



UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE TOCANTINÓPOLIS CURSO DE LICENCIATURA
EM EDUCAÇÃO FÍSICA

LINDEMBERG BARROS FRANÇA FILHO

A BICICLETA COMO MEIO DE LAZER E EMOÇÃO EM TOCANTINÓPOLIS-TO

Tocantinópolis/TO
2021

LINDEMBERG BARROS FRANÇA FILHO

A BICICLETA COMO MEIO DE LAZER E EMOÇÃO EM TOCANTINÓPOLIS-TO

Monografia foi avaliada e apresentada à UFNT –
Universidade Federal do Norte do Tocantins – Câmpus
Universitário de Tocantinópolis, para obtenção do título
de Licenciado em Educação Física.

Orientadora: Orranette Pereira Padilhas

Tocantinópolis/TO
2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Tocantins

F481b Filho, Lindemberg Barros de França .

A bicicleta como meio de lazer e emoção em Tocantinópolis-To. /
Lindemberg Barros de França Filho. – Tocantinópolis, TO, 2021.

39 f.

Monografia Graduação - Universidade Federal do Tocantins – Câmpus
Universitário de Tocantinópolis - Curso de Educação Física, 2021.

Orientadora : Orranette Pereira Padilhas

1. Bicicleta. 2. Lazer . 3. Emoção . 4. Transporte. I. Título

CDD 796

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS – A reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio deste documento é autorizado desde que citada a fonte. A violação dos direitos do autor (Lei nº 9.610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.

Elaborado pelo sistema de geração automática de ficha catalográfica da UFT com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

FOLHA DE APROVAÇÃO

LINDEMBERG BARROS DE FRANÇA FILHO

A BICICLETA COMO MEIO DE LAZER E EMOÇÃO EM TOCANTINÓPOLIS-TO:

Monografia foi avaliada e apresentada à UFNT – Universidade Federal do Norte do Tocantins – Câmpus Universitário de Tocantinópolis, para obtenção do título de Licenciado em Ed e aprovada em sua forma final pelo Orientador e pela Banca Examinadora.

Data de aprovação: ____ / ____ / ____

Banca Examinadora



Prof. (a) Ma. Orranette Pereira Padilhas (**Orientadora**) Universidade federal do Norte do Tocantins-UFNT

Prof. Dr. Adriano Lopes de Souza (1º Membro) Universidade federal do Norte do Tocantins- UFNT

Prof. Dr. Leandro Ferraz (2º Membro) Universidade federal do Norte do Tocantins-UFNT

Tocantinópolis-To, 2021

RESUMO

O objetivo desta pesquisa foi verificar como a bicicleta figura como meio de lazer e emoção em Tocantinópolis-TO. Foi realizada com 10 pessoas, praticantes do ciclismo como meio de lazer e emoção. O instrumento de pesquisa foi um questionário elaborado para essa pesquisa contendo 7 perguntas abertas, e fechadas onde encontra-se uma totalidade para a afirmação no seu uso para o lazer e todos sentem-se contemplados com o sentimento da emoção ao andar de bicicleta. Enviadas de forma online por meio de link para o google forms. Todo o contato entre os voluntários e os pesquisadores responsáveis foi feito via *WhatsApp*, para explicação e retirada de dúvidas. Esperou-se com essa pesquisa oferecer um perfil dos praticantes do ciclismo na cidade de Tocantinópolis-TO.

Palavras-chaves: Bicicleta. Lazer. Emoção. Saúde. Transporte.

ABSTRACT

The objective of this research was to verify how the bicycle figures as a means of leisure and emotion in Tocantinópolis-TO. It was held with 10 people, who practice cycling as a means of leisure and emotion. The research instrument was a questionnaire designed for this research containing 7 open and closed questions. Submitted online via a link to google forms. All contact between the volunteers and the responsible researchers was made via WhatsApp, to explain and clear up any doubts. This research was expected to offer a profile of cycling practitioners in the city of Tocantinópolis-TO.

Key-words: Bicycle. Recreation. Emotion. Health. Transport.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	8
2	JUSTIFICATIVA	10
3	OBJETIVO	11
3.1	Objetivo geral	11
3.2	Objetivos específicos	11
4	REVISÃO DE LITERATURA	12
4.1	Bicicleta como meio de transporte e lazer	12
4.2	A bicicleta como prática esportiva	13
4.3	Fatores motivacionais no uso da bicicleta	14
4.4	O uso da bicicleta e suas implicações na saúde	15
5	METODOLOGIA	17
5.1	Tipo de pesquisa	17
5.2	Local da pesquisa	17
5.3	População/ Amostra	17
5.4	Instrumentos/ Técnicas de coleta de dados	18
5.5	Procedimentos de coletas de dados	18
5.6	Procedimentos de análise de dados	18
5.7	Aspectos éticos	18
6.0	RESULTADOS E DISCUSSÕES	20
7.0	CONCLUSÃO	28
	REFERÊNCIAS	29
	APÊNDICES	30

1 INTRODUÇÃO

Quando abordamos a temática sobre bicicleta. Essa, pode trazer vários significados para quem pedala: um meio de transporte, a prática de uma modalidade profissional ou amadora, a busca por uma melhor condição de saúde, um objeto de uso para o trabalho ou até mesmo a busca por satisfação emocional. Nesse cenário em que as cidades se desenvolvem, o emprego de infraestrutura direcionada para circulação de bicicletas e o incentivo ao uso desse veículo como meio de transporte desempenham importante papel para o desenvolvimento sustentável e para humanização do trânsito. Destaca-se, assim, a importância da sustentabilidade e do desenvolvimento humano para além de carros, motos e ônibus como meio de transporte. Mostra, que além de estar fazendo um bem para o meio ambiente, automaticamente, a conscientização para com aqueles que pedalam, será também beneficiada (SILVEIRA, 2010).

O meio em que o surgimento das diferentes modalidades de esporte de aventura, ênfase aqui à modalidade do *mountain bike*, se dá em decorrência de uma série de fatores no contexto social, como a racionalização do tempo, a configuração atual do trabalho, a necessidade de expressão e mudanças no ser humano, (re)encontro com o meio natural, prática física, contemplação, superação dos próprios limites, lazer, possibilidade de experimentar fortes emoções, prazer, liberdade, promoção da saúde e qualidade de vida. Revelando-se, assim a pluralidade de possibilidades que esse objeto pode trazer ao estar pedalando. Entende-se que a maneira como você a utiliza, vai falar em qual contexto você está inserido e deixando com que ela fale por você (PAIXÃO; KOWALSKI, 2013).

