por contribuir para a redução do número de veículos motorizados nas cidades. Para que isto ocorra, dentre os fatores que precisam ser fomentados, está a integração da bicicleta com o transporte público. Este artigo apresenta os resultados da análise da potencialidade da integração da bicicleta com o trem metropolitano, e a análise comparativa dos resultados em diferentes capitais brasileiras. A metodologia envolveu uma pesquisa de dados socioeconômicos e de preferência declarada para identificar os atributos relevantes para a ocorrência da integração, com usuários da Estação Vilarinho em Belo Horizonte. Os resultados apontam o perfil dos usuários dispostos a fazer a integração e a distância da origem até à estação e o fato de não possuir bicicleta como os motivos da falta de interesse na

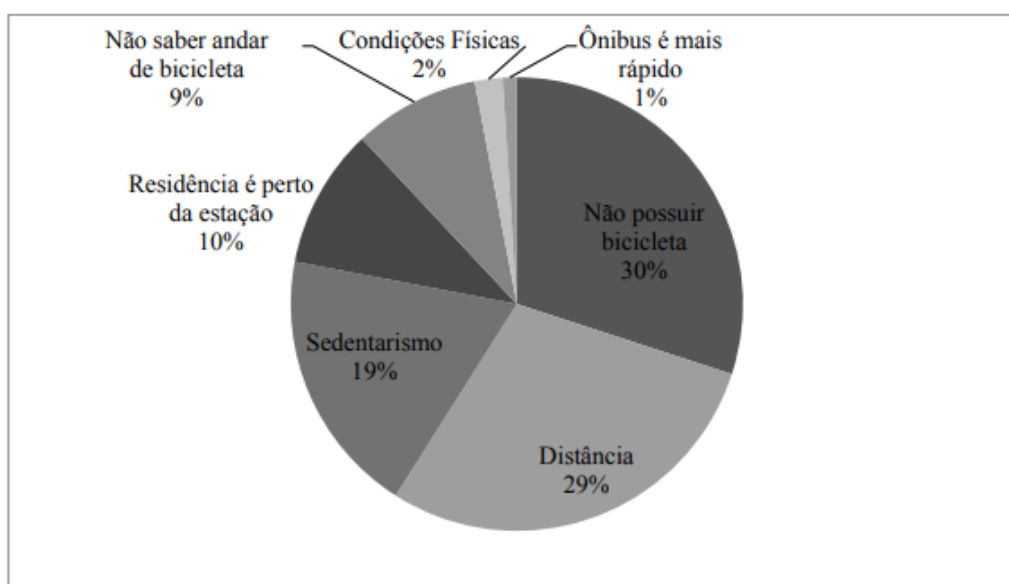
**Estação Vilarinho (metrô / ônibus / trem)**

**170 entrevistados**

**20/5 e 1/6 - 2011**



**Figura 8 - Fatores que impedem a integração para os potenciais usuários<sup>8</sup>**



**Figura 9 - Motivos da falta de interesse pela integração<sup>9</sup>**

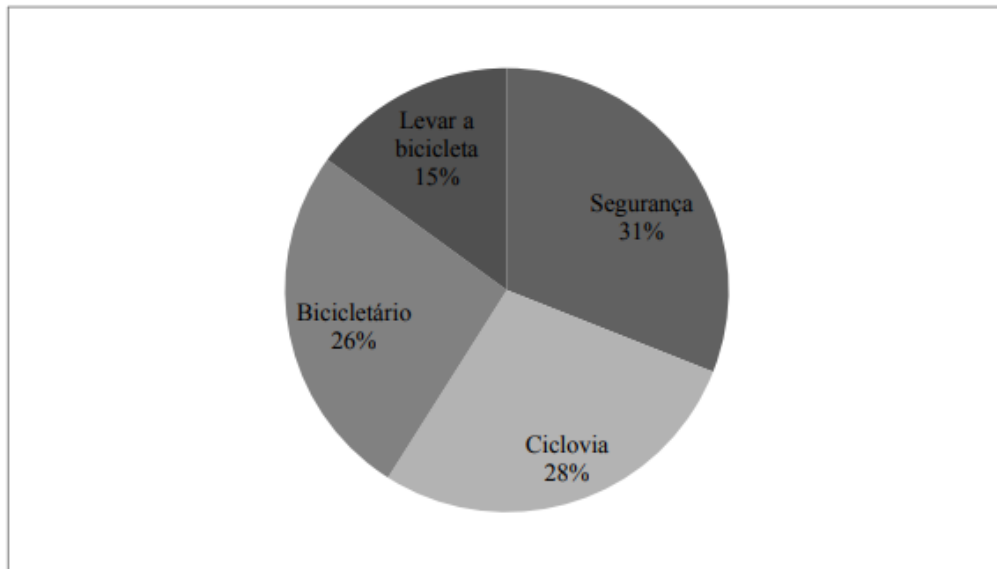


Figura 10 - Importância relativa de cada atributo na resposta dos usuários<sup>11</sup>



