

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE DESPORTOS
DEPARTAMENTO DE EDUCAÇÃO FÍSICA

RAFAEL RABELO PASSIG

**O CICLISMO COMO PRÁTICA ESPORTIVA E DE LAZER NA
GRANDE FLORIANÓPOLIS:
Benefícios à saúde em tempos de pandemia**

Florianópolis

2022

Rafael Rabelo Passig

**O CICLISMO COMO PRÁTICA ESPORTIVA E DE LAZER NA
GRANDE FLORIANÓPOLIS:**

Benefícios à saúde em tempos de pandemia

Trabalho de Conclusão do Curso de Graduação em Educação Física – Bacharelado do Centro de Desportos da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito para a obtenção do Título de Bacharel em Educação Física.

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Dantas de Lucas

Florianópolis

2022

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Passig, Rafael Rabelo

O ciclismo como prática esportiva e de lazer na Grande Florianópolis : Benefícios à saúde em tempos de pandemia / Rafael Rabelo Passig ; orientador, Ricardo Dantas De Lucas, 2022.

50 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Desportos, Graduação em Educação Física, Florianópolis, 2022.

Inclui referências.

1. Educação Física. 2. Ciclismo. 3. Qualidade de Vida. 4. Covid-19. I. De Lucas, Ricardo Dantas. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Graduação em Educação Física. III. Título.

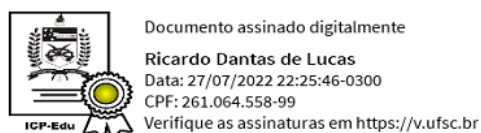
Rafael Rabelo Passig

**O CICLISMO COMO PRÁTICA ESPORTIVA E DE LAZER NA GRANDE
FLORIANÓPOLIS: Benefícios à saúde em tempos de pandemia**

Este Trabalho Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do Título de “Bacharel em Educação Física” e aprovado em sua forma final pelo Centro de Desportos da Universidade Federal de Santa Catarina, com nota 10.

Florianópolis, 20 de Julho de 2022.

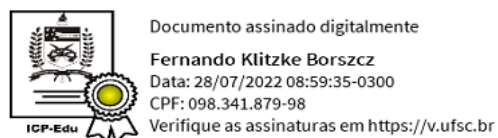
Banca Examinadora:



Prof. Ricardo Dantas de Lucas, Doutor.

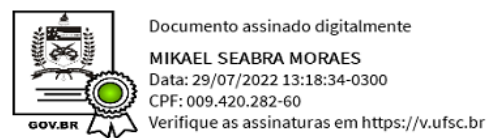
Orientador

Universidade Federal de Santa Catarina



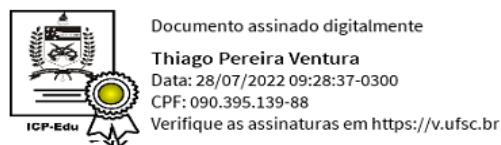
Prof. Fernando Klitzke Borszcz, Doutorando.

Universidade Federal de Santa Catarina



Prof. Mikael Seabra Moraes, Doutorando.

Universidade Federal de Santa Catarina



Suplente - Prof. Thiago Pereira Ventura, Mestrando

Universidade Federal de Santa Catarina

Este trabalho é dedicado aos meus queridos pais, familiares, amigos, colegas de faculdade e também à toda população brasileira que pertenceu e pertence ao sofrível período pandêmico de COVID-19.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente gostaria de agradecer a Deus, por todo o suporte e amparo nos momentos difíceis até aqui. Em seguida, agradecer o apoio especial da minha namorada, de meus amigos, colegas de classe e especialmente o apoio da minha família. Agradeço imensamente meus pais e meu irmão, que são os responsáveis e maiores incentivadores para que eu pudesse ter um diploma de ensino superior. Se não fosse o incentivo de todos, sequer eu teria a possibilidade de escrever esses agradecimentos.

Agradeço também a todos os professores e professoras do Centro de Desportos que até aqui me guiaram com excelência e puderam contribuir com os seus conteúdos para que eu pudesse adquirir mais e mais conhecimento para a minha vida profissional. Agradeço também ao governo brasileiro que, independentemente do presidente vigente, oferece uma faculdade pública e de extrema qualidade. Agradeço também ao meu orientador, o professor doutor Ricardo Dantas de Lucas, que sempre esteve presente para sanar minhas dúvidas, dispondo do seu conhecimento e trazendo uma enorme colaboração para a confecção deste trabalho.

“Em cima de mim o mundo fica à sua mercê. Você roda em mim e o mundo embaixo de você. Corpo ao vento, pensamento solto pelo ar. Pra isso acontecer basta você me pedalar.”

(Toquinho, 1996)

RESUMO

A situação caótica em que o mundo esteve exposto com a pandemia de COVID-19 em seu auge fez com que toda a população mundial reinventasse a sua forma de viver, de ter lazer e praticar seus esportes. A busca por esportes ao ar livre teve um aumento significativo, sendo assim o objetivo da pesquisa foi investigar aspectos relacionados aos benefícios da prática do ciclismo e compreender os motivos do aumento de número de praticantes durante esse período de pandemia COVID-19 na região da Grande Florianópolis. A metodologia utilizada foi a de pesquisa de campo e explicativa, de natureza aplicada com abordagem quantitativa, onde a coleta de dados, por conta do risco da pandemia, foi feita por meio de um questionário *on-line* para compreender quais os fatores que levaram as pessoas a escolherem esse esporte e quais os efeitos positivos que elas vêm obtendo com o praticar do ciclismo. Além disso, é questionado a respeito dos fatores que envolvem a segurança da prática e também da responsabilidade governamental para com a modalidade do ciclismo. Os resultados desse trabalho, mesmo que com uma pequena amostra de 68 participantes, foram importantes para verificar o quão positivo foi esse “boom” de vendas de materiais esportivos envolvendo o mundo das bicicletas. Foi constatado que os benefícios sentidos pelos praticantes vão de encontro aos conhecidos na literatura e também foi possível observar o engajamento político para com esse esporte, mesmo que às vezes um pouco negligenciado. Por fim, observou-se que o ciclismo é uma modalidade que traz inúmeros benefícios aos seus adeptos, onde há uma melhoria significativa na qualidade de vida envolvendo bem-estar físico, emocional e social.

Palavras-chave: Ciclismo; Qualidade de vida; COVID-19.

ABSTRACT

The chaotic situation in which the world was exposed with the COVID-19 pandemic at its peak made the entire world population reinvent the way they live, have leisure and practice their sports. The search for outdoor sports had a significant increase, thus the objective of this research was to investigate aspects related to the benefits of the practice of cycling and to understand the reasons for the increase in the number of practitioners during this period of the COVID-19 pandemic in the region of Greater Florianopolis. The methodology used was field and explanatory research, of an applied nature with a qualitative approach, where data collection, due to the risk of the pandemic, was done through an online questionnaire to understand what factors led people to choose this sport and what positive effects they have been getting from cycling. In addition, questions were asked about the factors involving the safety of cycling and also about government responsibility for cycling. The results of this work, even though with a small sample of 68 participants, were important to verify how positive this boom in sales of sporting goods involving the world of bicycles has been. It was found that the benefits felt by the practitioners are in line with those known in the literature, and it was also possible to observe the political engagement with this sport, even if it is sometimes a little neglected. Finally, it was observed that cycling is a modality that brings countless benefits to its adepts, where there is a significant improvement in the quality of life involving physical, emotional, and social well-being.

Keywords: Bicycling. Quality of life. COVID-19.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Estatísticas relacionadas à aplicação da pesquisa.....	22
Figura2 – Condição funcional atual dos participantes.....	23
Figura 3 – Informações sobre a compra de uma nova bicicleta ou usar a que já possuía.....	25
Figura 4 – Fatores que foram motivantes à prática de ciclismo no período de pandemia.....	26
Figura 5 – Fatores motivantes que levam os respondentes a praticarem o ciclismo.....	27
Figura 6 – Fatores limitantes ou de risco para a prática do ciclismo.....	28
Figura 7 – Modalidades mais praticadas pelos ciclistas participantes.....	30
Figura 8 – Dados referentes ao uso de equipamentos de segurança na prática do ciclismo.....	30
Figura 9 – Os principais benefícios percebidos pelos respondentes ao praticarem o ciclismo.....	31

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Faixa etária dos participantes.....	23
Quadro 2 – Dados referentes à renda mensal dos participantes.....	24
Quadro 3 – Cidades das quais os participantes da pesquisa são residentes.....	24
Quadro 4 – O uso da bicicleta pelos participantes após o início da pandemia.....	25
Quadro 5 – Frequência de uso da bicicleta durante o período pandêmico.....	27
Quadro 6 – Frequência de uso da bicicleta após flexibilização e diminuição dos casos.....	28
Quadro 7 – Pontos mais negligenciados pelos governos com relação ao ciclismo de acordo com a opinião dos respondentes.....	29

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
1.1 OBJETIVOS	14
1.1.1 Objetivo Geral	14
1.1.2 Objetivos Específicos	14
1.2 JUSTIFICATIVA	14
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	16
2.1 ASPECTOS RELACIONADOS À BICICLETA E OS BENEFÍCIOS DA PRÁTICA DO CICLISMO	16
2.1.1 Possíveis riscos da prática do ciclismo	18
2.2. O CENÁRIO ATUAL DO ESPORTE EM GERAL E DA MODALIDADE DO CICLISMO ESPECIFICAMENTE DURANTE A PANDEMIA DE CORONAVÍRUS	18
2.3 MEDIDAS GOVERNAMENTAIS SOBRE A PRÁTICA DE ESPORTES DURANTE A PANDEMIA DE COVID-19	20
3 MATERIAIS E MÉTODOS	21
3.1 DELIMITAÇÃO DO ESTUDO	21
3.2 PROCEDIMENTOS	22
3.3 ANÁLISE DE DADOS	22
4 DESENVOLVIMENTO	23
4.1 EXPOSIÇÃO DOS RESULTADOS	23
4.2 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	32
4.2.1 Perfil sociodemográfico dos ciclistas respondentes da pesquisa	33
4.2.2 Ciclismo e o governo da região da Grande Florianópolis	35
4.2.3 Benefícios da prática do ciclismo na vida dos participantes da pesquisa	36
5 CONCLUSÃO	38
REFERÊNCIAS	40
APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO APLICADO NA PESQUISA	44
APÊNDICE B – FOLDER E POST DE DIVULGAÇÃO DA PESQUISA	48

1 INTRODUÇÃO

Em dezembro de 2019, na cidade de Wuhan, na China, é surgida a contaminação pelo vírus SARS-Cov-2, denominado como COVID-19, sendo infeccioso e tendo uma alta transmissibilidade. Em poucos meses, houve a rápida propagação entre os continentes, causando impactos significativos, e a Organização Mundial da Saúde em 2020 declarou toda essa situação como uma pandemia global. Juntamente à declaração da OMS, os países começaram a tomar medidas para tentar controlar a propagação do vírus, curar os enfermos e também diminuir ou frear o número de mortes diárias. (INSTITUTO BUTANTAN, 2021).

As populações de todo o mundo, hoje em dia, estão cada vez mais em busca de formas diferentes de se deslocarem de um local para outro. Pode-se afirmar que essa busca pela melhor maneira de ter mobilidade passou por diversas transformações conforme passaram-se os séculos e a chegada da pandemia de COVID-19 com certeza foi um fator que influenciou a forma de ir e vir no século XXI. Já foram muito usados animais, trens, bondes, automóveis e os próprios pés para fazer o deslocamento. Hoje em dia, seja a pé, de ônibus, bicicleta, helicóptero, carro, motocicleta, van, patinete, skate, etc., existem as mais diversas formas de se deslocar e, com o avanço tecnológico, ainda surgirão novas maneiras diferentes das atuais e também formas de evitar o vírus SARS-Cov-2. Visto que ao pesquisar por palavras-chave como: “pandemia e ciclismo” no portal de periódicos CAPES aparecem somente 17 resultados e nenhum deles está relacionado à região a ser estudada e também fugir do conteúdo esperado, o presente trabalho ao ser findado poderá servir de pontapé inicial para que possam surgir pesquisas a respeito desse assunto em um futuro próximo para contribuir para a população.

Na região da grande Florianópolis, o jornal Economia SC, em 2021, por meio do presidente da Associação Empresarial da Região Metropolitana de Florianópolis e CDL da cidade de São José, José M. Neis, constatou que um dos maiores problemas da região é a mobilidade urbana. Com isso, torna-se necessário o uso de alternativas que fujam dos congestionamentos e, logo, a bicicleta é uma opção interessante aos adeptos à modalidade do ciclismo, contribuindo para a saúde, bem-estar e para o meio ambiente.

De acordo com um levantamento realizado pela Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (2020), juntamente com 40 empresas associadas, houve um aumento de 50% de 2019 a 2020 em um mesmo período de análise e um aumento de 118% nas vendas de bicicleta no período de 15 de junho e 15 de julho de 2021, em relação a mesma época no ano de 2020.

Com esse aumento nas vendas, pode-se imaginar que houve um aumento significativo quanto ao número de praticantes que aderiram ao esporte.

Como aponta Vozniak (2019), pedalar é uma excelente atividade física, sendo um exercício que auxilia, de maneira geral, na queima de calorias, manutenção do peso corporal e pressão arterial, e na redução do colesterol. Além disso, também traz benefícios psicológicos ao praticante, gerando bem-estar e diminuindo os níveis de *stress*, possibilitando uma melhora da qualidade de vida global. Além disso, de acordo com o Jornal da USP (2020), o efeito do esporte ao ar livre é muito benéfico e repercute na saúde, cria vínculo com a atividade física e alcança também o meio ambiente, reduzindo a queima dos combustíveis fósseis. Logo, pode-se esperar que os novos praticantes da modalidade desfrutem desses vários benefícios aqui citados.