Atualmente estamos condicionados a ocupar o nosso tempo com as obrigações que nos norteiam, sejam elas trabalho ou outras. Em meio a todos esses compromissos, existe aquele momento na semana em que se tem um dia ou um determinado tempo livre que tiramos para atividades de divertimento ou repouso, conhecido como lazer (NEVES, 2012). Sendo nessas horas em que algumas pessoas utilizam a bicicleta para satisfazer esse momento.

A motivação que estimula o indivíduo a essa prática pode vir de diferentes formas. A bike carrega consigo termos como: saúde, beleza, performance, longevidade, juventude, dentre outras possibilidades, cuja combinação é promissora de felicidade, consumo e qualidade de vida. Esta situação contribui sobremaneira para que as pessoas possam ter acesso

a uma dada modalidade esportiva de forma mais rápida e fácil, fazendo com que esses fatores tornem a prática ainda mais enriquecedora (PAIXÃO; KOWALSKI, 2013).

De acordo com o exposto acima, podemos verificar que a bicicleta é um campo amplo de estudo, pois esta figura como meio para práticas que agregam diferentes fatores motivacionais e por ser considerada de custo acessível no tocante à iniciação dessas práticas. Com isso, a presente pesquisa pretende verificar como a bicicleta figura aos ciclistas como meio de lazer e emoção em Tocantinópolis-TO?

2 JUSTIFICATIVA

Desde criança, sempre gostamos muito de praticar esportes, entre eles, futebol, futsal, basquete, natação, entre outros. No entanto, que se mais gostava de fazer era andar de bicicleta. Quando se realizava essa tarefa, parecia que não existia nada melhor no mundo para fazer, uma mistura de emoção com adrenalina e prazer.

Os anos se passaram, gostava-se cada vez mais de andar de bicicleta, conhecendo a modalidade *Downhill Mountain Bike*, pode se ter a certeza que o ciclismo faria parte dessa vida. Sendo assim, nada melhor do que pesquisar sobre um assunto que faz parte do nosso cotidiano, que se gosta de fazer e entende-se.

Tendo em vista uma grande quantidade de ciclistas na cidade de Tocantinópolis- TO e vermos que essa prática tem crescido e se tornado cada vez mais popular entre as pessoas. Em participação com alguns ciclistas da cidade de local, pudemos interagir e aplicar questionários a respeito da sua vivência com a bicicleta, e assim poder extrair o máximo de informações possíveis sobre o quanto a bicicleta significa para eles.

Em fase de pesquisa bibliográfica sobre o assunto, conclui-se que o acervo relacionado ao tema bicicleta como meio de lazer e emoção é um tanto quanto carente. A partir desse déficit, despertou-se a curiosidade de ir em busca e pesquisar. Pode-se ver que o tema proposto tem a ver com a nossa área de atuação acadêmica, em um contexto que envolve esporte, corpo, saúde e mente, pois a Educação Física intervém diretamente nessas áreas. Consequentemente poder compartilhar das nossas experiências com os colegas de sala de aula e mostrar que é possível pesquisar aquilo que se tem vontade e que tem a ver com o seu cotidiano.

3 OBJETIVO

3.1 OBJETIVO GERAL

Qual o significado da vivência da bicicleta para esses praticantes do ciclismo em Tocantinópolis-TO

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Examinar a utilização da bicicleta como meio de lazer;
2. Verificar a utilização da bicicleta como meio de emoção
3. Examinar a utilização como meio de transporte ou como meio para outras atividades.

4 REVISÃO DE LITERATURA

4.1 Bicicleta como meio de transporte e lazer

A bicicleta é um objeto que serve para trabalho, como também para o meio de transporte de mercadorias ou uma forma da pessoa se deslocar para os locais de labuta, quanto de lazer. Pode ser usada para contemplar a natureza, e também na realização de competições. (MELO; SCHETINO, 2009).

A bicicleta, ao longo dos anos, já passou por diferentes significados, desde um objeto que apenas descia ladeiras abaixo somente para manter o equilíbrio, até um veículo de transporte no dia a dia. Atualmente, a bicicleta tem ganhado espaço no mundo todo, pois além de representar um veículo que leva o indivíduo de um ponto ao outro, traz benefícios para saúde (RECHIA, *et. al.*, 2016).

Deste modo, a bicicleta tem ganhado espaço na sociedade. O seu uso ainda é limitado, pois geralmente as cidades se planejam para acolher automóveis e não bicicletas. Sendo assim, o uso da bicicleta para uma prática cotidiana de ir e vir do trabalho, por exemplo, as vezes acaba sendo uma opção fora de perspectiva devido a falta de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas. Diante desse cenário, muitos preferem não pôr a sua vida em risco ao transitar entre os carros. Entretanto, em uma visão em que a bicicleta não é muito percebida como meio de transporte, o seu espaço nas horas de lazer teve um ganho significativo (RECHIA, *et. al.*, 2016).

Quando abordamos as temáticas sobre o lazer e a bicicleta, em grande parte das vezes vêm acompanhadas com um subtema transporte. Uma pesquisa feita com 677, indivíduos entre 18 e 65 anos revelou, que o uso da bicicleta foi de 16,7% no lazer e de 11,2% no transporte. Foi possível perceber que o público que mais utiliza a bicicleta como lazer está na faixa etária dos homens mais jovens com idade entre 18-29,9 anos. Já na questão do transporte, pôde se observar um destaque também para os homens, na faixa etária dos adultos entre 30-39 anos. Em relação à dificuldade de utilizar a bicicleta no lazer destacaram-se: a falta de vontade ou motivação, a condição do clima desfavorável e até o fato de não ter uma bicicleta. Na utilização da bicicleta como transporte, foi vista uma questão referente à grande poluição; também a falta de vontade ou motivação, a distância entre os destinos, entre outras questões. Sendo assim, esses são alguns fatores

que podem ser decisivos de uma forma benéfica ou maléfica na hora de sentar na bicicleta e sair pedalando (KIENTEKA, 2012).