Contents lists available at [ScienceDirect](https://www.sciencedirect.com)

Journal of Transport & Health

journal homepage: [www.elsevier.com/locate/jth](http://www.elsevier.com/locate/jth)

## Bicycle-sharing system socio-spatial inequalities in Brazil

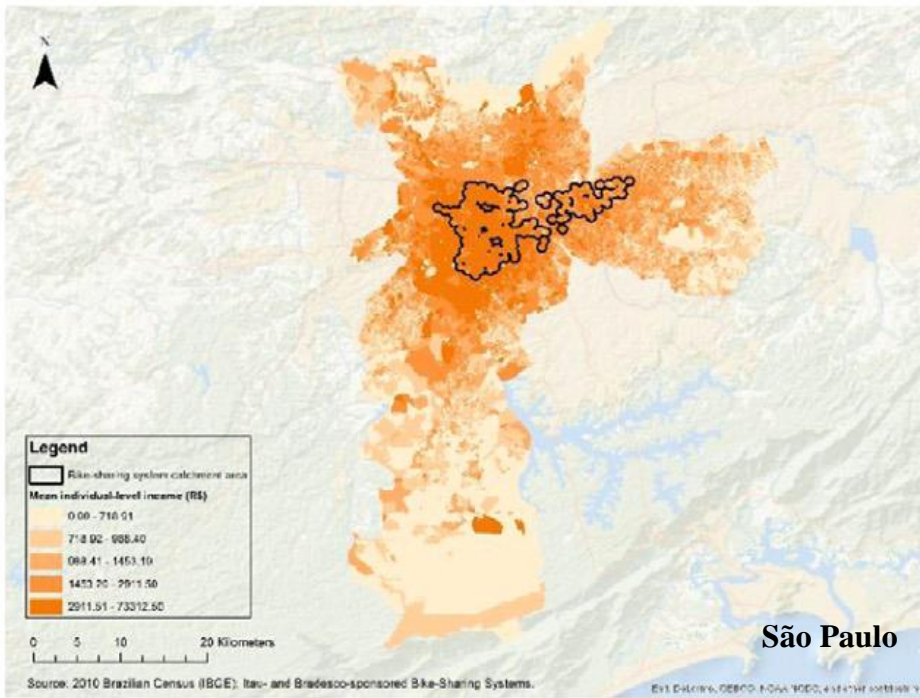
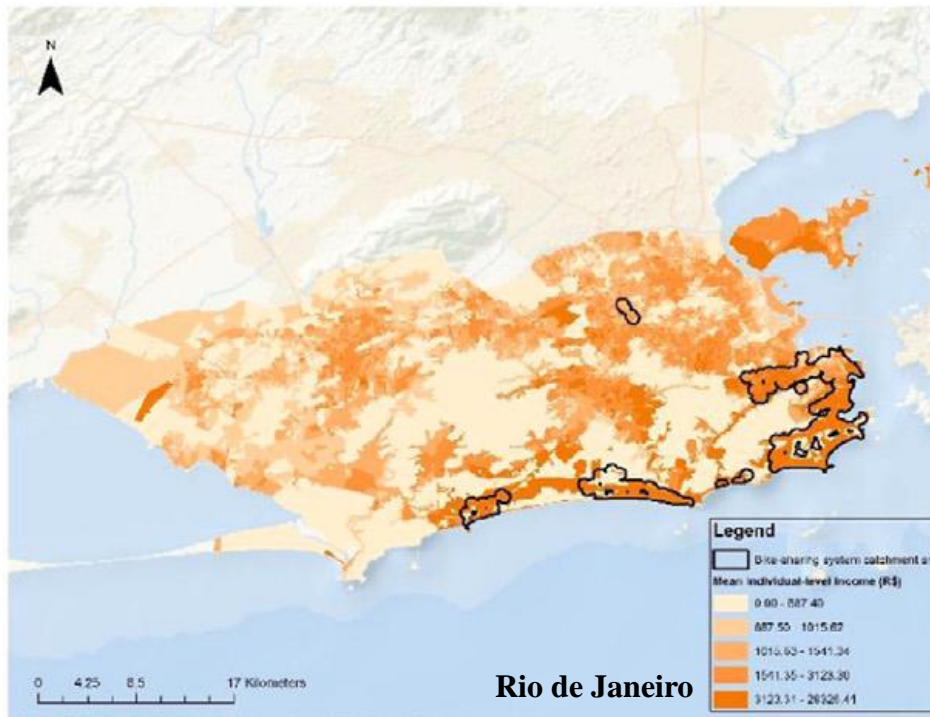
Ana Clara Duran<sup>a,\*</sup>, Esther Anaya-Boig<sup>b</sup>, Joshua Daniel Shake<sup>c</sup>,  
Leandro Martin Totaro Garcia<sup>d</sup>, Leandro Fórnias Machado de Rezende<sup>e</sup>,  
Thiago Hérick de Sá<sup>a</sup>