Tendo em vista tudo o que foi dito até então, o problema de pesquisa girou em torno da seguinte questão: quais os benefícios que o ciclismo trouxe e traz à qualidade de vida dos seus praticantes e quais os motivos que levam à escolha da modalidade? Afinal, como o portal de notícias BBC NEWS relatou em 2021, ocorreu uma explosão na demanda tanto de bicicletas, acessórios e peças para a composição das mesmas. E um dos objetivos é entender como esse “boom” de vendas de bicicletas afetou os moradores da grande Florianópolis e quais os benefícios consequentes desse acontecimento, visto que houve um aumento na prática do esporte em questão por todo o planeta Terra.

Por fim, neste trabalho em questão, tendo como tema: o ciclismo como prática esportiva e lazer na Grande Florianópolis: benefícios à saúde em tempos de pandemia, o foco será analisar o uso da bicicleta como prática esportiva, seja ela utilizada como meio de transporte, desempenho e também como uma forma de lazer. Dentro dos possíveis usos da bicicleta, o objetivo será analisar a prática deste esporte no período pandêmico em que vivemos a partir do ano de 2020, oficialmente caracterizado pela OMS de acordo com a Organização Pan-Americana da Saúde. Para o levantamento de dados, foi realizado um questionário online divulgado dentre os praticantes de ciclismo presentes na Grande Florianópolis para verificar e analisar como a prática está inserida e como evoluiu desde o início da pandemia para que esse conhecimento possa ser agregado à região de pesquisa.

1.1 OBJETIVOS

Nas seções seguintes estão descritos o objetivo geral e os objetivos específicos deste trabalho de conclusão de curso.

1.1.1 Objetivo Geral

Investigar aspectos relacionados aos benefícios percebidos por meio da prática do ciclismo e compreender os motivos do aumento de número de praticantes durante esse período de pandemia COVID-19 na região da Grande Florianópolis.

1.1.2 Objetivos Específicos

- 1- Descrever e verificar os possíveis benefícios e riscos percebidos pelos praticantes do ciclismo de maneira geral enquanto uma prática tipicamente aeróbia;
- 2- Verificar a insatisfação dos ciclistas com relação ao governo e a falta de apoio político da região do estudo, observando-se a prática da modalidade durante o lockdown e também no período pandêmico vigente;
- 3- Verificar a situação e o perfil sociodemográfico dos praticantes da região e compreender os motivos ou influências que levam à escolha dessa modalidade;
- 4- Verificar se houve mudança na qualidade de vida dos praticantes após a iniciação nesse esporte;

1.2 JUSTIFICATIVA

O estudo realizado neste trabalho tem por finalidade entender como a pandemia influenciou aos moradores da região da Grande Florianópolis a iniciar ou aumentar a prática do ciclismo. Como praticante há alguns anos, não só eu, mas a população em si consegue visualizar que o número de praticantes aumentou significativamente nas regiões tanto mais rurais quanto urbanas que existem na grande Florianópolis. O que me levou a pensar: o que fez e faz com que as pessoas iniciem a praticar essa modalidade? Além disso, com esse estudo espera-se colocar em prática os conhecimentos adquiridos ao longo dos anos estudando e

realizando o curso de graduação em Educação Física ofertado pela Universidade Federal de Santa Catarina.

Surgiram novos “grupos de pedalada”, amigos antigos surgiram com bicicletas e com convites para pedalar com eles, a busca insaciável por bicicletas nas lojas do ramo na região, a falta de peças e produtos de maneira generalizada e diversos outros assuntos relacionados ao tema serviram para me instigar a pesquisar a respeito e entender como está o cenário atual, há praticamente dois anos do início da pandemia. Será que as pessoas só começaram a praticar o esporte porque estaria se tornando uma tendência de prática esportiva no momento? Será que compraram as bicicletas e pararam de usá-las? Será que continuam usando e desfrutando desses benefícios? Essas questões vão surgindo e, conforme o desenvolvimento do trabalho e com as respostas obtidas nos questionários, será possível identificar os motivos que levaram ao aumento da prática de ciclismo que motivaram este trabalho de conclusão de curso.

O ciclismo é contribuinte para o fortalecimento de políticas públicas para a valorização da bicicleta oferecendo benefícios à promoção da saúde, como apontam Carvalho e Freitas (2012) e ganhou um destaque importante durante a pandemia. Além disso, a bicicleta auxilia na criação do vínculo com a prática de exercícios físicos, o que gera benefícios à saúde e também contribui para a manutenção do meio ambiente. Juntamente com isso, o uso da bicicleta parece gerar um pouco de tranquilidade e segurança com relação aos efeitos da pandemia de COVID-19, fazendo com que as pessoas pudessem ter a chance de sair de casa para se manterem ativos durante esse período de vida tão inseguro e também mantendo o distanciamento necessário, evitando assim a contaminação com o vírus.

Por fim, o presente trabalho de conclusão de curso também é e foi realizado com o intuito de gerar novos questionamentos a respeito da temática principal, novas pesquisas e novos materiais acadêmicos para a instituição. Além de buscar beneficiar a população da região e também das demais regiões do Brasil cujo ciclismo tenha seu espaço bem conquistado e praticado.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Nos tópicos abaixo, será exposta a fundamentação teórica do presente trabalho de conclusão de curso. A fundamentação teórica será composta por 3 partes principais. De início, serão abordados os aspectos relacionados, de maneira geral, à bicicleta em si enquanto origem e mudanças provocadas na sociedade, juntamente dos benefícios à saúde e melhora da qualidade de vida que o ciclismo pode proporcionar aos seus praticantes, bem como também os riscos da prática mal executada. Após isso, serão explicitados materiais nacionais e internacionais, reportagens e fontes que tratem a respeito do cenário atual do ciclismo, seja como prática esportiva ou de lazer, durante o período de pandemia de COVID-19. Serão também expostos dados a respeito da pandemia e do aumento na prática de esportes de maneira geral no Brasil. Por fim, serão observadas as medidas tomadas pelo governo a respeito da prática de esportes durante o lockdown, sendo elas de restrição ou de reabertura dos locais para a prática de esportes ao ar-livre. É importante ressaltar que na região da Grande Florianópolis ainda não há tanto material acadêmico que trate da temática principal deste trabalho.

2.1 ASPECTOS RELACIONADOS À BICICLETA E OS BENEFÍCIOS DA PRÁTICA DO CICLISMO

Como aponta Schetino no XXIV Simpósio Nacional de História (2007), o período de transição entre os séculos XIX e XX foi extremamente importante para a modernidade, sendo um período em que surgiram diversos inventos que proporcionaram o avanço da ciência e da tecnologia. Dentre os inventos surgidos, a bicicleta foi um deles e provocou alterações nas sensações e mobilidades da sociedade moderna. Próximo desta mesma época, foi criada em 1880 a União de Ciclismo Internacional, alavancando o crescimento do esporte ainda mais. Seja a bicicleta utilizada para passeios, viagens, deslocamentos rápidos, transportes ou até mesmo para o esporte competitivo, pode-se afirmar que a bicicleta está definitivamente inserida em nossa sociedade atual desde seu invento. Nas palavras de Lambert (1998, p.30, apud Schetino), as “bicicletas são pequenas máquinas que tiveram um grande impacto por todo o mundo com pessoas de todas as idades, sendo homens e mulheres, ricos e pobres. Do seu jeito silencioso, elas ajudaram a formar o mundo moderno” e, além disso, tem ajudado a manter o mundo atual e buscar uma sociedade mais saudável e sustentável.

A modalidade do ciclismo, como aponta o material disponibilizado pelo Governo Federal juntamente do ministério do esporte e da inteligência esportiva, atualmente é praticado de várias formas, sendo as principais: o ciclismo de estrada, pista, BMX e *mountain bike*. Dentro de cada uma dessas modalidades, existem formas variadas e diferentes especificações de bicicletas para cada uma delas, tendo rodas maiores ou menores, com ou sem relação de marchas, peças dos mais variados materiais, com as mais variadas resistências e preços de forma geral.

Tendo em vista a inovação que a bicicleta se mostrou à sociedade e também sua facilidade de acesso, não se devem deixar de lado os benefícios que a mesma traz para a saúde e qualidade de vida dos seus usuários. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), o conceito de saúde é definido como um estado de completo bem-estar físico, mental e social e não somente ausência de afecções e enfermidades. Sabe-se atualmente que esse conceito é ultrapassado, como recordado por Segre e Ferraz (1996), pois ele visa uma perfeição que é inalcançável. Mesmo que o conceito esteja ultrapassado e que a saúde vá além de somente bem-estar físico, mental e social, sabe-se que o ciclismo traz benefícios aos três pontos que são principalmente comentados na definição da OMS se praticado de maneira moderada a vigorosa. Até mesmo a própria OMS tem como meta a promoção do uso da bicicleta, sendo para promoção de saúde, redução de poluentes e como meio de transporte. Sabe-se que é bem estabelecido na literatura a importância da prática de atividade física e um estilo de vida ativo servem como um fator de prevenção e auxílio no tratamento de diversas doenças.

Por estar de acordo com a promoção da saúde, sugere-se que essa promoção possa gerar qualidade de vida à população. Nahas (2003) defende que: “o conceito de qualidade de vida é diferente de pessoa para pessoa e tende a mudar ao longo da vida de cada um”, existindo múltiplos fatores que possam determinar a qualidade de vida do indivíduo. Alguns dos fatores citados por Nahas (2003) são: longevidade, estado de saúde, satisfação pessoal, salário, relações familiares, prazeres, disposição e até mesmo religiosidade. Além disso, Nahas (2017) também diz que para manter a qualidade de vida, “melhorar e manter a aptidão física e a saúde, uma pessoa precisa desenvolver o músculo cardíaco e os demais componentes do sistema cardiorrespiratório” e um dos esportes que proporciona isso é o ciclismo por ser uma atividade bastante aeróbica.

Além da promoção da saúde e qualidade de vida, Silveira (2010, p.17 apud Comissão Europeia, 2000) menciona em sua tese que os benefícios do uso da bicicleta aparecem de diversas naturezas, como: econômica, política, social e ecológica. Economicamente falando,

uma bicicleta custa menos que um carro, diminui o tempo perdido no trânsito e melhora a saúde do indivíduo, reduzindo suas despesas médicas. De forma política, reduz a dependência energética e economiza recursos não renováveis. Já de maneira social, ocorre uma maior autonomia e gera maior democratização da mobilidade. Por fim, ecologicamente falando, não gera os gases do efeito estufa que surgem dos combustíveis fósseis.

2.1.1 Possíveis riscos da prática do ciclismo

Com relação aos possíveis malefícios ou fatores desmotivantes que a prática do ciclismo pode gerar, as pesquisas de Ritta (2012) sugerem que a qualidade precária das vias, trânsito intenso, medo de acidentes, falta de segurança e estacionamento, desconfortos, más condições climáticas, poluição, ausência de ciclovias e longas distâncias são alguns dos pontos negativos da prática. Isso pode até nos levar a um questionamento: como alguém que enfrenta todos esses fatores desmotivantes na prática consegue obter uma melhora na qualidade de vida? Talvez seja por isso que Nahas (2017) afirma que a qualidade de vida é relativa e muda de pessoa para pessoa. Por mais que seja feita a propaganda por sustentabilidade e valorização do uso da bicicleta, tem-se verificado que, em contrapartida, ocorre também um aumento no risco de acidentes envolvendo motoristas desrespeitosos e imprudentes. (CARNALL, 2000)

Os dados da pesquisa de Nascimento e Santos (2015) revelam que o papel que é desempenhado pelas bicicletas é muito relevante, levando a uma conscientização ambiental, procura por melhora da saúde e a desenvolver de forma sustentável as cidades que sofrem pelo caos da mobilidade urbana mal planejada, sendo um fator que pode gerar riscos à saúde. A partir do momento em que a prática se torna perigosa, pode-se concluir que os benefícios podem se tornar escassos e fazer até mesmo com que seja um fator motivador para que haja desistência da prática da modalidade em questão, por medo ou insegurança.

2.2 O CENÁRIO ATUAL DO ESPORTE EM GERAL E DA MODALIDADE DO CICLISMO ESPECIFICAMENTE DURANTE A PANDEMIA DE CORONAVÍRUS

De acordo com a pesquisa de De Souza et al. (2020), a prática suficiente de atividade física está associada com a menor hospitalização de pacientes contaminados com o vírus SARS-CoV-2. O indivíduo, para reduzir a sua possibilidade de hospitalização por conta do

COVID-19, deve fazer no mínimo 150 minutos de atividade moderada por semana, ou 75 minutos de atividade física aeróbica intensa, ou uma combinação equivalente de atividade física moderada a vigorosa que seja aeróbica. Vistos os dados fornecidos pelo estudo citado anteriormente, as pesquisas referentes ao aumento da procura de itens como bicicleta, *skates* e patins explodiram no Brasil, sendo esportes que são praticados ao ar livre e que tendem a manter o distanciamento social necessário.

De acordo com Larghi (2020), do portal Valor Investe – Globo, a flexibilização das regras de isolamento social fez com que os brasileiros voltassem seus olhos aos esportes “*outdoor*” (fora de casa/na rua). Os dados apresentados pela plataforma de vendas de itens novos e seminovos OLX mostram que o aumento pela procura de bicicletas foi de 98%, além de outros itens como: patins com 277% de aumento nas buscas, seguido por skate com 133%, quadriciclo com 121% e os itens de proteção e peças de bicicleta também obtiveram um aumento significativo. Já na plataforma Mercado Livre, a categoria “Esportes e *Fitness*” cresceu seu número de vendas em 156%. O site *Netshoes*, que é uma plataforma brasileira muito famosa de venda de artigos esportivos novos, registrou um aumento de 80% nos itens como bicicletas, patins, patinetes e *skates*. Por fim, segundo o consultor da Sociedade Brasileira de Infectologia, Leonardo Weissmann, “praticar esportes ao ar livre, distante a mais de dois metros de outras pessoas, não é problema” e isso pode ser um dos fatores que explicam a procura dessas modalidades citadas anteriormente.