Podemos ainda, perceber que a utilização da bicicleta como meio de transporte ocorre de forma bastante heterogênea, pois envolve fatores como a segurança com aquele que pedala, devido a falta de leis mais rigorosas e a educação com os ciclistas. Diferentemente da capital da Colômbia, Bogotá, que é um exemplo de avanço no sistema de transporte sustentável. Desde meados da década de 1990, com o governo investindo em ciclovias houve um estímulo ao uso da bicicleta como meio de transporte, até mesmo o deslocamento a pé. Assim, de 1996 a 2003, a quantidade de viagens realizadas de bicicleta na cidade aumentou de 0.58% para 4.4%, por ser uma cidade que está projetada para acolher os ciclistas e pedestres (CARVALHO; FREITAS, 2012). Sendo assim, reporta-se a dificuldade de se encontrar estudos verificando o uso da bicicleta apenas para uma utilização, e sim investigando paralelamente.

4.2 A bicicleta como prática esportiva

Tomando em conta que a bicicleta é um veículo que abrange um universo de possibilidades para a sua prática, como por exemplo, o ciclismo de estrada, ciclismo de pista, *mountain bike* e o *bmw*, cada um tem à sua maneira de competir e os seus diferentes tipos de bicicletas. Quando falamos do *mountain bike*, essa pode representar um (re)encontro com o meio natural, prática física, contemplação, superação dos próprios limites, lazer, possibilidade de experimentar fortes emoções, prazer, liberdade, promoção da saúde e qualidade de vida (PAIXÃO; KOWALSKI, 2013).

No ciclismo de estrada é onde os atletas competem percorrendo geralmente de uma cidade a outra. Nele o estilo da bicicleta consiste em quadro mais leve, garfo rígido e pneus finos. Para essa modalidade do ciclismo existe uma competição famosa chamada de Tour de France. Essa competição acontece uma vez no ano, no qual os ciclistas chegam a pedalar mais de 3.000 km em 23 dias. Um verdadeiro desafio para quem pedala e chega ao limite do seu corpo. Já no *mountain bike* ou ciclismo de montanha, a bicicleta é composta por pneus mais grossos, quadros e suspensões mais resistentes, pois o ambiente onde ocorre essa prática exige uma bicicleta mais reforçada. Terrenos montanhosos com irregularidades e às vezes com alguns obstáculos são típicos dessa modalidade. Proporcionando, dessa forma, percorrer os

mais diversos tipos de terrenos e desfrutar do que a natureza tem a oferecer (RONDINELLI, 2019).

O *bmx* ou *bicicross* tem as suas medidas bem diferentes das bicicletas de outras modalidades utilizando rodas de aro 20, quadro e garfo bem reduzidos, porém reforçados. Esta bicicleta é utilizada em duas categorias. O *bmx racing*, onde os atletas percorrem uma pista com saltos e curvas, e o *bmx freestyle* que consiste na realização de manobras para alcançar a vitória. Levantando uma reflexão em que a relação entre corpo, natureza, e cultura são possíveis de serem concretizadas através dessa prática. Assim, levando-se em consideração a prática do *bicicross* e as diferentes formas como podem ser praticados, deve ser reforçada a ideia de que o *bicicross* não pode ser pensado apenas como uma modalidade esportiva, mas também deve ser visto como uma das manifestações da cultura de movimento que liga o corpo, natureza, cultura e que pode ser vivenciada no lazer (TORRES; NASCIMENTO; MENDES, 2014).

4.3 Fatores motivacionais no uso da bicicleta

A temática motivação sobre a prática do ciclismo aborda uma ampla dimensão de significados. Pôde se observar em um estudo feito com estudantes que utilizam a bicicleta como um meio de transporte, em que o uso da música esteve presente para todos os grupos que foram pesquisados, além da presença de uma companhia nos “pedais” durante o trajeto até à Universidade. Sendo assim, os resultados mostram que a música é o método motivacional mais utilizado por estudantes universitários usuários de bicicleta como meio de transporte, porém, por se tratar de pessoas que frequentam o ambiente escolar, há de se considerar que a companhia de amigos e colegas é um concorrente da música, além de grande parte dos voluntários considerarem estes métodos determinantes para o manuseio da bicicleta como meio de transporte (VIEIRA, 2014).

Em um estudo feito na cidade de Tena, Equador, pertencente à província de Napo, na Unidade Educacional “Juan XXIII”, onde a população é constituída por 120 meninos e meninas distribuídos em 4 paralelos, dois do sexto ano e dois do sétimo ano do ensino básico. Aplicando uma amostragem não probabilística intencional, 10 meninos e 10 meninas foram escolhidos de cada paralelo, tendo como amostra 20 meninos e 20 meninas com idades entre 10-11 anos. Em relação ao fator motivacional, 19% dos meninos e meninas (15 meninos e meninas), consideram o exercício uma atividade divertida, agradável e gratificante; 20% das

crianças (16 meninos e meninas) concordaram que valorizam os benefícios que o exercício físico traz para a saúde, que é importante fazer regularmente, sabem a importância do esforço e que isso envolve ser constante, e eles ficam nervosos quando não fazem exercícios; 24% meninos e 20% meninas; portanto, 19 e 16, respectivamente, na qual essas crianças aludem a se exercitar pela motivação de terceiros, ou seja, seus amigos e familiares se exercitam e recomendam que a criança faça junto com eles. Sentem certa pressão e comprometimento em agradar as pessoas que os motivam. Sendo assim, existe também a desmotivação, essa, foi representada por um alto percentual nas meninas, 26%, e 17% nos meninos, ou seja, 20 meninas e 14 meninos respectivamente, onde essas crianças consideram uma atividade não atrativa, que o exercício as incomoda, que não faz sentido e que se exercitar parece uma perda de tempo (TOAPANTA; HERRERA, 2020).

Outros fatores motivacionais também são encontrados nos termos como saúde, beleza, performance, longevidade, juventude, dentre outras possibilidades, cuja combinação é promissora de felicidade, consumo e qualidade de vida, enriquecendo assim, ainda mais o ato de se exercitar em cima de uma bicicleta. O ato de pedalar não significa apenas força física, mas também a força emocional, sendo esse um fator que motiva o ciclista a sair para pedalar e gostar do que está fazendo (PAIXÃO; KOWALSKI, 2013).

4.4 O uso da bicicleta e suas implicações na saúde

Considerado como um exercício aeróbico, andar de bicicleta traz benefícios que podem estar diretamente ligados ao sistema cardiorrespiratórios, à queima de calorias, fortalecimento das musculaturas dos membros inferiores, além de ser uma atividade de baixo impacto (XAVIER, *et. al.*, 2000).