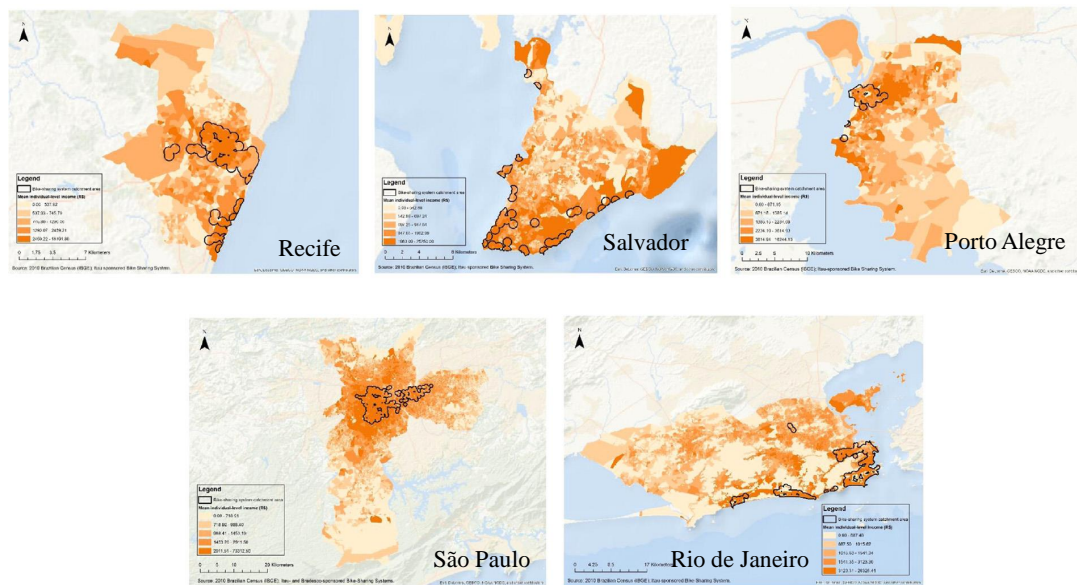
<sup>a</sup> Center for Epidemiological Studies in Nutrition and Health, University of Sao Paulo, Avenida Doutor Arnaldo, 715, Sao Paulo, SP 01246-904, Brazil

<sup>b</sup> Centre for Environmental Policy, Imperial College London, South Kensington Campus, London SW7 2AZ, United Kingdom

<sup>c</sup> Center for Metropolitan Studies, University of Sao Paulo (Brazilian Center of Analysis and Planning, Av. Prof. Luciano Gualberto, 315 - Salas 116B / 2, Sao Paulo, SP 05508-900, Brazil

<sup>d</sup> National School of Public Health, Oswaldo Cruz Foundation, Av. Brasil, 4360 - Bloco 500 - F. 100 - Brasília, DF 71201-900, Brazil





**Table 2**  
 Characteristics of bicycle-sharing system users in selected Brazilian state capitals (2014), compared with citywide population characteristics (2010).

Characteristics	Porto Alegre (n = 317)		Recife (n = 370)		Rio de Janeiro (n = 503)		Salvador (n = 318)		Sao Paulo (n = 455)	
	%	%Pop <sup>a</sup>	%	%Pop <sup>a</sup>	%	%Pop <sup>a</sup>	%	%Pop <sup>a</sup>	%	%Pop <sup>a</sup>
<b>Sex</b>										
Women	59.9	54.2	47.0	54.6	41.4	53.7	28.0	53.9	26.3	53.2
Men	40.1	45.8	53.0	45.4	58.7	46.3	72.0	46.1	73.7	46.8
<b>Age (years)</b>										
10 – 19	5.1	16.4	16.2	18.4	4.5	16.7	20.6	18.2	11.7	17.5
20 – 29	32.5	19.9	45.5	21.0	33.2	19.1	42.1	23.0	44.7	21.1
30 – 39	34.7	17.3	30.0	18.7	30.4	17.9	25.6	20.6	30.0	19.4
40 – 49	21.5	15.4	9.7	16.3	20.1	15.8	8.5	16.2	7.9	15.9
50 – 59	4.3	14.0	4.3	12.0	8.4	13.6	2.9	11.4	5.7	12.4
≥ 60	1.9	17.0	0.3	13.6	3.4	16.9	0.3	10.6	–	13.7
<b>Educational level</b>										
Elementary school or less	0.6	31.8	–	39.8	–	34.3	2.9	37.5	0.7	38.1
Middle school	10.1	17.4	6.8	16.6	6.0	18.4	10.8	17.0	5.6	18.6
High school	74.5	30.6	73.8	29.2	45.3	30.7	58.5	34.4	40.4	27.0
College or more	14.8	20.2	19.4	14.4	49.7	16.6	27.8	11.1	53.3	16.3
<b>Monthly household income (minimum wages)<sup>b</sup></b>										
≤ 2	13.5	18.7	35.4	38.5	1.4	23.7	34.5	39.1	6.5	20.4
2 – 5	52.0	32.6	38.1	30.4	29.9	34.2	41.3	32.9	28.0	34.8
6 – 10	28.8	23.5	19.2	14.4	35.9	20.7	17.4	14.8	32.2	22.6
> 10	5.7	25.2	7.3	16.7	32.8	21.4	6.8	13.2	33.3	22.2