Como aponta um estudo realizado pelo Google no Brasil, houve um aumento de interesse pela área do ciclismo, sendo de 144%, onde o estudo diz que saúde e bem-estar holístico aparecem como principais razões da prática de esportes e exercícios físicos, estando à frente de questões de estética e hobby. Além disso, outros esportes que cresceram o interesse foram: *skate*, *squash*, handebol, yoga e *beach-tennis*.

Já o cenário atual do ciclismo, falando desta modalidade especificamente, mostrou um aumento significativo tanto nas vendas de bicicletas, como também nos serviços de compartilhamento de bikes em países também fora do Brasil, onde esse “*boom*” foi observado em praticamente todo mundo. A página da Summit Mobilidade Urbana 2021 cita que o jornal inglês “*The Guardian*” mostrou que as vendas cresceram no Reino Unido, o jornal “*Boston Herald*” também lançou uma reportagem comentando que os donos de lojas de bicicleta em Boston, nos Estados Unidos da América que é o país focado em carros, estavam sem estoque e recebiam ligações diárias de todo o país e que o serviço de compartilhamento de bikes registradas também teve procura maior.

No Brasil, o site Aliança Bike (2020) também mostrou registros de aumentos incríveis nas vendas do setor de bicicletas. A Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO) fornece dados mensais da produção de bicicletas há muitos anos e aqui trarei dados de novembro de 2021 referentes a produção de bicicletas por fabricantes que estão instalados no Polo Industrial de Manaus. No mês de novembro de 2021, a indústria brasileira produziu mais de 649mil bicicletas no acumulado do ano até então, mesmo com a escassez de peças e componentes como freios, transmissões, suspensões e selins. Comparando os anos de 2020 e 2021, dos meses de janeiro à outubro, houve um aumento de 15,6% na produção. A mesma ABRACICLO também tem um ranking acumulado de produção e a categoria de bicicleta mais fabricada é a de *Mountain-Bike*. Além da produção para consumo no próprio Brasil, ainda houve um aumento também nas exportações de bicicletas, sendo elas enviadas para países da América do Sul. Todos esses dados aqui explorados poderão ser agregados à conclusão do trabalho, onde serão observadas as respostas dos usuários da grande Florianópolis a respeito do uso das bicicletas e será possível relacionar o ciclismo como um esporte em que as pessoas buscam a saúde propriamente dita ou se são dados somente do ponto de vista socioeconômico.

2.3 MEDIDAS GOVERNAMENTAIS SOBRE A PRÁTICA DE ESPORTES DURANTE A PANDEMIA DE COVID-19

O COVID-19, que teve início em Wuhan – China, teve rápida disseminação no início de 2020, quando foi assumido o *status* mundial de pandemia, o que fez com que os países tomassem medidas para tentar controlar a contaminação pelo vírus. (DUTHEIL et al., 2020) Foram tomadas medidas protetivas como: fechamento de fronteiras, restrições no deslocamento, distanciamento social, confinamentos e isolamentos totais. (Abreu et al., 2021)

Embora o isolamento social tenha sido uma medida necessária, pesquisas atualmente mostram que ele altera a prática de atividade física e os comportamentos alimentares dos indivíduos de forma que comprometa a saúde do mesmo. (AMMAR et al., 2020). Com isso, governantes de diversas cidades pelo mundo estão incentivando a realização da prática de viagens ativas em resposta ao vírus, por exemplo, por meio da construção de novas redes cicloviárias e fechamento de vias para realização de viagens ativas, de modo a incentivar opções fisicamente distantes de mobilidade pessoal que dificultem a disseminação do vírus (NCMM, 2020; ABREU & TURINI, 2021).

Na região de Florianópolis, de acordo com o portal ND Mais (2020), houve uma expansão do mapa cicloviário da região, onde foi de 75km para atuais 144km compostos por malha cicloviária, com previsão de expansão de 30km mais. A ideia é garantir maior conforto e segurança aos ciclistas da região, indo de acordo com a política global, introduzindo a bicicleta como parte de mobilidade, além de só um instrumento de lazer. Acontece também, na região de Florianópolis, a Via Amiga do Ciclista (VAC), sendo um espaço destinado para o esporte e lazer aos domingos. Essa foi uma atividade que foi interrompida no período inicial da pandemia e que retornou após a liberação de certas atividades pelos decretos governamentais. Como aponta o portal G1 – Globo, a VAC teve o seu projeto inspirado em grandes cidades do Brasil e do mundo, onde foi criada em 2017 para valorizar o lazer e incentivar a prática de exercícios físicos nas grandes metrópoles.

Por fim, e não menos importante, também é válido ressaltar que no ano de 2021, a Revista Bicicleta publicou uma matéria informando que o Governo Federal, por meio do Ministério do Desenvolvimento Regional, lançou uma iniciativa para estimular a implementação de projetos de infraestrutura cicloviária pelo país. Foi instituído o Selo Bicicleta Brasil, destinado a premiar órgãos e entidades governamentais, organizações não governamentais e empresas do setor produtivo que atuem para fomentar e incentivar o uso da bicicleta. A portaria que institui o selo foi publicada no Diário Oficial da União de 19.11.2021. O objetivo é estimular o desenvolvimento da infraestrutura para a prática do ciclismo e também buscar o reconhecimento de boas práticas do uso da bicicleta nas áreas urbanas brasileiras.

3 MATERIAIS E MÉTODOS

3.1 DELIMITAÇÃO DO ESTUDO

O presente trabalho foi estruturado por meio de uma pesquisa aplicada e explicativa com a finalidade de adquirir novos conhecimentos e explicar a razão e o porquê das coisas. Além disso, a pesquisa trouxe uma abordagem um tanto qualitativa. Indo de acordo com Galvao, Pluye e Ricarte (2017), a pesquisa quantitativa aprofundar a compreensão dos resultados quantitativos obtidos. Em seguida, as respostas obtidas dos questionários aplicados, após analisadas, deverão ser suficientes para suprir o que está presente nos objetivos deste trabalho. Por fim, esta pesquisa apresenta uma abordagem de campo. Segundo Gonsalves

(2001 apud PIANA 2009), a pesquisa de campo é o tipo de pesquisa que pretende buscar a informação diretamente com a população pesquisada. Para visualizar o questionário caso fosse feita a pesquisa por campo, na sua versão de impressão, vide APÊNDICE A. Por conta da pandemia de COVID-19, a pesquisa não pôde ser realizada em campo realmente, mas sim de forma *on-line*, utilizando-se de um formulário que foi divulgado por meio da rede social: *Instagram* do autor. O uso de uma rede social pública, com um perfil público e aberto, faz com que o *post* e os *stories* possam atingir um público aleatório em determinado intervalo de tempo, logo, a amostra é caracterizada como não probabilística e não aleatória. Na própria divulgação por meio da rede social, o folder informativo indicava que a pesquisa é destinada às pessoas que praticam o ciclismo, logo, o público alvo serão os ciclistas, sejam eles praticantes por lazer, deslocamento ou competição. Foi critério de exclusão: indivíduos que não fossem residentes de uma dentre as nove cidades da região da Grande Florianópolis.

Para ver os materiais usados na divulgação da pesquisa no *Instagram*:

Vide APÊNDICE B – Folder e Post de Divulgação da Pesquisa

3.2 PROCEDIMENTOS

Os procedimentos foram realizados após a coleta dos dados por meio do questionário realizado na ferramenta que o site *SURVIO* disponibiliza. Após aproximadamente 1 mês de coleta de dados, do dia 16 de maio à 12 de junho, tempo em que a pesquisa ficou disponível no link de acesso, os questionários respondidos tiveram suas respostas organizadas em gráficos na própria plataforma do *SURVIO*. A partir disso, foram analisados e serão discutidos os resultados nos próximos capítulos deste trabalho.

3.3 ANÁLISE DE DADOS

A observação e a análise das respostas foram facilitadas por conta da plataforma *SURVIO* já entregar as tabelas e os gráficos prontos, mesmo na sua versão de uso “*free*”. Sendo uma pesquisa de natureza quantitativa, investigativa e com perguntas fechadas, os dados foram organizados de forma compreensível e de fácil entendimento, sendo objetiva e focada no conteúdo principal estabelecido dentro dos objetivos propostos para este trabalho.

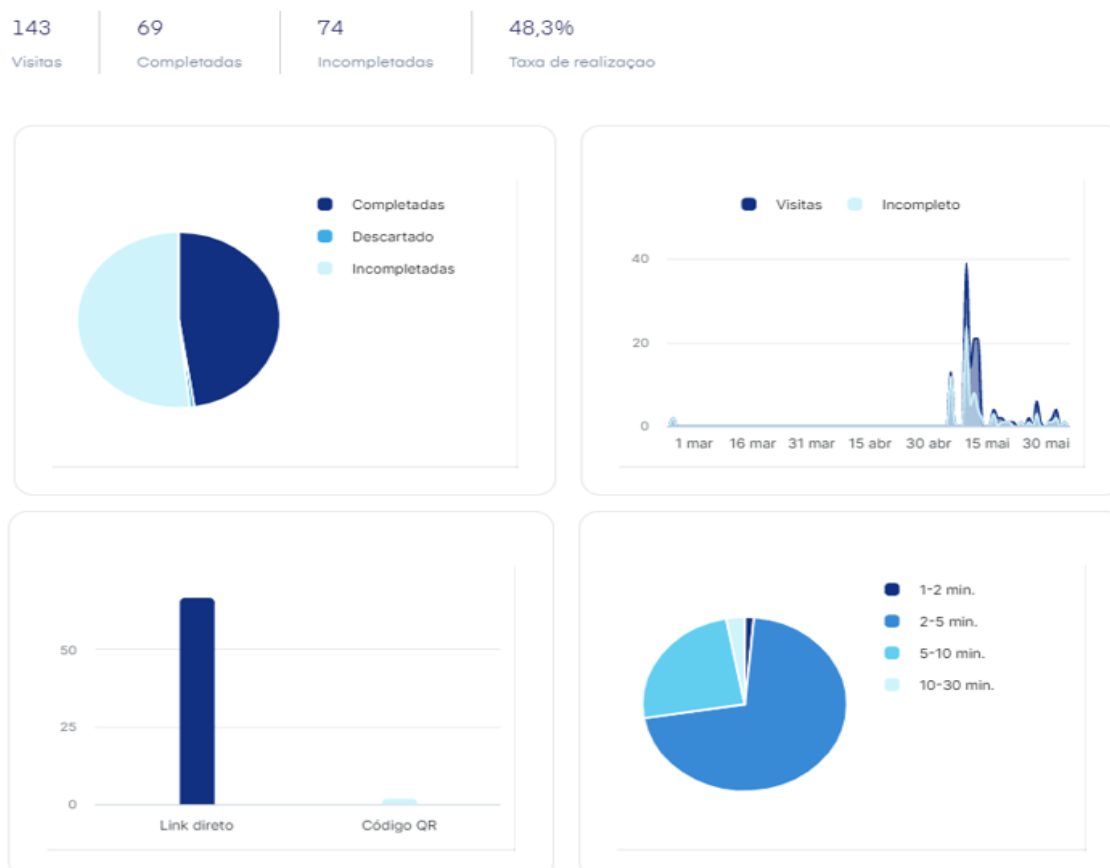
4 DESENVOLVIMENTO

A partir deste capítulo, os resultados foram analisados e discutidos de acordo com os objetivos deste trabalho, tendo como base a fundamentação teórica realizada anteriormente e também levando em conta dados de pesquisas da área que tragam contribuições para a discussão e sustentação dos resultados.

4.1 EXPOSIÇÃO DOS RESULTADOS

Conforme a apresentação dos dados mostrados na figura 1, pode-se observar que a pesquisa obteve uma taxa de realização de 48,3% com base nas visitas e respostas completadas. Foram 143 visitas ao longo do período de aproximadamente um mês, com 69 respostas completadas, sendo que uma delas foi descartada por ter sido um teste, finalizando em 68 respostas úteis. O tempo de resposta médio variou entre 2 a 5min e a grande maioria dos participantes chegaram ao questionário por meio do link divulgado na rede social do autor.

Figura 1 – Estatísticas relacionadas à aplicação da pesquisa



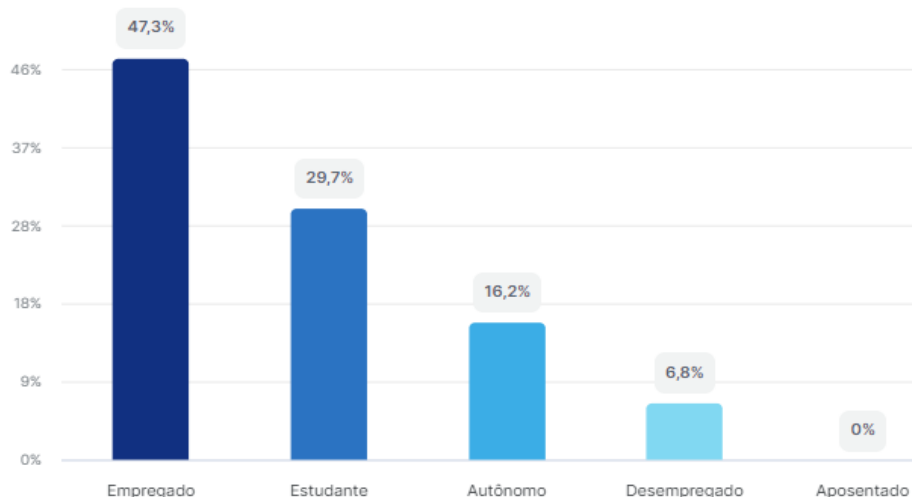
Por meio do questionário e das 68 respostas válidas obtidas, obtivemos uma taxa de 66,2% aproximadamente de resposta de público masculino e 33,8% aproximadamente de resposta do público feminino. Analisando o Quadro 1, evidenciou-se que o maior público alcançado pela pesquisa foi o grupo de pessoas com idade entre 20 e 30 anos. Em seguida, vêm os ciclistas de 30 a 40 anos. Com idade entre 40 e 50 anos, tem-se 14,7% dos participantes. Por fim, as faixas etárias inferior (< 20 anos) e superior (> 50 anos) obteve-se um percentual de 5,9% para cada.