Pedalar diariamente resulta em uma melhor circulação sanguínea do corpo, podendo reduzir o risco de desenvolver problemas cardíacos em até 50%. Aliado com os benefícios cardiorrespiratórios, o ato de pedalar traz consigo o desenvolvimento muscular de membros inferiores como quadríceps, coxas e panturrilhas. Esses, serão os mais beneficiados, pois ao pedalar, as partes mais trabalhadas serão essas. Sendo que, de acordo com a rotina que você cria para pedalar e a distância que será percorrida, os resultados podem vir de uma forma mais rápida ou não (XAVIER, *et. al.*, 2000).

Estudos revelam que o uso da bicicleta em viagens pequenas, de intensidade moderada, apresenta uma redução do risco de mortalidade por doenças cardiovasculares, da

incidência de diabetes e de alguns tipos de câncer, até mesmo uma elevação do estado emocional. Destaca-se também uma melhora na função cognitiva e na redução nos sintomas de depressão. Ou seja, ao analisarmos os benefícios para saúde física e mental.

5 METODOLOGIA

5.1 Tipo de pesquisa

A pesquisa é quantitativa, descritiva e de corte transversal

A pesquisa foi de caráter quantitativo, na qual os resultados podem ser quantificados. Os resultados são considerados como um retrato real de toda a população alvo, que foi submetida a pesquisa (FONSECA, 2002).

Utilizou de questionário através do método de pesquisa descritiva que tenta descrever o status do foco do estudo (ANDRADE, 2012).

A pesquisa também se caracterizou de corte transversal, pois é uma pesquisa de corte de tempo que não se caracteriza como longitudinal, mas que é momentâneo, selecionando amostras de diferentes faixa-etárias para avaliar os efeitos de manutenção (ANDRADE, 2012).

5.2 Local da pesquisa

Tocantinópolis-To.

5.3 População/amostra

Foi uma amostragem por conveniência, tendo em vista que a cidade disponibiliza de ciclistas. A amostra foi composta por aqueles que se dispuserem a participar da pesquisa não havendo um limite máximo e ambos os sexos, com idade a partir 18 anos e que já tenham no mínimo um ano de atividades com a bicicleta.

Critérios de inclusão e exclusão

Foram incluídos na pesquisa aqueles que atenderem aos seguintes critérios:

- Aceitarem ao convite para participar voluntariamente da pesquisa;
- E que tivessem no mínimo um ano de atividades com a bicicleta.

Foram excluídos da pesquisa os voluntários que não realizarem as repostas ao instrumento de pesquisa na íntegra.

5.4 Instrumentos/ técnicas de coleta de dados

Para coleta dos dados foi utilizado um questionário elaborado para esta pesquisa (APÊNDICE A) por meio do *Google Forms*. Disponibilizado aos voluntários via link enviado pelo *WhatsApp*.

O mesmo foi composto por 7 questões que versam sobre os motivos e as sensações que os ciclistas sentem ao estar pedalando.

5.5 Procedimentos de coleta de dados

O estudo foi conduzido em três etapas distintas a partir do contato com 10 ciclistas de Tocantinópolis- TO a fim de explicar o objetivo da pesquisa.

1º ETAPA: Foi feito o contato com os ciclistas via *WhatsApp* e a explicação breve do objetivo da pesquisa, como seria feita e como eles iriam participar, respondendo dessa maneira, o questionário. Sabendo que seria totalmente remoto a pesquisa, ou seja, toda a pesquisa foi de caráter online.

2º ETAPA: Foi apresentado para os ciclistas que se dispuseram a participar da pesquisa os termos de consentimento (TCLE), bem como o link de acesso e o questionário desenvolvido para esta pesquisa, por meio de um vídeo explicativo como auxílio nas respostas.

3º ETAPA: Foi aplicado o questionário da pesquisa com os ciclistas durante o qual os pesquisadores estiveram à disposição via *WhatsApp* para sanar qualquer eventual dúvida que surgisse.

5.6 Procedimento de análise de dados

Os dados quantitativos foram conduzidos por meio de análise descritiva calculados no Software Excel 2016. Estes foram apresentados como média e desvio- padrão da média, em porcentagem. Os dados obtidos pelo questionário tiveram os valores calculados no referido software.

5.7 Aspectos éticos

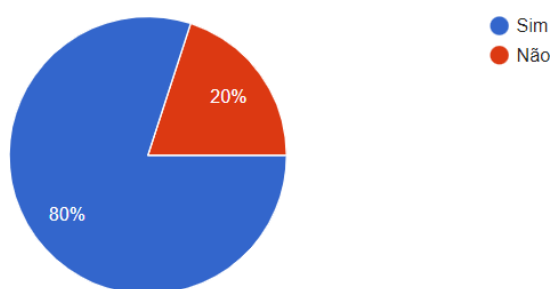
O projeto de pesquisa foi submetido para aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos da Universidade Federal do Tocantins (CEP/UFT) a partir da plataforma Brasil.

6 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Ao avaliar as repostas dos ciclistas da cidade de Tocantinópolis-TO sobre a utilização da bicicleta como meio de lazer ou prática esportiva, aliada ao sentimento de emoção, os 10 ciclistas participantes tinham idade média de $41,27 \pm 10,40$ anos- Pode-se observar diferentes tipos de respostas quando colocamos a bicicleta sendo atuante na vida deles. Podemos analisar, por exemplo, ao ser utilizada não somente como meio de transporte (Gráfico 1). Já quando o assunto é lazer, todos sentem-se contemplados com essa prática (Gráfico 2). Ao questionar a utilização da bicicleta como um meio de transporte para uma prática esportiva (Gráfico 3), analisa-se que uma pequena porcentagem não faz esse uso, consequentemente, nem todos pedalam para competir (Gráfico 4). Entretanto, para aqueles que participam de competições, houve uma unanimidade para a categoria de *Mountain Bike* (Gráfico 5). Isto posto, para aqueles que pedalam, o sentimento de emoção é algo que todos sentem ao pedalar (Gráfico 6) e todos afirmam que andar de *bike* traz benefícios para saúde (Gráfico 7).

A questão 1 versava sobre a utilização da bicicleta como meio de transporte 80 % apontaram utiliza-la como meio de transporte e 20% sinalizaram que não utilizam. Conforme podemos observar no gráfico 1 abaixo.