Monthly household income had the lowest response rate (Porto Alegre: 98%, Recife: 79%, Salvador: 67%, Sao Paulo: 84%, Rio de Janeiro: 88%). Otherwise, the lowest response rate was 97% (age, Sao Paulo).

<sup>a</sup> Proportion in the city's population, based on the Brazilian 2010 Census data.

<sup>b</sup> As of Jul 2010, Brazilian national minimum wage = R\$ 510.00 or US\$ 286.00. As of Jul 2014, 1 minimum wage = R\$ 724.00 or US\$ 326.00.

## Conclusões

- Locais mais ricos e centrais.
- Regiões com maior proporção de brancos.
- Contrato determina mais a localização do que a contribuição pública.
- Os locais não necessariamente estão vinculados ao sistema público de transporte.

## Bicicletários USP Leste e Ermelino Matarazzo

- n=106 – 7h30 min de observação
- 28 ( 14%) USP Leste – 108 (40%) Ermelino Matarazzo
- 1 ciclista a cada 4 minutos
- 95% Homens
- 3,7% usavam capacete
- 22% na contramão
- Jeans, blusa...pequenos trajetos
- 1 idoso pela calçada, 6 crianças, metade acompanhadas

Lopes, BAM. TCC – EACH-USP. O uso de bicicletários no distrito de Ermelino Matarazzo, 2017



## ÍNDICE

Apresentação .....	
O veículo do povo: conquistas e desafios do cicloativismo brasileiro .....	
Transformando as cidades por meio da bicicleta .....	
Bicicleta, política e nossas leis .....	
Contexto do mercado de bicicletas no Brasil .....	
Aracaju-SE .....	
Belo Horizonte-MG .....	
Brasília-DF .....	
Curitiba-PR .....	
Florianópolis-SC .....	
Fortaleza-CE .....	
Manaus-AM .....	
Recife-PE .....	
Rio de Janeiro-RJ .....	
São Paulo-SP .....	
Para o Brasil pedalar mais e melhor .....	

**Apoio Itaú**





## BIKE ANJO LANÇA 'PRÊMIO SP DE BIKE AO TRABALHO'

### PARA EMPRESAS EM SÃO PAULO

**Organizações devem ser aliadas de uma nova cultura de transporte, incentivando os colaboradores a irem de bicicleta ao trabalho, por mais saúde e qualidade de vida, menos poluição nas cidades e um clima mais seguro.**

**5 de abril, São Paulo** — A partir de hoje, estão abertas as inscrições para a primeira edição do **Prêmio SP de Bike ao Trabalho**. A ONG Bike Anjo vai premiar empresas e demais organizações que incentivam o uso da bicicleta no deslocamento ao trabalho e apostam nas pedaladas de seus colaboradores para promover saúde e qualidade de vida.

O **Prêmio SP De Bike ao Trabalho 2018**, realizado em colaboração com o **Instituto Ethos** e a **GCCA - Global Call for Climate Action**, tem como objetivo dar visibilidade às boas práticas das empresas que, ao facilitar o deslocamento por bicicleta ao trabalho em São Paulo, contribuem para a saúde da população e para a mobilidade urbana sustentável na capital.

Vários tipos de iniciativas podem concorrer ao prêmio, desde investimentos em infraestrutura até programas educacionais, campanhas de sensibilização e incentivos diretos aos colaboradores. Também poderão ser inscritas iniciativas mais abrangentes como políticas empresariais e de governança. Na avaliação, serão levados em conta a inovação, a perenidade e o impacto das iniciativas. Empresas de

<http://bikeanjo.org>



QUEM SOMOS O QUE FAZEMOS APOIE CONTATO BLOG ENTRAR

**JUNTE-SE A UMA COMUNIDADE QUE ACREDITA NA TRANSFORMAÇÃO POR MEIO DA BICICLETA!**

QUERO AJUDA PARA PEDALAR JÁ PEDALO E QUERO AJUDAR