Quadro 1 – Faixa etária dos participantes

RESPOSTA	RESPOSTAS	RATIO
Entre 20 e 30 anos	38	55.9%
Entre 30 e 40 anos	12	17.6%
Entre 40 e 50 anos	10	14.7%
50 anos ou mais	4	5.9%
Até 20 anos	4	5.9%

A Figura 2 mostra a condição funcional no momento em que os participantes responderam ao questionário. A condição de empregado foi a que teve maior taxa de resposta, com 47,3%. Em seguida por estudantes com 29,7%, autônomos com 16,2% e desempregados com 6,8%. Dentre os participantes, nenhum relatou ser aposentado. Para obter tais dados, o participante poderia escolher mais de uma resposta para a pergunta, logo, pode-se afirmar que possam ter estudantes na condição de empregados ou também estudantes na condição de autônomos.

Figura 2 – Condição funcional atual dos participantes



Os dados envolvendo renda mensal dos participantes da pesquisa estão expostos no Quadro 2. Nota-se que aproximadamente 27,9% relatou receber entre 1 e 2 salários mínimos, seguido por aproximadamente 26,5% recebendo mais de 4 salários mínimos. Aproximadamente 22% recebe entre 2 e 3 salários mínimos, 19% recebe aproximadamente menos que 1 salário mínimo e, por fim, 4,4% recebe entre 3 e 4 salários mínimos. É vale destacar que o valor do salário mínimo em 2022 é equivalente a R\$ 1.212,00 reais de acordo com o Senado Federal.

Quadro 2 – Dados referentes à renda mensal dos participantes

RESPOSTA	RESPOSTAS	RATIO
Entre 1 e 2 salários mínimos	19	27.9%
Mais de 4 salários mínimos	18	26.5%
Entre 2 e 3 salários mínimos	15	22.1%
Menos que 1 salário mínimo	13	19.1%
Entre 3 a 4 salários mínimos	3	4.4%

A pesquisa teve como público alvo os residentes da grande Florianópolis e o Quadro 3 nos mostra que o público de maior interação foi o de Florianópolis. Das 9 cidades da região de estudo, foram obtidas respostas de participantes de apenas 4 cidades. Em seguida vêm as cidades de Palhoça, São José e Santo Amaro da Imperatriz.

Quadro 3 – Cidades das quais os participantes da pesquisa são residentes

RESPOSTA	RESPOSTAS	RATIO
Florianópolis	38	55.9%
Palhoça	19	27.9%
São José	9	13.2%
Santo Amaro da Imperatriz	2	2.9%
São Pedro de Alcântara	0	0%
Governador Celso Ramos	0	0%
Biguaçu	0	0%
Antônio Carlos	0	0%
Águas Mornas	0	0%

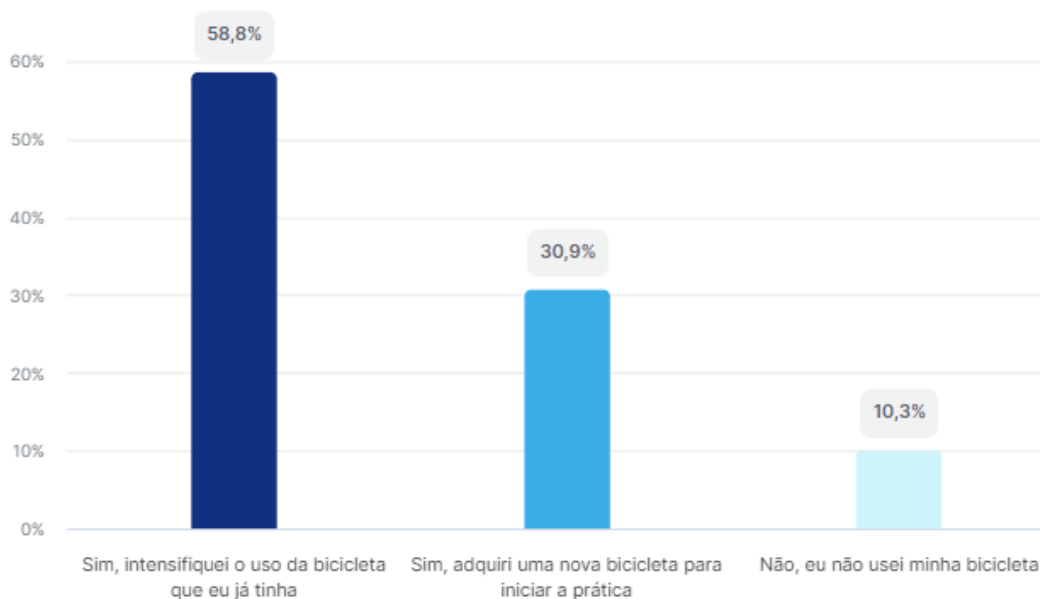
Dentre os respondentes, foram obtidos dados que aproximadamente 85,3% do público que participou da pesquisa utilizam a bicicleta com frequência, independente de qual seja o seu uso específico. Um pequeno público de 14,7% não utiliza a bicicleta com frequência. A seguir, o Quadro 4 mostra que aproximadamente 67,6% dos participantes já praticava ou já praticou a modalidade anteriormente à pandemia de COVID-19. Já o público que começou a prática da modalidade do ciclismo após o início da pandemia representa aproximadamente 29,4% dos participantes. Por fim, temos um número de 2,9% de participantes que tanto não praticava anteriormente quanto não praticou durante o período de pandemia.

Quadro 4 – O uso da bicicleta pelos participantes após o início da pandemia

RESPOSTA	RESPOSTAS	RATIO
Já praticava anteriormente	46	67.6%
Sim	20	29.4%
Não	2	2.9%

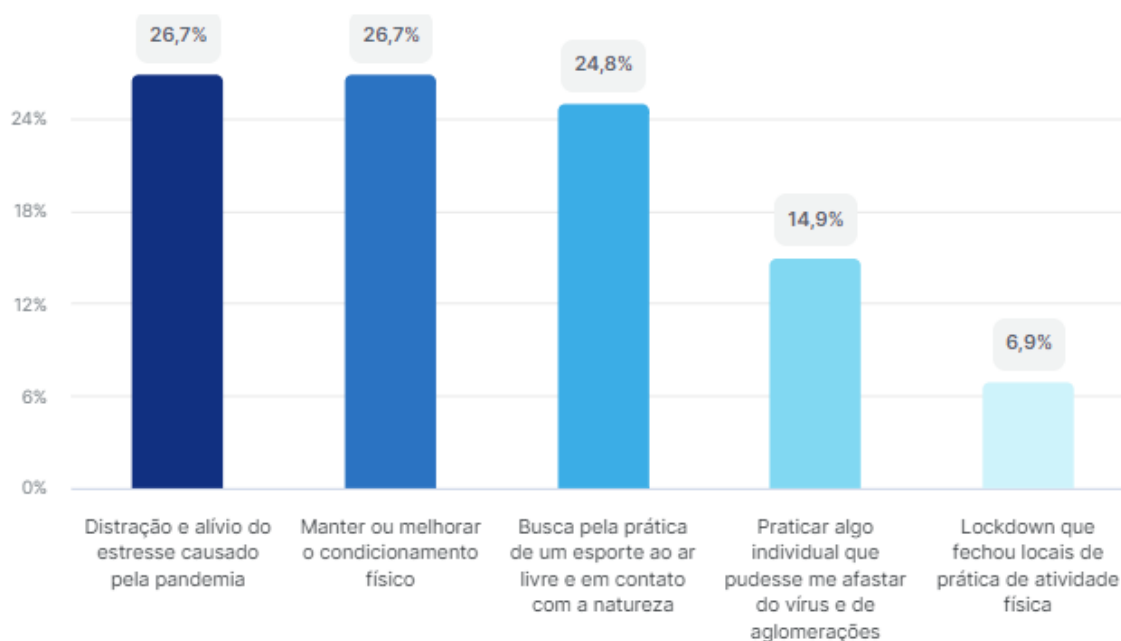
A Figura 3 traz dados referentes à compra de uma nova bicicleta para a prática do ciclismo por conta da chegada da pandemia ou a intensificação do uso da bicicleta em que o participante já havia adquirido anteriormente à pandemia de COVID-19. Além disso, também traz os dados a respeito do público que não usou sua bicicleta no período pandêmico.

Figura 3 – Informações sobre a compra de uma nova bicicleta ou usar a que já possuía



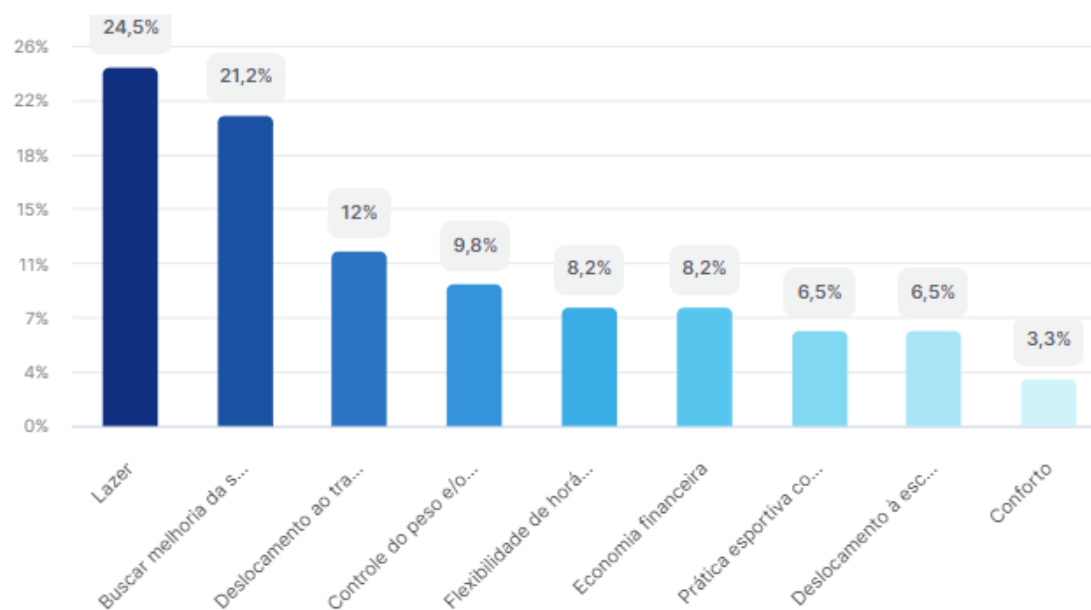
Os resultados com relação aos motivos que levaram os participantes a praticar o ciclismo, seja comprando uma nova bicicleta ou intensificando o uso da que já tinha, estão expostos na Figura 4. Tem-se que os principais motivos que levaram à prática foram: “distração e alívio do estresse causado pela pandemia” e “manter ou melhorar o condicionamento físico”. Em seguida, com 24,8% das escolhas, vem o motivo de “busca pela prática de um esporte ao ar livre e em contato com a natureza”. Com 14,9% de escolhas, os participantes buscaram o ciclismo como uma forma de “praticar algo individual que pudesse me afastar do vírus e de aglomerações”. Por fim, com 6,9% das escolhas, chega o motivo em que o “lockdown que fechou os locais de prática de atividade física”.

Figura 4 – Fatores que foram motivantes à prática de ciclismo no período de pandemia



Dentre os principais motivos que levam à prática do ciclismo, a Figura 5 traz consigo respostas onde o público participante da pesquisa poderia escolher mais de uma opção para compor a sua resposta. Observa-se que lazer é o principal motivo para a prática. Em segundo lugar, os praticantes buscam melhoria da saúde e qualidade de vida. Uma parte também considera o uso da bicicleta como um instrumento de deslocamento ao trabalho. Em seguida, os motivos de controle de peso e emagrecimento, junto com flexibilidade de horários e economia financeira ficaram com valores bastante próximos e também levam à prática. Além deles, ficam empatados os motivos de prática esportiva competitiva e deslocamento à escola ou faculdade. Por fim, tem-se que conforto é um dos menores motivos que levam ao uso da bicicleta.

Figura 5 – Fatores motivantes que levam os respondentes a praticarem o ciclismo



O Quadro 5 apresenta os dados referentes à frequência das pedaladas do público alcançado pela pesquisa. Metade dos participantes relataram pedalar entre 1 e 3 vezes por semana. De 3 a 5 vezes por semana, tem-se 33,8% dos participantes utilizando sua bicicleta. Por fim, de 5 a 7 vezes por semana, tem-se 14,7% dos participantes. É importante lembrar que esse uso foi durante o auge da pandemia.