Gráfico 1. A utilização da bicicleta como meio de transporte



Os dados são apresentados em forma de porcentagem

Fonte: Lindemberg Barros de França Filho, 2021

Essa questão tem por objetivo verificar a utilização ou a não da bicicleta como meio de transporte por meio do qual pudemos constatar que 80% dos participantes transitam pela cidade de Tocantinópolis para os locais de trabalho ou então, fazem o uso da própria bicicleta como atuante em seus serviços, o que é consideravelmente uma porcentagem alta, mostrando

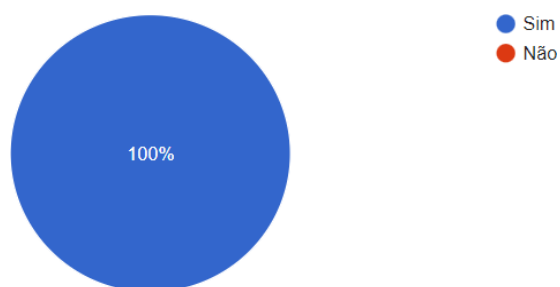
assim, que a bicicleta faz significativamente parte da vida desses indivíduos e não é somente vista como algo que pode ser utilizada para recreação ou passatempo.

No estudo de Rechia. *et. al.* (2016), uma entrevista semiestruturada foi aplicada abordando ciclistas em uma praça na cidade de Curitiba-PR. Aqueles ciclistas que não faziam o uso diário da bicicleta para ir e vir do trabalho, optavam por não utilizar devido à falta de preparo estrutural da cidade para acolher com segurança os ciclistas. Na cidade de Tocantinópolis-TO não encontramos um cenário diferente. A cidade não possui transporte público e nem ciclovia. Aqueles que se aventuram em usar diariamente a bicicleta para o destino do seu trabalho estão cientes do risco que correm ao transitar entre carros e pedestres, pois em ambas as cidades, não há sequer uma ciclovia, ciclofaixas ou ciclorrotas onde os ciclistas possam percorrer com segurança até o seu destino.

Ao compararmos com o estudo de Kientenka (2012), onde foram selecionadas 677 pessoas de idade entre 18 e 65 anos em Curitiba-PR, revela que 11,2% dessas pessoas, na faixa etária de 30 à 39 anos com predominância para os homens, sobre sua mobilidade. Nesse estudo, os fatores destacados como obstáculos para seu uso foram: A grande poluição, falta de vontade ou motivação e a distância entre os destinos. Pode-se concordar que a poluição ou a motivação possa ser algo que interfira muito para os ciclistas em Tocantinópolis, mas em relação à distância entre os destinos já não podem ser comparados. Diferentemente da capital da Colômbia, Bogotá, onde o estudo feito por Carvalho, Freitas (2012) mostra um exemplo em mobilidade sustentável, com destaque para bicicleta, foram feitos fortes investimentos para acolher com toda segurança e dar melhor qualidade possível aos ciclistas, mostrando até uma realidade em que viagens podem ser feitas com segurança, visto que, em 1990, o governo destinou algumas aplicações para ciclovias em quase toda cidade, incentivando cada vez mais o uso da bicicleta no dia a dia.

A questão 2 procurou verificar sobre a utilização da bicicleta como meio de lazer. Fato curioso foi apontado que 100% utilizavam com esta finalidade, enriquecendo ainda mais a questão sobre como é destinado esse tempo de lazer para os ciclistas. Observando no gráfico 2 abaixo.

Gráfico 2. A utilização da bicicleta como meio de lazer



Os dados são apresentados em forma de porcentagem
Fonte: Lindemberg Barros de França Filho, 2021.

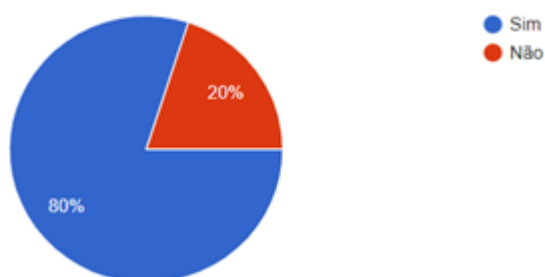
Ao verificarmos se os indivíduos exercitam a prática do lazer com a bicicleta, tem-se uma totalidade para a afirmativa sim. Mostrando que, ao pedalar, a sensação de bem-estar é algo presente em suas vidas. Nos mostrando, dessa forma, que a bicicleta é atuante em diferentes contextos.

Sendo assim, o uso da bicicleta fora das obrigações constitui a noção de lazer para essa prática (NEVES, 2021). Consistindo em um momento livre para fazer o que quiser, em questão, andar de bicicleta. É necessário que haja uma vontade maior de pedalar ou então uma intervenção nas políticas públicas para que existam espaços adequados para comportar com segurança o ciclista, o motorista e o pedestre. Tendo-se cada cidadão no seu devido espaço de circulação (RECHIA, *et. al.*, 2016). Para uma prática segura em horas de lazer, pode-se remeter a ambientes como: parques, bosques, praias, orlas e lugares que tenham a infraestrutura adequada para sua prática.

Em comparação ao estudo feito por Kientenka (2012), existia uma resistência ao uso da bicicleta para o lazer, pois os indivíduos que haviam participado da pesquisa mostraram dificuldade por falta de vontade ou de motivação, a condição do clima desfavorável e até pelo fato de não ter uma bicicleta.

A questão 3 abordava sobre a utilização da bicicleta como meio de transporte para uma prática esportiva, na qual 80 % afirmaram utilizá-la para essa prática e 20% sinalizaram que não a utilizavam dessa forma. Conforme podemos observar no gráfico 3 abaixo.

Gráfico 3. A utilização da bicicleta como meio de transporte para uma prática esportiva



Os dados são apresentados em forma de porcentagem

Fonte: Lindemberg Barros de França Filho, 2021

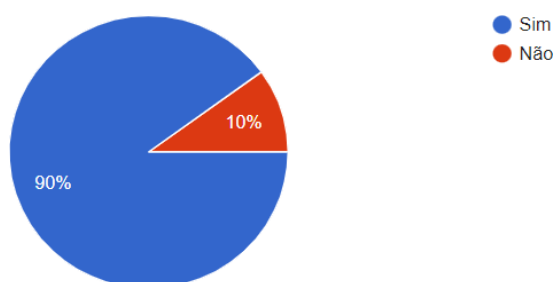
Para se locomover até determinado centro de treinamento ou local onde a pessoa exerça alguma outra atividade física, é necessário que ela se locomova de alguma forma, seja de carro, moto, à pés ou até mesmo de bicicleta. Essa análise veio questionar se essa pessoa utiliza a bicicleta para ida a esse determinado local.