Quadro 5 – Frequência de uso da bicicleta durante o período pandêmico

RESPOSTA	RESPOSTAS	RATIO
De 1 a 3 vezes	35	51,5%
De 3 a 5 vezes	23	33,8%
De 5 a 7 vezes	10	14,7%

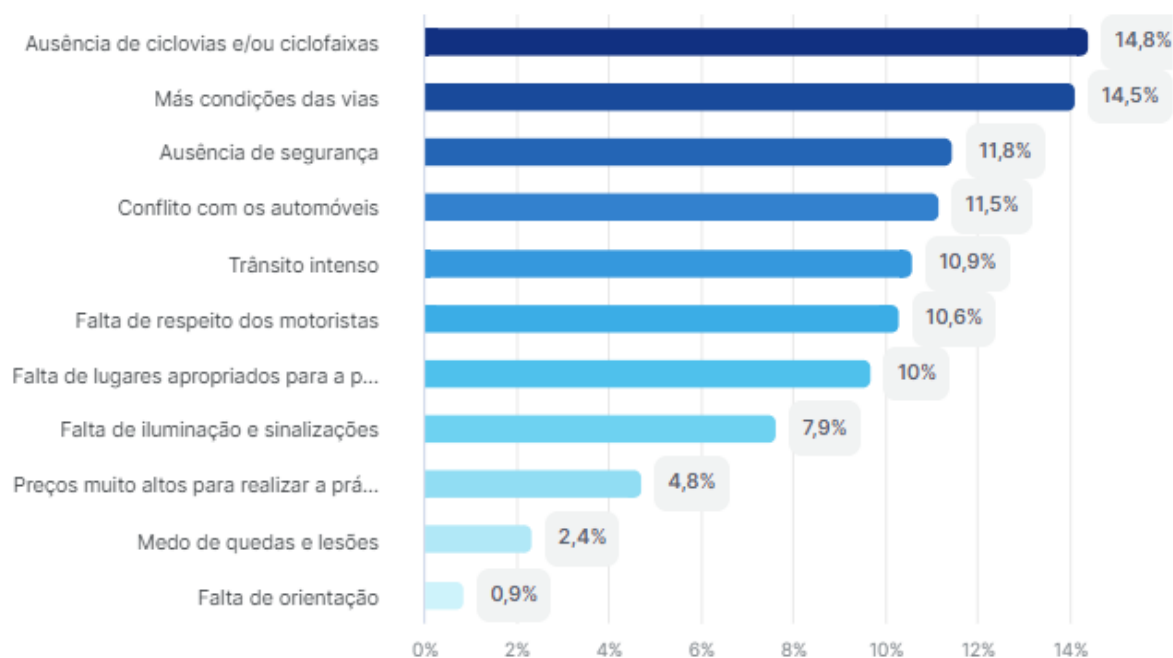
Com o passar dos meses após o início da pandemia, a mesma foi sendo controlada com o número de casos diminuindo e de forma com que os decretos permitiram maior flexibilização do isolamento social. Com isso, o Quadro 6 traz os dados envolvendo o uso da bicicleta após a maior permissão de uso por conta da flexibilização dos decretos governamentais. Continua ainda, com 51,5% das respostas em participantes que pedalam 1 a 3 vezes por semana. Diminuiu o percentual dos que pedalam de 3 a 5 vezes por semana, passando a ser 30,9%. O que diferenciou foi o percentual de participantes que passaram a pedalar de 5 a 7 vezes por semana, subindo o percentual para 17,6%.

Quadro 6 – Frequência de uso da bicicleta após flexibilização e diminuição dos casos

RESPOSTA	RESPOSTAS	RATIO
De 1 a 3 vezes	35	51.5%
De 3 a 5 vezes	21	30.9%
De 5 a 7 vezes	12	17.6%

Sobre os riscos e limitações que influenciam na prática do ciclismo, a Figura 6 traz os valores com relação aos motivos que limitam o uso da bicicleta de acordo com os respondentes. A ausência de ciclovias e/ou ciclofaixas e as más condições das vias lideram como limitantes, tendo mais de 14% de escolha entre as respostas. Seguindo com pouco mais de 11% dos votos, tem-se a ausência de segurança e conflito com os automóveis. Em torno de 10%, tivemos os motivos de trânsito intenso, falta de respeito dos motoristas e falta de lugares apropriados para a prática da modalidade. Com 7,9% das respostas, temos a falta de iluminação e sinalizações. O preço muito alto para realizar a prática aparece como 4,8% das respostas, medo de quedas e lesões com 2,4% dos votos e com 0,9%, a falta de orientação.

Figura 6 – Fatores limitantes ou de risco para a prática do ciclismo



Salienta-se que 88,2% dos respondentes acham que há falta de apoio governamental que incentive a prática, o que pode ser um dos fatores motivadores que levam a algumas das limitações mais votadas que surgem na Figura 6.

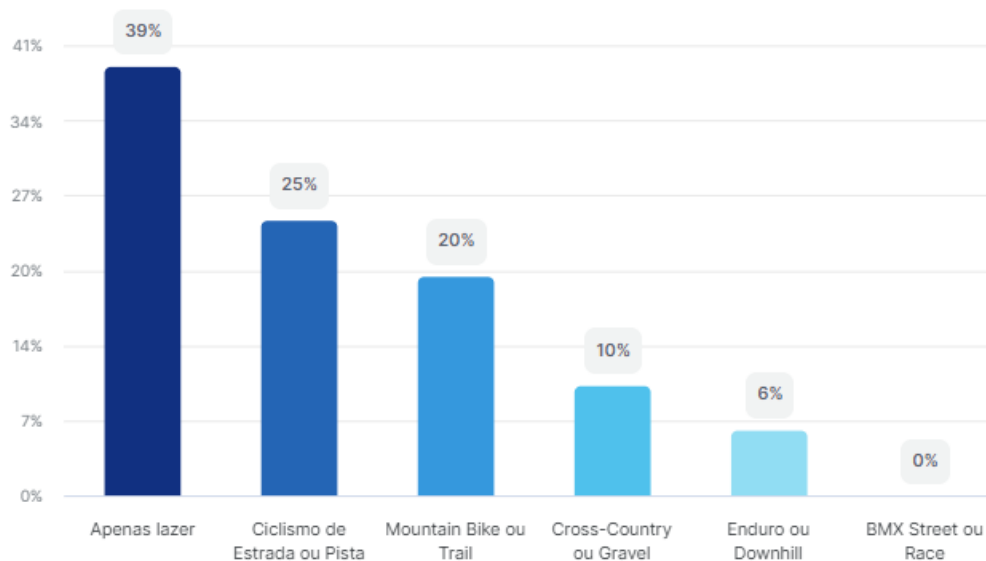
Dentre os fatores que são limitantes à prática do ciclismo, alguns se enquadram dentro de responsabilidade governamental, como ausência de ciclovias, manutenção das mesmas e sinalizações das vias. O Quadro 7 traz dados com relação à opinião dos participantes para com os fatores principais envolvendo o esporte e o governo na região da Grande Florianópolis. Tem-se que 80,3% das respostas vão em direção à melhoria das vias e condições para a prática. Empatados com 69,7% das respostas, os participantes consideram interessante a ideia da elaboração de projetos que envolvam transporte público e bicicletas e construção de áreas próprias para a prática da modalidade (ciclovias, por exemplo). Mais campanhas de conscientização obteve 42,4% dos votos dos participantes da pesquisa. Com relação a redução de impostos envolvendo bicicletas e materiais envolvidos para a prática, tem-se 36,4% das respostas. Por fim, 15,2% dos participantes consideram a obrigatoriedade do uso de equipamentos de segurança como algo importante para a região.

Quadro 7 – Pontos mais negligenciados pelos governos com relação ao ciclismo de acordo com a opinião dos respondentes

RESPOSTA	RESPOSTAS	RATIO
Melhoria das vias e condições para a prática	53	80.3%
Elaboração de projetos que envolvam transporte público e bicicletas	46	69.7%
Construção de áreas próprias para a prática da modalidade (ciclovias, por exemplo)	46	69.7%
Mais campanhas de conscientização	28	42.4%
Redução dos impostos envolvendo bicicletas e materiais envolvidos	24	36.4%
Obrigatoriedade do uso de equipamentos de segurança	10	15.2%

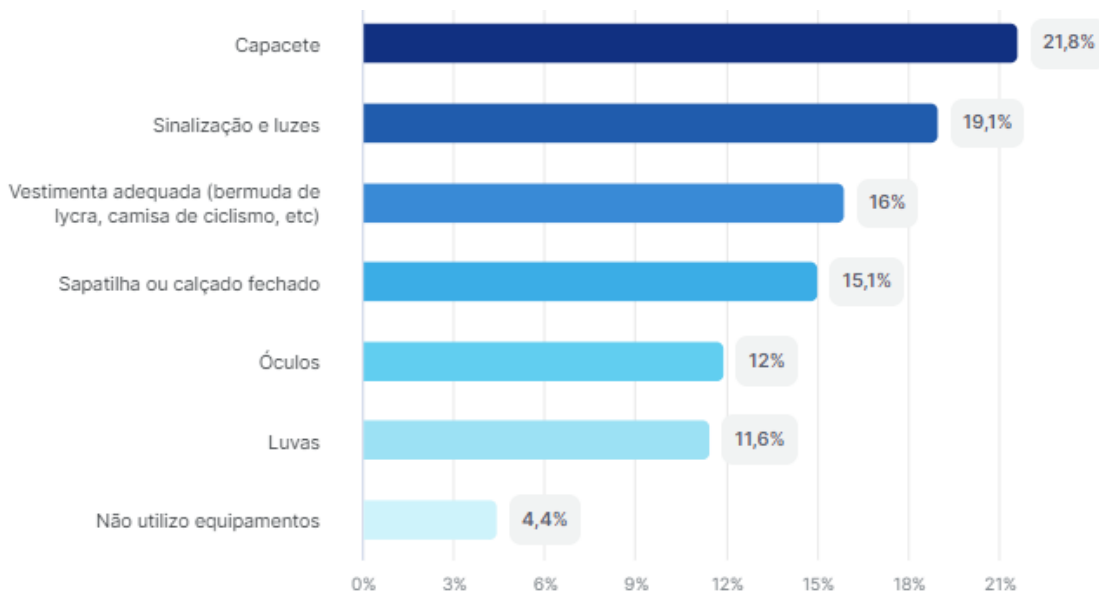
Dentre as mais variadas modalidades do ciclismo, a Figura 7 traz os dados a respeito das modalidades praticadas pelos 68 participantes da pesquisa. Com 39% das respostas, apenas lazer, o que seria o uso mais comum da *bike*, é a principal forma de prática. Em seguida, as modalidades de ciclismo de estrada ou pista aparecem com 25% das respostas. Com 20% das respostas, vem a categoria de *mountain-bike* ou *trail*. *Cross-country* e *gravel* apresentaram 10% de respostas. Com 6% das respostas, vem a modalidade de *enduro* ou *downhill*. Por fim, com 0%, *BMX street* ou *race*. Infelizmente nota-se que não foram alcançados atletas da modalidade do BMX.

Figura 7 – Modalidades mais praticadas pelos ciclistas participantes



Os dados com relação aos equipamentos utilizados pelos participantes da pesquisa ao pedalar estão na Figura 8. Como os equipamentos geralmente são usados em conjunto, a resposta para a pergunta referente a isso poderia ter mais de uma resposta.

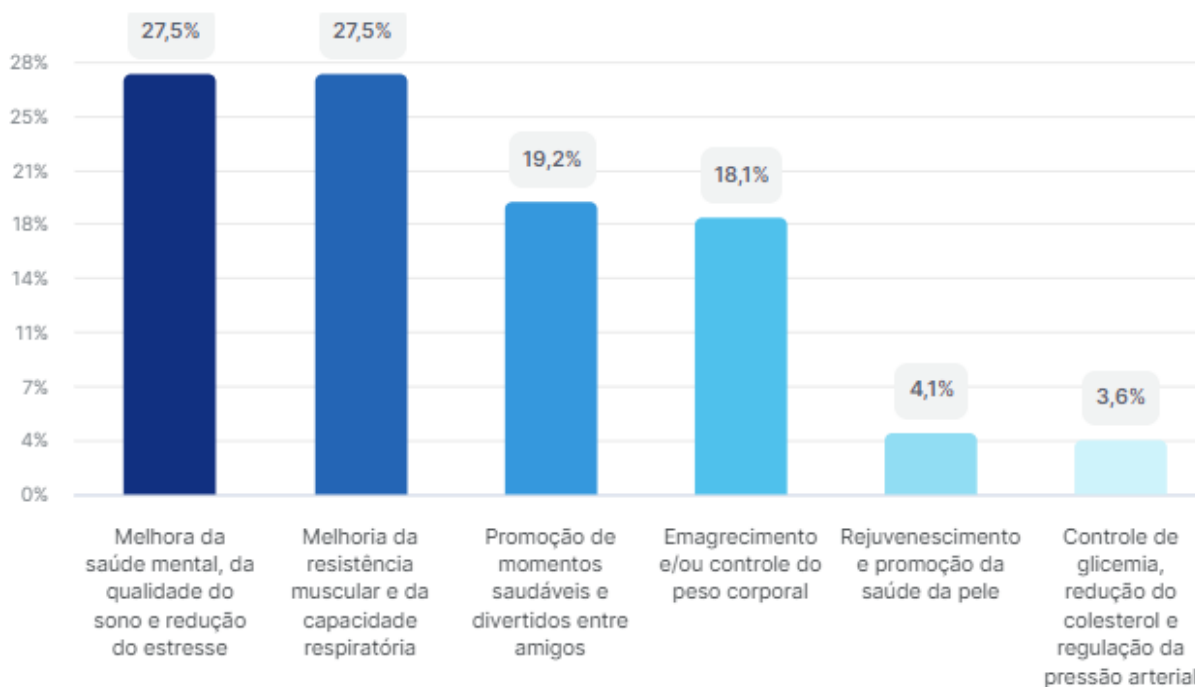
Figura 8 – Dados referentes ao uso de equipamentos de segurança na prática do ciclismo



A Figura 9 traz os principais benefícios percebidos pelos participantes da pesquisa ao praticarem a modalidade do ciclismo. A obtenção destes dados se deu por uma pergunta de múltipla escolha, visto que geralmente os benefícios percebidos podem ser mais do que só um. Com os maiores números de respostas e empatadas, ambas com 27,5% de votos, a melhora da saúde mental, da qualidade do sono e redução do estresse, a melhora da

resistência muscular e da capacidade respiratória lideram os benefícios sentidos. Em seguida, com 19,2% das escolhas, a promoção de momentos saudáveis e divertidos entre amigos também se mostra bastante importante aos praticantes. Com 18,1% de respostas, tem-se o emagrecimento e/ou controle do peso corporal. Com 4,1% de votos, os participantes sentem o rejuvenescimento e promoção da saúde da pele. E por fim, com menor percentual em 3,6%, temos o controle da glicemia, redução de colesterol e regulação da pressão arterial.

Figura 9 – Os principais benefícios percebidos pelos respondentes ao praticarem o ciclismo



Fonte de todos os quadros e figuras com os resultados: elaborado pelo autor usando a plataforma SURVIO e retiradas da mesma por meio de “*printscreens*” (2022).

4.2 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Retomando ao objetivo principal deste trabalho, que foi “investigar aspectos relacionados aos benefícios da prática do ciclismo e compreender os motivos do aumento de número de praticantes durante esse período de pandemia COVID-19 na região da Grande Florianópolis”, é possível perceber que com a elaboração, divulgação e obtenção de respostas por meio do questionário, além de pesquisas e buscas por conteúdo relacionado ao tema, foi tentado suprir os objetivos específicos presentes neste TCC.

Diante dos resultados obtidos e analisados, chega-se a hora de averiguar e comparar os resultados das 68 respostas e levar em conta os dados expostos na fundamentação teórica.

Inicialmente foi traçado o perfil sociodemográfico dos ciclistas, enfatizando as respostas mais importantes dos participantes do questionário envolvendo o esporte, mas sem fazer uma generalização para a região completamente da Grande Florianópolis em si. Qualquer generalização feita será relacionada ao questionário aplicado e seus resultados aqui presentes. Em seguida, foram abordadas as necessidades vistas pelos entrevistados com relação à falta de apoio governamental e formas com que o governo lida com as situações expostas. Por fim, foram analisados os dados com relação à qualidade de vida dos praticantes respondentes e os benefícios da prática do ciclismo.

4.2.1 Perfil sociodemográfico dos ciclistas respondentes da pesquisa

Dentre os 68 participantes que responderam à pesquisa, tem-se um público predominantemente masculino de ciclistas (66,2%). Quanto ao sexo dos participantes, o fato de ter um público masculino maior participante vai de encontro à pesquisa realizada pelo renomado grupo Ciclo Trilhas (2020), cujo objetivo do grupo foi traçar o perfil do ciclista de montanha no Brasil, onde foi constatado que o sexo masculino é maioria quando o assunto é ciclismo. Mesmo com essa constatação, é importante ressaltar que há uma crescente representação feminina e que essas porcentagens poderão ser diferentes daqui alguns anos.

Os dados envolvendo a faixa etária dos participantes mostra que a idade mais comum entre os ciclistas é entre 20 e 30 anos. Relacionado a isso, os dados obtidos na pesquisa deste TCC se aproximam dos resultados da pesquisa de Andrade et al. (2016), onde os autores fizeram um estudo sobre o perfil de ciclista brasileiro. Em sua pesquisa, eles expuseram que a faixa etária dos usuários de bicicleta com maior número é entre 25 a 44 anos.

Dentre as 68 pessoas, tem-se apenas 5 na condição de desempregado, onde o restante encontra-se como empregado, estudante ou autônomo. Com relação à renda mensal, a pesquisa alcançou pessoas com condições financeiras bem distintas, o que acaba sendo fator determinante na hora da prática com relação ao acesso de bicicletas, equipamentos, acessórios e outros itens afins. Tais fatos podem ser relacionados com a observação dos resultados envolvendo a intensificação do uso da bicicleta ou a compra de uma nova. Tem-se que 58,8% do público alcançado intensificou o uso da bicicleta que já possuía. Um dos fatores que pode explicar o fato de que as pessoas, ao invés de adquirirem novas bicicletas, intensifiquem o uso das que já possuíam, é o aumento no valor das mesmas em meio ao *boom* de vendas que aconteceu no país. O portal UOL (2021), afirma por meio de Daniel Guth, diretor-executivo

da Aliança Bike, que o “frete marítimo, o câmbio desvalorizado e o custo da matéria-prima” são os fatores que explicam o aumento dos preços. Já com relação aos 30,9% dos respondentes que adquiriram novas bicicletas, o fato de talvez possuírem uma condição financeira melhor pode acabar por se tornar um facilitador para tal realização e, nesse caso, esses compradores se encaixam dentro do “boom” de vendas exposto pela Aliança Bike (2020), entrando nas estatísticas dos milhares de bicicletas que foram vendidas após a chegada da pandemia.

Observa-se que Florianópolis é a cidade que apresentou o maior número de ciclistas respondentes. O que pode explicar esse fato é que ela é uma capital, e é a segunda capital brasileira com mais ciclovias e ciclofaixas por habitante, tendo 23,53 km para cada 100 mil habitantes, de acordo com os dados da Aliança Bike (2022), o que gera mais oportunidades e mais segurança para ter ciclistas residentes em Florianópolis.

O fato de 85,3% dos participantes usarem sua bicicleta com frequência leva ao entendimento de que a grande maioria usufrui dos benefícios que a utilização da *bike* pode proporcionar. Tem-se que os motivos principais que levaram às pessoas ao uso da bicicleta estão relacionados ao bem-estar, condicionamento e saúde (no seu conceito mais amplo) dos indivíduos. Juntamente com isso, os resultados mostram que o lazer é o principal motivo para praticar o ciclismo segundo os ciclistas que responderam à pesquisa. O fato de que o lazer é o principal motivo pode ser explicado por Guerra (2021), em uma matéria digital na Revista Forbes, que afirma que “as atividades de lazer não apenas ajudam a controlar o estresse (...), mas também nos dão um senso de autocuidado e de equilíbrio, algo que ajuda a reduzir a ansiedade. Além (...) de melhorar a autoestima”. Seja em busca de lazer ou qualquer outro motivo, pode-se observar que com a flexibilização dos decretos que envolviam limitações de atividades por conta da pandemia fez com que os praticantes aumentassem, mesmo que minimamente, sua prática se comparado à prática durante o auge do período pandêmico.

Por fim, é importante ressaltar que uma pequena taxa de apenas 4,4% não utiliza equipamentos ao praticar o ciclismo. A grande maioria utiliza sim equipamentos de proteção, sendo o capacete a prioridade visando a segurança da cabeça. Como afirmam Rivara, Thompson, Patterson e Thompson (1998) o uso de equipamentos e, no mínimo, do capacete é considerado como importante estratégia de prevenção, capaz de reduzir entre 70% e 85% o risco de lesões na cabeça, bem como de óbitos de ciclistas. Sendo assim, é bastante interessante pensar na criação e divulgação de campanhas de conscientização para o uso dos equipamentos prezando a segurança dos praticantes, sendo que é algo que não é realizado com

tanta frequência. As grandes marcas nacionais e importadas, além dos departamentos de trânsito e das próprias secretarias de esportes poderiam se sensibilizar mais com essa questão.

4.2.2 Ciclismo e o governo da região da Grande Florianópolis

De encontro ao objetivo relacionado às responsabilidades governamentais, verificou-se certa insatisfação da parte dos ciclistas participantes da pesquisa para com aspectos relacionados a segurança dos praticantes. É importante ressaltar que quantidade nem sempre reflete em qualidade, logo, destaca-se que manter as ciclovias em bom estado de uso muitas vezes é mais interessante que fazer muitos quilômetros de ciclovia que não se interligam e que não possuem qualidade e não oferecem segurança aos seus usuários.

Observou-se que, por meio dos resultados obtidos, que 88,2% dos participantes acham que existe sim uma falta de apoio governamental e político relacionado à prática do ciclismo na Grande Florianópolis. Dentre as opções de resposta no questionário, o investimento em melhorias das vias e condições para a prática seria o mais ideal para suprir as necessidades dos ciclistas. Além disso, a elaboração de um projeto que envolva o transporte público e bicicleta, integrando o uso de ambos, se mostrou algo de bastante importância para os participantes da pesquisa, juntamente com o interesse deles pela construção de áreas próprias para a prática da modalidade (por exemplo: ciclovias, pistas de bike, etc.). Tendo um pouco menos de seleção, vêm: mais campanhas de conscientização, redução dos impostos envolvendo *bikes* e afins, e o uso obrigatório de equipamentos de segurança ao pedalar.

Ao visualizar o que traz mais insatisfação por conta do governo da região da Grande Florianópolis, é importante ir à busca de dados que possam ao menos mostrar que o ciclismo tem importância para a região e que os políticos envolvidos com a gestão de nossas cidades da região trabalham pensando em mobilidade sustentável e segurança dos praticantes da modalidade. Tendo em vista que a maioria dos participantes da pesquisa é de Florianópolis, foram abordadas informações mais relevantes e pertencentes à essa cidade. A prefeitura de Florianópolis, em 2021, reinaugurou a Via Amiga do Ciclista (VAC), na Avenida Beira-mar Norte, com trajeto ampliado, incentivando assim o uso da bicicleta aos domingos em um local seguro, sendo das 6h às 11h. Vale ressaltar que a VAC foi criada em 2017 pela Secretaria de Cultura, Esporte e Lazer, com o objetivo de valorizar o lazer e incentivar o exercício em espaços públicos, e foi fechada no início da pandemia. Além disso, como já havia sido relatada anteriormente, a cidade de Florianópolis possui hoje 181,70km de malha cicloviária,

sendo a segunda capital brasileira com mais ciclovias e ciclofaixas por habitantes. Com isso, observa-se que a prefeitura de Florianópolis, por meio da Secretaria de Mobilidade e Planejamento Urbano e da Secretaria de Infraestrutura, vem realizando a expansão gradativa da malha cicloviária da cidade. Um fato que pode ser problemático e que foi comentado na questão 19 do questionário por um dos participantes é que, muitas das ciclovias não se interligam e são mal planejadas. Nem sempre quantidade é sinônimo de qualidade. Com relação aos impostos, os prefeitos das cidades pouco podem fazer. Tendo em vista isso, a Associação Brasileira do Setor de Bicicletas, a Aliança Bike (2022), trouxe uma notícia um tanto quanto esperançosa aos ciclistas pois no dia 01/06/2022 a Resolução GECEX nº 349, do Comitê de Gestão da Câmara de Comércio Exterior do Ministério da Economia, vai entrar em vigor zerando o imposto de importação para alguns componentes do setor de bicicletas, sendo eles: freios, correntes, quadros de fibra de carbono e quadros de *chromoly*. Esses componentes têm, geralmente, um valor elevado e, com esta medida do governo federal, terão seu valor reduzido entre 14 a 16%.

4.2.3 Benefícios da prática do ciclismo na vida dos participantes da pesquisa

Em tempos de pandemia de Covid-19, toda e qualquer atividade que possa gerar benefícios a nós, seres humanos, é bem-vinda. A realização e elaboração deste trabalho de conclusão de curso, dentro do tema presente, foi instigada ao buscar os benefícios que um esporte tão conhecido e já tão bem instaurado na sociedade pode proporcionar aos indivíduos. A aproximação forte com a modalidade e a oportunidade de poder pesquisar a respeito deste tema fez com que houvesse um grande fator motivacional interno, onde responder o problema de pesquisa traria uma enorme satisfação pessoal para mim.

Sendo assim, chega-se a um dos fatores também cruciais de discussão: os benefícios da prática do ciclismo. Os dados que tratam sobre os principais benefícios sentidos na vida dos participantes da pesquisa ao pedalar, independente de modalidade específica praticada, tiveram como principais respostas os fatores envolvendo saúde física e mental. Götschi, Garrard e Giles-Corti (2015), em sua pesquisa, trazem que o ciclismo, para realçar sua função de prática saudável, deve ser praticado de forma moderada e diária e, dessa forma, os principais benefícios estão relacionados a expectativa de vida, funções cardiorrespiratórias, musculoesquelético, qualidade de sono, mobilidade e funções cognitivas. Além destes benefícios, o ciclismo reduz o risco de problemas cardíacos, diabetes, síndromes metabólicas

e depressão. Estes benefícios podem ser notados em exames clínicos e laboratoriais, sendo um pouco mais difíceis de serem autopercebidos pelos praticantes e, talvez por isso, foram um pouco menos selecionados quando questionados na pesquisa.

Evidencia-se que estas reduções de riscos são variáveis a depender de indivíduos mais ativos ou menos ativos. Pode-se dizer que com relação a saúde física, os benefícios do ciclismo já são fortemente conhecidos pela literatura. Em conjunto com a saúde física, existem estudos que trazem também os benefícios sociais e mentais da prática. Bengston (2022), autor que escreve para o portal *Cycling UK*, do Reino Unido, traz evidências da “*Mental Health Foundation*” (tradução: Fundação da Saúde Mental) a respeito da importância da prática de exercícios físicos aeróbios para a redução de ansiedade e depressão. O aumento do ritmo cardíaco faz com que mais oxigênio vá para o cérebro, o que comprovadamente ajuda a diminuir a ansiedade e a depressão (KLEINLOOG; MENSINK; IVANOV; ADAM; ULUDAĞ; JORIS, 2019). Além disso, as endorfinas, como serotonina e dopamina, são liberadas fazendo com que o indivíduo se sinta mais positivo. Além disso, o exercício praticado de forma regular pode gerar de fato novos neurônios, levando a melhora da memória e função cognitiva e das capacidades de aprendizagem. Por fim, com todos estes fatores unidos às afirmações de Nahas (2017), pode-se dizer que é possível, por meio do ciclismo, manter a qualidade de vida em seus múltiplos fatores e, junto com isso, ainda ter momentos de prazer e socialização com colegas que compartilham da mesma paixão pelas duas rodas.

Dado ao que foi exposto na fundamentação teórica abrangendo a qualidade de vida dos praticantes de ciclismo de forma geral, unido aos dados obtidos nas respostas da pesquisa, é se levado a acreditar que os benefícios sentidos ao praticar o ciclismo são muito bem percebidos pelos adeptos à modalidade. Desde que seja praticado com segurança e com respeito, independentemente do nível de prática e da modalidade específica praticada, constatou-se que são comprovadas as inúmeras vantagens para o bem-estar físico, emocional e social.

Por fim, um dos problemas envolvendo esta pesquisa é que, infelizmente, o alcance não foi tão grande e a amostra acabou por não ser tão significativa. Sendo assim, os resultados presentes neste trabalho não podem ser generalistas com relação aos ciclistas pertencentes à região metropolitana da Grande Florianópolis, mas indo de encontro com outras pesquisas que foram expostas, os resultados até que se mostraram um tanto próximos e satisfatórios.

5 CONCLUSÃO

Levando em conta as considerações e discussões realizadas no capítulo 4, ou seja, na parte de desenvolvimento do trabalho, combinadas ao que foi exposto na fundamentação teórica, evidenciou-se o tamanho da importância da prática do ciclismo pelos adeptos a este esporte durante o período da pandemia de COVID-19.