Examinando as respostas dos participantes, nota-se uma prevalência para afirmativa sim. Percebe-se que 80% desses integrantes da pesquisa realizam outras atividades físicas ou, até mesmo, se deslocam com a bicicleta para treinarem melhorias de técnicas e performance em cima da bike.

No entanto, para aqueles que negaram o uso da bicicleta para ir a determinado local de treinamento, não estão necessariamente negando o seu uso para o dia a dia ou para fins competitivos, estão apenas informando que vão para esse local de outra forma.

A questão 4 trouxe o uso da *bike* sendo atuante em competições para esses ciclistas, por meio da qual foi possível analisar que 90% destinavam a utilização da bicicleta para a participações competitivas, e 10% sinalizaram que não destinavam o seu uso para essa prática. Conforme podemos constatar no gráfico 4 abaixo.

Gráfico 4. A utilização da bicicleta para uma prática esportiva



Os dados são apresentados em forma de porcentagem

Fonte: Lindemberg Barros de França Filho, 2021.

Ao analisarmos a indagação sobre se o indivíduo destina o manuseio da bicicleta para práticas esportivas, é possível constatar que boa parte dos entrevistados fazem parte de alguma modalidade esportiva dentro do ciclismo, seja para fins de participações municipais, estaduais ou nacionais.

Essa é uma questão que faz uma ligação entre a próxima. Para aqueles que responderam a afirmativa sim, irão escolher qual modalidade o mesmo participa, e para aqueles que responderam não, não será obrigatório. Podendo, dessa forma, passar para a próxima questão.

Ao evidenciarmos a minoria para uma resposta negativa sobre essa questão, pode-se observar que nem sempre aqueles que pedalam, obrigatoriamente, devem participar de eventos competitivos. Reforçando, assim, a ideia de que a bicicleta atua de forma heterogênea na vida de cada pessoa.

A indagação feita na 5ª questão era uma continuação para aqueles que haviam respondido sim na pergunta anterior. Nessa questão, o integrante deveria responder, qual categoria esportiva ele se enquadrava, havendo nesse contexto 100% para a modalidade *Mountain Bike*. Conforme segue o gráfico 5 abaixo.

Gráfico 5. Questionamento sobre qual modalidade esportiva, o indivíduo participa, para aqueles que responderam sim na questão anterior



Os dados são apresentados em forma de porcentagem

Fonte: Lindemberg Barros de França Filho, 2021.

Ao colocarmos três modalidades esportivas do mundo do ciclismo, sejam eles, o *Mountain bike*, ciclismo de estrada e o bicycross, houve uma totalidade para a modalidade do *Mountain bike*

Essa modalidade que houve uma unanimidade, também chamada de ciclismo de montanha, consiste em uma prática que é exercida em terrenos irregulares, com variados tipos

de elevações, na qual a bicicleta é mais reforçada para enfrentar os terrenos mais irregulares. De categoria para categoria, as bicicletas sofrem alguns tipos de alterações, como por exemplo: tamanho das suspensões, espessura dos pneus e tamanho dos quadros (RONDINELLI, 2019).

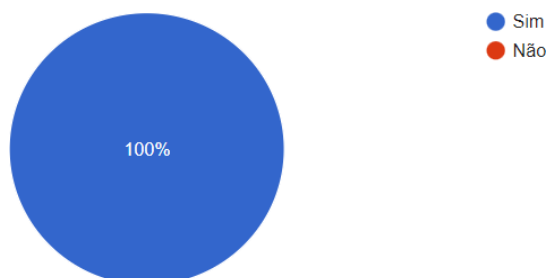
Para que a modalidade de ciclismo de estrada seja exercida, é necessário que haja um certo tipo de especificidade em relação ao ambiente que será praticado, pois os pneus mais finos e suspensões rígidas impedem que esse modelo de bicicleta percorra por qualquer tipo de terreno ou solo irregular. Desafios esses que são encontrados na cidade de Tocantinópolis- TO.

Já para a prática do *bicicross* ou *bmX*, alguns fatores podem influenciar, como, pista adequada para a prática, pessoas que entendam e que possam auxiliar as outras, pois esse é um esporte em que é necessário ultrapassar alguns obstáculos, ou realizar manobras que são um pouco arriscadas. Levando em conta esses empecilhos, a sua prática fica restrita, ou até mesmo incapacitada, visto que na cidade onde foi realizada a pesquisa, não contempla os fatores levados em conta.

Sendo assim, a explicação para que o *Mountain bike* seja a categoria mais exercida está na capacidade que o modelo da bicicleta oferece ao ciclista, possibilitando que a mesma possa mover-se por qualquer tipo de terreno, realidade essa, que a cidade de Tocantinópolis- TO tem como característica, terrenos irregulares e muitos trechos para trilhas aos arredores. E, então, o atleta na realização dessa atividade, não precisa de tanta especificidade para realizar o esporte, ou então treinar para o ato de competições futuras.

A 6ª indagação trouxe o sentimento de emoção ao pedalar. Com 100% de afirmação que a bicicleta acarreta sensação de emoção, onde o gráfico abaixo nos revela essa informação.

Gráfico 6. A bicicleta acarretando sensação de emoção



Os dados são apresentados em forma de porcentagem

Fonte: Lindemberg Barros de França Filho, 2021

Ao considerarmos essa generalidade para a afirmativa ``sim``, sobre a bicicleta carregar consigo a sensação de emoção, constatamos que a bicicleta além de ser um objeto atuante em utilizações cotidianas, como meio de transporte, participante em competições, instrumento utilizado nas horas de lazer, ainda nos traz a sensação de emoção.

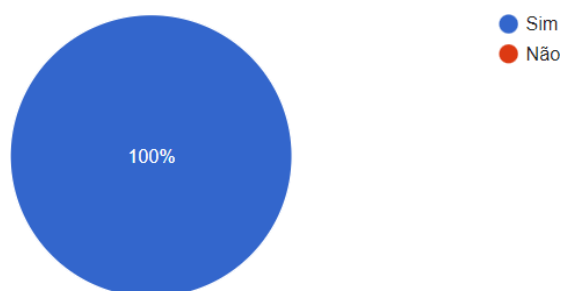
Para Paixão, Kowalski (2013) o ato de pedalar não significa apenas força física, mas também a força emocional, sendo esse um fator que motiva o ciclista sair para pedalar e gostar do que está fazendo, mostrando que assim a relação do indivíduo com a emoção funciona como uma troca, como por exemplo, o ambiente em que o indivíduo pedala pode ser estimulante por essa busca pela emoção. Terrenos desafiadores, condições climáticas, obstáculos a serem enfrentados, o fato de não saber o que está por vir pela frente, poder superar seus próprios limites, torna a situação cada vez mais interessante, sendo assim, quanto mais o indivíduo tiver vontade de explorar aquele desejo, isso irá consumi-lo cada vez mais.

Ao relacionarmos essa questão de número 6 com a questão de número 5, a prática da modalidade que houve unanimidade na questão anterior traz a realidade de uma busca por emoção de certa forma, pois transitar por terrenos irregulares, passar por alguns obstáculos, cursar novos caminhos, dá a ideia dessa busca por emoção, a busca pelo desafiador.

Ainda mais, fazendo também com que essa prática esportiva possa reforçar laços de amizade com seus amigos ou o seu par, por compartilharem da mesma vivência e sensação de realização pessoal ao desfrutarem daquilo que os desafia. Contribuindo para que esses também sejam agentes que motivam essas pessoas a permanecerem no esporte, por desfrutarem da vida e do mundo de uma forma diferente (PAIXÃO; KOWALSKI, 2013).

A 7ª indagação fez uma associação entre a bicicleta e os benefícios da saúde. 100% mostram que, ao utilizá-la para qualquer tipo de uso, pode carregar consigo benefícios para saúde, apontado no gráfico 7 abaixo.

Gráfico 7. A bicicleta e os benefícios para saúde



Os dados são apresentados em forma de porcentagem

Fonte: Lindemberg Barros de França Filho, 2021

Por fim, nessa última questão, tivemos também um caso de unanimidade, visto que todos os ciclistas afirmam que o exercício de andar de bicicleta oferece benefícios à saúde.

Exercer a prática do ciclismo traz benefícios não somente para o corpo, mas também para mente. Para Xavier, *et. al* (200) andar de bicicleta é um exercício aeróbico que acarreta vantagens diretamente ligados ao sistema cardiorrespiratórios, à queima de calorias, fortalecimento das musculaturas dos membros inferiores, além de ser uma atividade de baixo impacto.

Para Jordi (2017) é necessário que se faça pelo menos uma atividade física para que o sedentarismo não avance na sociedade, e uma atividade que é agradável e muito boa para saúde, é andar de bicicleta. Jordi (2017) traz um estudo europeu que uma prevalência de inatividade física, em que as estatísticas apontam para um ligeiro aumento nos últimos cinco anos, de 39% para 42%. Valores ligeiramente inferiores aos registados no caso espanhol (44%), observando uma maior percentagem de inatividade nas mulheres, nos idosos e nas pessoas com menos recursos econômicos. O que pode ser algo preocupante no mundo em que vivemos. Portanto, os ciclistas que optaram pela alternativa ``sim``, estão usufruindo das vantagens que pedalar oferece à saúde.

7 CONCLUSÃO

O objetivo pretendido, por meio desse estudo, foi a busca do lazer e da emoção através do ato de andar de bicicleta. Isto posto, reunimos alguns ciclistas da cidade de Tocantinópolis-TO para realização dessa pesquisa, com isso, elencamos alguns outros fatores que andam juntamente com esse tema, como por exemplo, o uso da bicicleta para fins de competição, o seu uso como meio de transporte, questionamentos sobre se as pessoas acham que andar de bicicleta traz benefícios para saúde, se a prática exercida em cima da bicicleta pode trazer sensação de emoção, e questionar a o seu uso em horas de lazer.

Sendo assim, ao reunirmos essa sequência de perguntas para 10 ciclistas da cidade com diferentes faixas- etárias de idades, chega-se a uma afirmativa na qual todos os ciclistas acreditam que, ao andar de bicicleta, a sensação de emoção e o seu uso nas horas de lazer é algo presente na vida desses indivíduos pesquisados. Todos usam a bicicleta em horas de lazer, mas não somente nessas horas. Observamos que 90% dos entrevistados participam de competições também, e que essa realidade pode ser justificada ainda mais pela busca por essa emoção.

Essa temática é relativamente limitada, observa-se que os estudos relacionados são geralmente com ao uso da *bike* ligado ao meio de transporte e não apenas o lazer. No presente estudo, poderíamos aprofundar mais quanto ao meio de lazer, pois abrange grandes possibilidades. Não verificamos também o tempo de utilização da bicicleta na vida de cada participante, e por fim o questionário ficou um pouco longo, pode- se reduzir o seu tamanho e ser mais aberto em relação às perguntas feitas.

Com o presente estudo pretende-se beneficiar a comunidade dos ciclistas local com pelo menos a utilização de ciclofaixas operacionais (área isolada com barreiras exclusivamente para os ciclistas), onde os mesmos possam ter a segurança de exercer a prática do ciclismo com segurança ao menos aos finais de semana, uma vez que o tema da pesquisa ainda é pouco conhecido e discutido e pode ser mais explorado na região.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Maria Margarida de. **Introdução à metodologia do trabalho científico: elaboração de trabalhos na graduação**. 10. ed. São Paulo: Atlas, 2012. 174 p.

CARVALHO, Mauren Lopes de; FREITAS, Carlos Machado de Pedalando em busca de alternativas saudáveis e sustentáveis. **Ciência & Saúde Coletiva**. V. 17, n. 6, pp. 1617- 1628, 2012.

FONSECA, João José Saraiva. **Apostila de metodologia da pesquisa científica**. João José Saraiva da Fonseca, 2002.

JORDI, Mario. Estudio de percepciones sobre la salud en usuarios de la bicicleta como medio de transporte. **Salud colect**. Lanús, v. 13, n. 2, p. 307-320, jun. 2017.

KIENTENKA, Marilson. **Aspectos individuais e ambientais associados ao uso de bicicletas no lazer e no transporte em adultos de Curitiba-PR**. Dissertação de Mestrado apresentada como requisito para a obtenção do título de Mestre em Educação Física. Programa de Pós Graduação do Departamento de Educação Física, Setor de Ciências Biológicas da Universidade Federal do Paraná. Curitiba, p. 167. 2012.

MELO, Victor Andrade de; SCHETINO, André. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na rolagem dos séculos XIX e XX. **Revista Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 17, n. 1, p. 111-134, abr. 2009.

NEVES, Flávia. ``Laser ou Lazer``; **Dúvidas de Português** Dicio. Disponível em: <https://duvidas.dicio.com.br/laser-ou-lazer>. Acesso em 01 de julho de 2021.