Além disso, é importante ressaltar que os objetivos específicos traçados para este trabalho foram praticamente alcançados com êxito, mesmo que com uma magnitude não tão grande quanto ao esperado. Afirma-se isso, pois o questionário que envolveu a pesquisa em si teve um pequeno número amostral e, sabendo-se disso, não foi possível ter resultados tão expressivos envolvendo o perfil sociodemográfico dos ciclistas da região do estudo, que foi a Grande Florianópolis. Sendo assim, a análise relacionada a isto teve relação com os dados conseguidos por meio do questionário, não podendo ser generalista, mas tendo respostas significativamente importantes para a elaboração e finalização deste trabalho de conclusão de curso. Visto isso, faz-se necessário um estudo com maior tempo de duração, maior esforço de divulgação e maior profundidade para que seja realmente traçado o perfil sociodemográfico dos ciclistas da região da Grande Florianópolis com resultados consideráveis e mais relevantes para a comunidade acadêmica e científica.

Os principais resultados, de forma geral, mostraram que os ciclistas participantes têm um perfil masculino, sendo jovens entre 20 e 30 anos, com maioria residente em Florianópolis, em busca da prática do ciclismo pelo lazer e pelos benefícios que a modalidade proporciona. Junto disso, os participantes demonstraram uma insatisfação com a parte governamental e que alguns motivos que levam a insegurança e limitam a prática é de responsabilidade política. Porém, foi possível observar que os setores responsáveis por isso tentam colaborar e melhorar os fatores que possam contribuir para o uso seguro da *bike* pela população. E com isso, tendo as condições favoráveis para a realização desta atividade física, os praticantes têm a chance de efetivamente aproveitar da melhora da qualidade de vida e dos benefícios proporcionados à saúde que é possibilitada pela prática dessa atividade aeróbica chamada de ciclismo.

Destaca-se também que é imprescindível que a sociedade como um todo se conscientize e pense na importância da prática de uma atividade física, seja como uma simples forma de lazer ou com seus próprios objetivos visando à manutenção da sua saúde e qualidade de vida. Espera-se que todos que tenham entrado na estatística do “boom” de

vendas de artigos esportivos desde o início da pandemia de COVID-19 possam desfrutar de todos os benefícios que o esporte pode gerar aos indivíduos, sendo principalmente: uma fonte de alívio para o estresse e uma fonte inesgotável de benefícios para o corpo e mente.

Por fim, aos acadêmicos que demonstram interesse por essa área e que disponham de mais tempo e mais fontes de pesquisas científicas futuras, só nos resta esperar que possam fazer mais pesquisas envolvendo o tema e que possam ter respostas numerosas, para que possam ter dados mais conclusivos e mais expressivos para a contribuição ao meio acadêmico e social. O estudo poderá ser tanto regional, quanto estadual, a fim de ter mais informações a respeito deste esporte. É certo que, para quem é apaixonado pelo mundo das duas rodas, é muito gratificante e satisfatório pesquisar a respeito disso e entender o cenário em que se encontra o esporte e também a respeito do envolvimento dos seus praticantes.

REFERÊNCIAS

- Abreu, V. H. S., de, Almeida, I. M., de, & Turini, L. R. (2021). Utilização do transporte ativo para aumento da qualidade de vida da população urbana durante a pandemia do Covid-19 à luz de abordagem bibliométrica. **Brazilian Journal of Production Engineering**, 7(3), 139-152.
- ALVES, Soraia. Estudo do Google mostra que pandemia aumentou interesse do público por esportes individuais. **B9**, 2021. Disponível em: <<https://www.b9.com.br/140002/estudo-google-pandemia-interesse-esportes-individuais/>>. Acesso em: 27 nov. 2021.
- ANDRADE, Victor et al. **Mobilidade por bicicleta no Brasil**. Rio de Janeiro: : Prourb/Ufrj, 2016. 292 p. Disponível em: <http://ta.org.br/educativos/docs/mbb.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2022.
- Ammar, A. et al. (2020). Effects of COVID-19 Home Confinement on Eating Behaviour and Physical Activity: Results of the ECLB-COVID19 International Online Survey. *Nutrients*, 28, 12(6), 1583. Disponível em: <<https://www.mdpi.com/2072-6643/12/6/1583>>. Acesso em: 07 dez. 2021. <https://doi.org/10.3390/nu12061583>
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO SETOR DE BICICLETAS. **Aliança Bike**, 2020. Após queda no início da pandemia, mercado se recupera e venda de bicicletas apresenta alta de 50% em relação ao mesmo período de 2019. Disponível em: <<https://aliancabike.org.br/aumento-nas-vendas-de-bicicletas/>>. Acesso em 23 nov. 2021.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO SETOR DE BICICLETAS. **Aliança Bike**, 2022. Redução do imposto de importação de componentes de bicicleta terá início em 1º de junho. Disponível em: <<https://aliancabike.org.br/imposto-zero-componentes/>>. Acesso em 28 jun. 2022.
- BENGSTON, Christina. How cycling can improve your mental health. **CyclingUK**, 2022. Disponível em: <<https://www.cyclinguk.org/article/how-cycling-can-improve-your-mental-health>>. Acesso em: 28 jun. 2022.
- BUTLER, Sarah. Bike boom: UK sales up 60% in April as Covid-19 changes lifestyles. **The Guardian**, 2020. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/business/2020/jun/26/bike-boom-uk-sales-up-60-per-cent-in-april-as-covid-19-changes-lifestyles>>. Acesso em: 24 nov. 2021.
- CARNALL, D. Cycling and health promotion: a safer, slower urban road environment is the key. **British Medical Journal**, 2000; 320:888.
- CARVALHO, Mauren Lopes de; FREITAS, Carlos Machado de. Pedalando em busca de alternativas saudáveis e sustentáveis. **Ciência & Saúde Coletiva**, [S.L.], v. 17, n. 6, p. 1617-1628, jun. 2012. FapUNIFESP (SciELO).
- CICLISMO. **Inteligência esportiva**. Disponível em: <http://www.inteligenciaesportiva.ufpr.br/site_api/arquivos/ciclismo.pdf>. Acesso em: 27 nov. 2021.

COMISSÃO EUROPEIA, 2000, **Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro**, Luxemburgo, Serviços das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias.

CICLOVIAS e ciclofaixas nas capitais. **Aliançabike**, 2022. Disponível em: <<https://aliancabike.org.br/dados-do-setor/ciclovias-e-ciclofaixas-nas-capitais/>>. Acesso em: 21 jun. 2022.

DALCIN, Cristiano Rigo. Mapa do sistema cicloviário de Florianópolis quase dobrou em três anos. **ND MAIS** (2020). Disponível em: <<https://ndmais.com.br/transportes/mapa-do-sistema-cicloviario-de-florianopolis-quase-dobrou-em-tres-anos/>>. Acesso em: 07 dez. 2021.

de Souza, F. R., Motta-Santos, D., Santos Soares, D. dos, de Lima, J. B., Cardozo, G. G., Pinto Guimarães, L. S., Negrão, C. E., & dos Santos, M. R. (2020). Physical Activity Decreases the Prevalence of COVID-19-associated Hospitalization: Brazil EXTRA Study. **MedRxiv**, 2020.10.14.20212704. <https://doi.org/10.1101/2020.10.14.20212704>

Dutheil, F., Baker, J. S., & Navel, V. (2020). COVID-19 as a factor influencing air pollution? *Environmental Pollution*, 114466. Disponível em: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0269749120316468?via%3Dihub>> Acesso em: 07 dez. 2021. <https://doi.org/10.1016/j.envpol.2020.114466>

FLORIANÓPOLIS, Prefeitura Municipal. Via Amiga do Ciclista reúne centenas de amantes do pedal na Beira-Mar Norte. **G1 – Globo** (2021). Disponível em: <<https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/especial-publicitario/prefeitura-municipal-de-florianopolis/florianopolis-uma-cidade-para-todos/noticia/2021/07/02/via-amiga-do-ciclista-reune-centenas-de-amantes-do-pedal-na-beira-mar-norte.ghtml>>. Acesso em: 07 dez. 2021.

GALVAO, Maria Cristiane Barbosa; PLUYE, Pierre; RICARTE, Ivan Luiz Marques. Métodos de pesquisa mistos e revisões de literatura mistas: conceitos, construção e critérios de avaliação. **Incid: Revista de Ciência da Informação e Documentação**, [S.L.], v. 8, n. 2, p. 4, 4 out. 2017. Universidade de Sao Paulo, Agencia USP de Gestao da Informacao Academica (AGUIA). <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2178-2075.v8i2p4-24>.

GÖTSCHI, Thomas; GARRARD, Jan; GILES-CORTI, Billie. Cycling as a Part of Daily Life: a review of health perspectives. **Transport Reviews**, [S.L.], v. 36, n. 1, p. 45-71, 30 jun. 2015. Informa UK Limited. <http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2015.1057877>.

GOVERNO federal lança selo para estimular o uso da bicicleta no Brasil. **Revista Bicicleta**, 2021. Disponível em: <<https://revistabicicleta.com/mobilidade/governo-federal-lanca-selo-para-estimular-o-uso-da-bicicleta-no-brasil/>>. Acesso em: 07 dez. 2021.

GRANJEIA, Julianna. Explosão na demanda, aperto na oferta: como a pandemia impactou o mercado de bicicletas no Brasil. **BBC NEWS – Brasil**. São Paulo, 19 de fev. de 2021. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-56119561>>. Acesso em: 23 nov. 2021.

GUERRA, Arthur. Reserve algumas horas para o lazer – a sua saúde mental agradece. **Forbes**, 2020. Disponível em: <<https://forbes.com.br/colunas/2021/03/arthur-guerra-reserve-algumas-horas-para-o-lazer-a-sua-saude-mental-agradece/>>. Acesso em: 21 jun. 2022.

HISTÓRICO DA PANDEMIA DE COVID-19. **OPAS – Organização Pan-Americana da Saúde**, 2020. Disponível em: <<https://www.paho.org/pt/covid19/historico-da-pandemia-covid-19>>. Acesso em: 23 nov. 2021.

INDÚSTRIA produz mais de 659mil bicicletas no acumulado do ano. **ABRACICLO**, 2021. Disponível em: <<https://www.abraciclo.com.br/site/press-releases-2021/2021/industria-produz-mais-de-649-mil-bicicletas-no-acumulado-do-ano/>>. Acesso em: 27 nov. 2021.

KLEINLOOG, Jordi P. D.; MENSINK, Ronald P.; IVANOV, Dimo; ADAM, Jos J.; ULUDAĞ, Kamil; JORIS, Peter J.. Aerobic Exercise Training Improves Cerebral Blood Flow and Executive Function: a randomized, controlled cross-over trial in sedentary older men. **Frontiers In Aging Neuroscience**, [S.L.], 4 dez. 2019. Frontiers Media SA. <http://dx.doi.org/10.3389/fnagi.2019.00333>.

LAMBERT, Benoît. Pedal Power. In: **The UNESCO Courier**. Janeiro de 1998. p. 30-32.

LARGHI, Nathália. Com flexibilização de quarentena, venda de bicicletas, skates e patins explodem. **Valor Investe – Globo**, 2020. Disponível em: <<https://valorinveste.globo.com/objetivo/gastar-bem/noticia/2020/07/11/com-flexibilizacao-de-quarentena-venda-de-bicicleta-skates-e-patins-explodem.ghtml>>. Acesso em: 27 nov. 2021.

MARCIEL NEIS, José. Mobilidade na Grande Florianópolis. **Economia SC**, São José, 16 de julho de 2021. Disponível em: <<https://www.economiasc.com/2021/07/16/mobilidade-na-grande-florianopolis/>>. Acesso em: 23 nov. 2021.

NAHAS, M.V. Atividade física, saúde e qualidade de vida: conceitos e sugestões para um estilo de vida ativo. 3 ed. Londrina: Midiograf, 2003.

_____ Atividade Física, Saúde Qualidade de Vida: conceitos e sugestões para um estilo de vida ativo. 7 ed. Florianópolis: Ed. do autor, 2017.

NASCIMENTO, Luciana Gós do. SANTOS, Nara Rejane Zamberlan dos. Percepção dos ciclistas em relação ao benefício do uso da bicicleta. **CONGRESSO BRASILEIRO DE GESTÃO AMBIENTAL**, VI. 2015, Porto Alegre, RS, IBEAS. Disponível em: <<https://www.ibeas.org.br/congresso/Trabalhos2015/IV-001.pdf>>. Acesso em: 25 nov. 2021.

O presente e o futuro do “bike boom” durante a pandemia. **Summit Mobilidade**, 2020. Disponível em: <<https://summitmobilidade.estadao.com.br/ir-e-vir-no-mundo/o-presente-e-o-futuro-do-bike-boom-durante-a-pandemia/>>. Acesso em: 24 nov. 2021.

PESQUISA sobre o perfil do ciclista de montanha no Brasil. **CICLOTRILHAS**, 2021. Disponível em: <<https://ciclotrilhasfloripa.com/pesquisa-sobre-o-perfil-do-ciclista-de-montanha-no-brasil/>>. Acesso em: 21 jun. 2022.

PIANA, MC. A construção do perfil do assistente social no cenário educacional [online]. São Paulo: Editora UNESP; São Paulo: **Cultura Acadêmica**, 2009. 233 p. ISBN 978-85-7983-038-9. Available from SciELO Books.

PIERRI, Vitória. Ciclismo ganha destaque durante pandemia com aumento de adeptos e recorde de vendas. **Jornal da USP**, Ribeirão Preto, 22 de out. de 2020. Disponível em: <<https://jornal.usp.br/?p=358892>>. Acesso em: 22 de nov. 2021.

PREFEITURA DE FLORIANÓPOLIS AMPLIA HORÁRIO A VIA AMIGA DO CICLISTA. **GMF – Cultura**. Disponível em: <<https://www.pmf.sc.gov.br/noticias/index.php?pagina=notpagina¬i=24730>>. Acesso em: 28 de jun. 2022.