PAIXÃO, Jairo Antônio; KOWALSKI, Marizabel. Fatores intervenientes à prática do *mountain bike* junto à natureza. **Estudos de Psicologia**, Campinas, vol.30, n.4, 561-568, out./dez. 2013.

RECHIA, Simone; TSCHOKE, Aline; MACHADO, Gabriela Cardoso; JOUKOSKI, Simone. O lazer sobre duas rodas: uma questão de espaço, tempo e ação em Curitiba- PR. **Pensar a prática, Goiânia**, v. 19, n. 3, p. 568-578, jul./set. 2016.

RONDINELLI, Paula. "O Ciclismo e suas modalidades"; **Brasil Escola**. Disponível em: <https://brasilestela.uol.com.br/educacao-fisica/ciclismo.htm>. Acesso em 05 de junho de 2019.

TOPANTA, Dario Oswaldo Nacimba; HERRERA, Emerson Roberto Yépez. Motivação e Uso da Bicicleta em Crianças de 10 a 12 Anos em Tena. **Educación Física y Deportes** v. 25, n. 267, 2020.

TORRES, Laís Saraiva; DO NASCIMENTO, Déborah Reis; DE SOUZA MENDES, Maria Isabel Brandão. Biccross: relações entre corpo, natureza e cultura. **LICERE- Revista do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer**, v. 17, n. 1, 2014.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon; DELLA GIUSTINA, Milton; CARMINATTI, Lorival José. Promovendo o uso da bicicleta para uma vida mais saudável. **Revista CINERGIS**, v. 1, n. 2, p. 51-58, 2000.

APÊNDICE A

APÊNDICE A – Questionário:

A BICICLETA COMO MEIO DE LAZER E EMOÇÃO EM TOCANTINÓPOLIS-TO

Obrigado pelo seu aceite a participação da pesquisa.

Todos os dados informados serão apenas para fins de pesquisa, sem identificação nominal dos participantes.

Recomendamos que a respostas sejam realizadas, se possível, em um local livre de influência externa (barulhos excessivos, conversas).

Qualquer dúvida, em qualquer momento da pesquisa, seja direcionada apenas ao pesquisador responsável Lindemberg Barros de França Filho, (98) 98116-7919

Dados gerais

Nome:

Idade:

Tempo de prática na bicicleta:

1- Você utiliza a bicicleta como meio de transporte? Sim

Não

2- Você utiliza a bicicleta como um meio para o lazer? Sim

Não

3 -Você utiliza a bicicleta como um meio de transporte para uma prática esportiva? Sim

Não

4 - Você utiliza a bicicleta como prática esportiva? Sim

Não

5- Se respondeu sim na questão anterior, especifique qual.

a) Mountain bike

b) Ciclismo de estrada

c) Bicicross

6- Você considera que a bicicleta acarreta sensações de emoção?

a)sim

b)não

7- Você considera que a utilização da bicicleta (Seja qual forma for - como meio de transporte, lazer, prática esportiva ou provedora de emoção) acarreta benefícios para sua saúde?

a) Sim

b) Não

APÊNDICE B – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido UFT

Convidamos o (a) Sr.(a) a participar da Pesquisa A BICICLETA COMO MEIO DE LAZER E EMOÇÃO NA CIDADE DE TOCANTINÓPOLIS-TO, sob a responsabilidade da pesquisadora Orranette Pereira Padilhas, a qual pretende verificar como a bicicleta figura como meio de lazer e emoção em Tocantinópolis-TO.

Sua participação é voluntária e se dará por meio de participação voluntária que vai ser respondendo questionário recebido via on-line. Caso esse procedimento possa gerar algum tipo de constrangimento você não precisa realizá-lo.

Se você aceitar participar, estará contribuindo para um melhor planejamento da saúde, da atividade física, bem como a prática da utilização da bicicleta, trazendo assim, benefícios para sociedade e ser mais específicos nas ações a serem feitas em Tocantinópolis-TO.

Os riscos decorrentes de sua participação na pesquisa poderão ser decorrentes de alguma pergunta que for feita e podendo ferir algum fator psicológico, caso essa situação aconteça, iremos conversar para que tudo seja resolvido. Em qualquer momento, se você sofrer algum dano comprovadamente decorrente desta pesquisa, você terá direito a indenização.

A sua participação é voluntária e a recusa em participar não irá acarretar qualquer penalidade ou perda de benefícios. Se depois de consentir em sua participação o Sr.(a) desistir de continuar participando, tem o direito e a liberdade de retirar seu consentimento em qualquer fase da pesquisa, seja antes ou depois da coleta dos dados, independente do motivo e sem nenhum prejuízo a sua pessoa. O (a) Sr.(a) não terá nenhuma despesa e também não receberá nenhuma remuneração. Os resultados da pesquisa serão analisados e publicados, mas sua identidade não será divulgada, sendo guardada em sigilo. Para obtenção de qualquer tipo de informação sobre os seus dados, esclarecimentos, ou críticas, em qualquer fase do estudo, o (a) Sr.(a) poderá entrar em contato com o pesquisador responsável no endereço orranette@mail.uft.edu.br, ou pelo telefone (83) 9881-21624. Em caso de dúvidas ou desavença com o pesquisador o(a) Sr.(a) pode entrar em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da Universidade Federal do Tocantins (CEP-UFT: Quadra 109 Norte, Avenida NS 15, ALCNO 14, Plano Diretor Norte, Campus Universitário de Palmas, Prédio do Almoxarifado, CEP: 77.001-090 em Palmas TO), telefone 63 3232-8023, de segunda a sexta-feira no horário comercial (exceto feriados).

Eu, _____, fui informado sobre o que o pesquisador quer fazer e porque precisa da minha colaboração, e entendi a explicação. Por isso, eu concordo em participar do projeto, sabendo que não receberei nenhum tipo de compensação financeira pela minha participação neste estudo e que posso sair quando quiser. Também sei que caso existam gastos adicionais, estes serão absorvidos pelo orçamento da pesquisa. Este documento é emitido em duas vias que serão ambas assinadas por mim e pelo pesquisador, ficando uma via com cada um de nós. Reclamações e/ou insatisfações relacionadas à participação na pesquisa devem ser comunicadas por escrito à Secretaria do CEP/UFT, desde que os reclamantes se identifiquem, sendo que o seu nome será mantido em anonimato.

Data: ____/____/____

Assinatura do
participante

Assinatura do coordenador do projeto