RECKLEY, William. Active transportation in the Era of COVID-19. **NCMM - National Center for Mobility Management**. (2020). Disponível em: <<https://nationalcenterformobilitymanagement.org/activetransportation-during-covid-19/>>. Acesso em: 07 dez. 2021.

RITTA, L. A. S. **Motivos de uso e não-uso de bicicletas em Porto Alegre: um estudo descrito com estudantes da UFRGS**. Trabalho de Conclusão de Curso em Administração. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2012.

RIVARA, Frederick P.; THOMPSON, Diane C.; PATTERSON, Matthew Q.; THOMPSON, Robert S.. PREVENTION OF BICYCLE-RELATED INJURIES: helmets, education, and legislation. **Annual Review Of Public Health**, [S.L.], v. 19, n.1, p. 293-318, maio 1998. Annual Reviews. <http://dx.doi.org/10.1146/annurev.publhealth.19.1.293>.

SALGADO, Diego. O que faz o preço das bicicletas aumentar em meio ao boom de vendas no país. **UOL**, 2021. Disponível em: <<https://www.uol.com.br/carros/colunas/pedala/2021/04/17/o-que-faz-o-preco-das-bicicletas-aumentar-em-meio-ao-boom-de-vendas-no-pais.htm>>. Acesso em: 21 jun. 2022.

SEGRE, Marco; FERRAZ, Flávio Carvalho. O conceito de saúde. **Revista de Saúde Pública**, [s. l], v. 31, n. 5, p. 538-542, out. 1997. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rsp/a/ztHNk9hRH3TJhh5fMgDFCFj/?format=pdf&lang=pt>>. Acesso em: 25 nov. 2021.

SILVEIRA, Mariana Oliveira da. **Mobilidade Sustentável: A bicicleta como um meio de transporte integrado**. Dissertação (mestrado) – UFRJ/ COPPE/ Programa de Engenharia de Transportes. Rio de Janeiro, p. 168, 2010.

SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, XXIV., 2007, São Leopoldo. **Ciclismo e Modernidade: apontamentos sobre a invenção da bicicleta e os primórdios do ciclismo no Rio de Janeiro** [...]. São Leopoldo: ANPUH, 2007. 8 p. Disponível em: <<https://anpuh.org.br/index.php/documentos/anais/category-items/1-anais-simposios-anpuh/29-snh24?start=1120>>. Acesso em: 21 nov. 2021.

VOZNIAK, Luciano. Fatores que levam a prática de ciclismo e benefícios a qualidade de vida de seus adeptos. **Renovare: Revista de Saúde e Meio Ambiente**, Vale do Iguaçu, v. 2, n. 6, 30 jul. 2019. Disponível em: <<http://book.uniguacu.edu.br/index.php/renovare/article/view/121>>. Acesso em: 23 nov. 2021.

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO APLICADO NA PESQUISA

Caso a pesquisa fosse feita em campo, a plataforma SURVIO também disponibiliza o questionário para impressão. Para uma melhor visualização, o leitor pode observá-la aqui.

Questionário para impressão em caso de pesquisa de campo

O ciclismo como prática esportiva e de lazer na Grande Florianópolis: benefícios à saúde em tempos de pandemia.

Prezado participante, o questionário a seguir servirá como forma de obtenção de dados para a realização do meu TCC pela Universidade Federal de Santa Catarina, no Centro de Desportos, para a obtenção do título de bacharel em Educação Física.

É um questionário simples com 19 questões, podendo ser de resposta única e também de múltipla escolha, com o objetivo de visualizar a situação da Grande Florianópolis com relação à prática de ciclismo em tempos de pandemia de COVID-19 e também traçar o perfil dos ciclistas desta região.

Ao iniciar a pesquisa, você concorda com a participação da mesma e também com o uso das respostas fornecidas para obter os dados necessários para a realização e finalização do meu trabalho de conclusão de curso.

Por favor, são só alguns minutinhos do seu tempo para preencher o questionário. Lembre-se de responder toda pesquisa e clicar em enviar ao finalizar.

As respostas servirão apenas para fins acadêmicos e de pesquisa.

Atenciosamente, Rafael Rabelo Passig, acadêmico da Universidade Federal de Santa Catarina, no curso de Bacharelado em Educação Física.

@rafa_passig

Para mais informações e resultados futuros, enviar e-mail para: rafapassig_@hotmail.com

1 Sexo:

Instruções da pergunta: *Selecione uma resposta*

Masculino Feminino Prefiro não informar

2 Em qual faixa etária você se enquadra?

Instruções da pergunta: *Selecione uma resposta*

Até 20 anos Entre 20 e 30 anos Entre 30 e 40 anos Entre 40 e 50 anos 50 anos ou mais

3 Qual a sua condição funcional no momento?

Estudante Empregado Desempregado Autônomo Aposentado

O ciclismo como prática esportiva e de lazer na Grande Florianópolis: benefícios à saúde em tempos de pandemia.

4 Qual a sua renda mensal?

Instruções da pergunta: *Selecione uma resposta*

- Menos que 1 salário mínimo Entre 1 e 2 salários mínimos Entre 2 e 3 salários mínimos Entre 3 a 4 salários mínimos
 Mais de 4 salários mínimos

5 Você reside em qual das 9 cidades da Grande Florianópolis?

Instruções da pergunta: *Selecione uma resposta*

- Águas Mornas Antônio Carlos Biguaçu Florianópolis Governador Celso Ramos
 Palhoça Santo Amaro da Imperatriz São José São Pedro de Alcântara

6 Você usa a bicicleta com frequência? Seja locomoção, lazer, competição...

Instruções da pergunta: *Selecione uma resposta*

- Sim Não

7 Você começou a usar a bicicleta após o início da pandemia de COVID-19 ou já praticava a modalidade anteriormente?

Instruções da pergunta: *Selecione uma resposta*

- Sim Não Já praticava anteriormente

8 Com a chegada da pandemia, você adquiriu uma bicicleta e/ou intensificou o uso da que já tinha?

Instruções da pergunta: *Selecione uma resposta*

- Sim, adquiri uma nova bicicleta para iniciar a prática Sim, intensifiquei o uso da bicicleta que eu já tinha Não, eu não usei minha bicicleta

O ciclismo como prática esportiva e de lazer na Grande Florianópolis: benefícios à saúde em tempos de pandemia.

9 Qual o motivo que levou você a isso?

Instruções da pergunta: *RESPONDA CASO A RESPOSTA ANTERIOR TENHA SIDO SIM*

- | | | | |
|--|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Lockdown que fechou locais de prática de atividade física | <input type="checkbox"/> Busca pela prática de um esporte ao ar livre e em contato com a natureza | <input type="checkbox"/> Praticar algo individual que pudesse me afastar do vírus e de aglomerações | <input type="checkbox"/> Manter ou melhorar o condicionamento físico |
| <input type="checkbox"/> Distração e alívio do estresse causado pela pandemia | | | |

10 Quais os principais motivos que levam você a praticar o ciclismo?

Instruções da pergunta: *Selecione uma ou mais respostas*

- | | | | |
|--|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Deslocamento ao trabalho | <input type="checkbox"/> Deslocamento à escola ou faculdade | <input type="checkbox"/> Lazer | <input type="checkbox"/> Economia financeira |
| <input type="checkbox"/> Conforto | <input type="checkbox"/> Flexibilidade de horário | <input type="checkbox"/> Buscar melhoria da saúde e qualidade de vida | <input type="checkbox"/> Controle do peso e/ou emagrecimento |
| <input type="checkbox"/> Prática esportiva competitiva | | | |

11 Quantas vezes por semana você utilizava a bicicleta durante a pandemia?

Instruções da pergunta: *Selecione uma resposta*

- De 1 a 3 vezes De 3 a 5 vezes De 5 a 7 vezes

12 Quantas vezes por semana você utiliza a bicicleta atualmente? (com a flexibilização dos decretos e diminuição dos casos)

Instruções da pergunta: *Selecione uma resposta*

- De 1 a 3 vezes De 3 a 5 vezes De 5 a 7 vezes

13 Quais das opções abaixo você considera que são os principais motivos que prejudicam ou limitam uso da bicicleta?

Instruções da pergunta: *Selecione uma ou mais respostas*

- | | | | |
|---|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> Trânsito intenso | <input type="checkbox"/> Falta de lugares apropriados para a prática da modalidade | <input type="checkbox"/> Más condições das vias | <input type="checkbox"/> Falta de iluminação e sinalizações |
| <input type="checkbox"/> Ausência de ciclovias e/ou ciclofaixas | <input type="checkbox"/> Conflito com os automóveis | <input type="checkbox"/> Falta de respeito dos motoristas | <input type="checkbox"/> Ausência de segurança |
| <input type="checkbox"/> Preços muito altos para realizar a prática | <input type="checkbox"/> Medo de quedas e lesões | <input type="checkbox"/> Falta de orientação | |

O ciclismo como prática esportiva e de lazer na Grande Florianópolis: benefícios à saúde em tempos de pandemia.

14 Você acha que existe falta de apoio governamental com relação à prática do ciclismo na região da Grande Florianópolis?

Instruções da pergunta: *Selecione uma resposta*

- Sim Não

15 Quais os principais fatores que você acha que o apoio governamental envolvendo o esporte em questão seria mais importante na região da Grande Florianópolis?

Instruções da pergunta: *RESPONDA CASO A RESPOSTA ANTERIOR TENHA SIDO SIM*

- | | | | |
|--|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Melhoria das vias e condições para a prática | <input type="checkbox"/> Mais campanhas de conscientização | <input type="checkbox"/> Construção de áreas próprias para a prática da modalidade (ciclovias, por exemplo) | <input type="checkbox"/> Elaboração de projetos que envolvam transporte público e bicicletas |
| <input type="checkbox"/> Redução dos impostos envolvendo bicicletas e materiais envolvidos | <input type="checkbox"/> Obrigatoriedade do uso de equipamentos de segurança | | |

16 Qual a modalidade, dentre as várias do ciclismo, que você pratica?

Instruções da pergunta: *Selecione uma ou mais respostas*

- | | | | | |
|---|---|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> Apenas lazer | <input type="checkbox"/> Ciclismo de Estrada ou Pista | <input type="checkbox"/> Cross-Country ou Gravel | <input type="checkbox"/> Mountain Bike ou Trail | <input type="checkbox"/> Enduro ou Downhill |
| <input type="checkbox"/> BMX Street ou Race | | | | |

17 Quais os equipamentos que você utiliza ao pedalar?

Instruções da pergunta: *Selecione uma ou mais respostas*

- | | | | | |
|--|---|--------------------------------|---------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Vestimenta adequada (bermuda de lycra, camisa de ciclismo, etc) | <input type="checkbox"/> Capacete | <input type="checkbox"/> Luvas | <input type="checkbox"/> Óculos | <input type="checkbox"/> Sinalização e luzes |
| <input type="checkbox"/> Sapatilha ou calçado fechado | <input type="checkbox"/> Não utilizo equipamentos | | | |

18 Quais os principais benefícios que você sente/sentiu na sua vida ao pedalar? Independente da modalidade e do seu nível de prática.

Instruções da pergunta: *Selecione uma ou mais respostas*

- | | | | |
|--|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Emagrecimento e/ou controle do peso corporal | <input type="checkbox"/> Melhoria da resistência muscular e da capacidade respiratória | <input type="checkbox"/> Controle de glicemia, redução do colesterol e regulação da pressão arterial | <input type="checkbox"/> Rejuvenescimento e promoção da saúde da pele |
| <input type="checkbox"/> Melhora da saúde mental, da qualidade do sono e redução do estresse | <input type="checkbox"/> Promoção de momentos saudáveis e divertidos entre amigos | | |

19 Se você quiser deixar um comentário adicional, sinta-se à vontade:

APÊNDICE B – FOLDER E POST DE DIVULGAÇÃO DA PESQUISA

O apêndice A contempla o *folder* e o *post* de divulgação da pesquisa/questionário que foi compartilhado no “*story*” e no “*feed*” do *Instagram* nos dias: segunda-feira, quarta-feira e sexta-feira no período entre 16 de maio à 12 de junho de 2022. O *folder* e o *post* foram elaborados na plataforma online CANVA. É interessante dizer que colegas que praticam o esporte colaboraram na divulgação repostando o “*story*” contendo o *folder*.

Folder para divulgação da pesquisa



Compartilhe com seus colegas do pedal!

Fonte: elaborado pelo autor (2022).



As duas imagens abaixo foram postadas no “feed” do *Instagram* do autor a fim de, por uma única vez, divulgar a pesquisa de maneira formal aos seus seguidores na rede social. Por mais que sejam duas imagens, elas constam como somente uma, pois seriam duas páginas no *post*.

Post de divulgação da pesquisa

O CICLISMO COMO PRÁTICA ESPORTIVA E DE LAZER NA GRANDE FLORIANÓPOLIS: BENEFÍCIOS À SAÚDE EM TEMPOS DE PANDEMIA.

VOCÊ GOSTA DE PEDALAR?

SE A RESPOSTA FOR SIM, RESPONDA A PESQUISA E ME AJUDE COM MEU TCC!

CARO COLEGA CICLISTA, SEJA VOCÊ PRATICANTE POR LAZER OU ATÉ MESMO COMPETIÇÃO, DA REGIÃO DA GRANDE FLORIANÓPOLIS, A SUA PARTICIPAÇÃO É DE EXTREMA IMPORTÂNCIA PARA QUE EU POSSA CONCLUIR MEU TCC PELA UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA.

PESQUISA SE ENCAIXA A QUEM TENHA TIDO CONTATO COM UMA BICICLETA DE FORMA A PRATICAR O ESPORTE E QUE TENHA FEITO ISSO ANTES, DURANTE E/OU DEPOIS DA PANDEMIA.

O LINK ESTARÁ NO MEU PERFIL E TAMBÉM NA DESCRIÇÃO DESTE POST

OBRIGADO PELA ATENÇÃO.

Fonte: elaborado pelo autor (2022).