

>> *Temática Especial*

## Mobilidade e lazer: o uso da bicicleta no cotidiano dos estudantes do Ensino Médio<sup>1</sup>

Yhasmin Abrantes Nunes\*  
Leomar Tiradentes\*\*

### Resumo:

Entendendo a bicicleta, como um importante meio de deslocamento ou de lazer entre os jovens, e concebida não apenas como um meio de transporte no caótico fluxo urbano de nossas cidades, mas também como uma aliada na questão da busca pela qualidade de vida, o presente artigo tem como objetivo analisar a importância da bicicleta no processo de deslocamento e na qualidade de vida dos alunos do Ensino Médio do Colégio de Aplicação – UFV, localizado na cidade de Viçosa (MG), cidade universitária, fortemente influenciada por uma população jovem. Metodologicamente, a pesquisa é um estudo de caso e segue um caráter analítico descritivo visando compreender a existência de uma relação entre bicicleta, mobilidade, lazer e estudantes. O uso da bicicleta é amplamente possibilitado pela presença de uma topografia plana, existindo, no entanto, uma redução do seu uso em função da violência urbana e da inexistência de uma política pública que valorize sua prática.

### Palavras-chave:

Bicicleta. Ensino Médio. Mobilidade urbana. Meios de transporte. Lazer.

### Abstract:

Understanding the bicycle, as an important means of transportation or leisure among young people, and conceived not only as a means of transport in the chaotic urban flow of our cities, but also as an ally in the quest for quality of life, the present article aims to analyze the importance of the bicycle in the commuting process and in the quality of life of high school students from the Colégio de Aplicação – UFV, located in the city of Viçosa (MG), a university city, strongly influenced by a young population. Methodologically, the research is a case study and follows a descriptive analytical character in order to understand the existence of a relationship between cycling, mobility, leisure

1. Este trabalho é fruto do projeto de pesquisa “Mobilidade e lazer: o uso da bicicleta no cotidiano dos estudantes do Ensino Médio”, desenvolvido entre 2018 e 2019 com apoio financeiro do CNPq através de bolsa de iniciação científica do PIBIC-EM.

\* Acadêmica do curso de Medicina, Centro Universitário Serra dos Órgãos (UNIFESO). Bolsista PIBIC-EM CNPq 2018–2019 no CAP-COLUNI, da Universidade Federal de Viçosa (UFV). E-mail: yhasminabrantesnunes@hotmail.com. ORCID iD: <http://orcid.org/0000-0002-4166-4159>.

\*\* Licenciado e bacharel em Geografia (UFG). Mestre em Geografia (UNESP - RC). Doutor em Geografia (UFU). Pós-Doutorado em Geografia (Universidade de Coimbra). Professor orientador, Colégio de Aplicação da Universidade Federal Viçosa (UFV). E-mail: leotiradentes@ufv.br. ORCID iD: <http://orcid.org/0000-0002-7258-7926>.

and students. The use of bicycles is largely made possible by the presence of a flat topography, however, there is a reduction in its use due to urban violence and the lack of a public policy that values its practice.

### Keywords:

Bicycle. High School. Urban mobility. Means of transportation. Recreation.

## Introdução

A mobilidade urbana tem sido cada vez mais discutida e propagada entre os cidadãos devido a deficiente fluidez nas cidades. As pessoas têm enfrentado um trânsito caótico para se deslocar de um local para o outro devido ao grande número de transportes particulares que circulam pelas ruas, já que os meios de transporte públicos carecem de qualidade e os transportes sustentáveis, como as bicicletas, são pouco preferenciados devido à falta de segurança nas vias de locomoção. Assim, a mobilidade nas cidades tem se mostrado precária e poucas têm sido as ações voltadas para sua melhoria.

A cidade de Viçosa, que abriga 78.286 habitantes, segundo estimativas do IBGE de 2018<sup>2</sup> enfrenta um grave problema de engarrafamentos, em especial nos horários de pico, devido à intensa circulação de veículos motorizados. A população é composta predominantemente por estudantes que além de movimentarem o setor econômico, contribuem para o problema, acarretando uma dificuldade de mobilidade na cidade, principalmente dentro do campus da Universidade Federal de Viçosa (UFV).

A dificuldade na mobilidade urbana também envolve os alunos do Colégio de Aplicação (CAP-COLUNI) da UFV, colégio que se localiza dentro do campus e é alvo da presente pesquisa. Os estudos foram feitos visando compreender como os estudantes lidam com o problema do trânsito, suas opções de locomoção, propondo o uso de bicicletas como um meio de transporte sustentável que pode auxiliar na redução de veículos motorizados no campus, ao mesmo tempo em que possibilita a melhoria na mobilidade da cidade.

Institucionalmente, não existe uma política pública na UFV que incentive o hábito da bicicleta entre os alunos. Tal fato poderia contribuir com o meio ambiente, reduzir problemas de poluição em razão da emissão excessiva de gases contaminantes, além de diminuir os congestionamentos, melhorar o fluxo urbano e garantir melhor qualidade de vida.

A presente pesquisa buscou analisar o quanto a bicicleta pode auxiliar na mobilidade urbana e na melhoria da qualidade de vida dos alunos. Nesse sentido, o presente artigo tem como objetivo analisar a importância da bicicleta no processo de deslocamento e na qualidade de vida dos alunos do ensino médio do CAP-COLUNI. Visando esse objetivo, foram feitas pesquisas que abordam a relação entre a mobilidade e o uso de bicicletas, a partir de análises das preferências dos estudantes para se movimentarem de suas casas até o colégio.

A partir de uma investigação do tema, buscou-se compreender os amplos e variados conceitos de mobilidade urbana que englobam e incentivam sua prática sustentável, tendo a bicicleta como um transporte alternativo capaz de amenizar os problemas de trânsito e melhorar a qualidade ambiental.

Posteriormente, foram coletadas informações a partir da aplicação de um questionário (Apêndice) a 150 alunos do CAP-COLUNI, escolhidos aleatoriamente. A análise ocorreu através da arguição de como a bicicleta se faz presente no cotidiano dos jovens que a utilizam, o motivo de alguns não usar a bicicleta como meio de deslocamento até o colégio, além de verificar o que os estudantes entendem por mobilidade urbana, se a bicicleta é um fator que auxiliaria nesse processo e se esse veículo sustentável seria usado caso a Universidade o disponibilizasse para deslocamento no campus.

---

2. Dados coletados na plataforma de busca do IBGE. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/vicosa/panorama>. Acesso em: 7 abr. 2019.

Em síntese, a metodologia empregada é um estudo de caso, com uma análise descritivo-qualitativa que objetiva compreender sua importância e sua realidade. Partindo desse princípio, verificou-se os reais usos e costumes com as bicicletas por parte dos alunos do Ensino Médio do Colégio de Aplicação da UFV, destacando o quanto esse meio de transporte pode auxiliar em diferentes parâmetros no ambiente urbano e na sociedade.

## A mobilidade urbana

Desde a Revolução Industrial no século XVIII, o homem começou a impor suas vontades e anseios sobre a natureza. Cada vez mais impactada pelas ações antrópicas, hodiernamente ela encontra-se ameaçada dada elevada degradação do meio ambiente com a poluição da atmosfera, dos recursos hídricos, a perda da flora e fauna. De acordo com Lowy (2013, p. 80),

[...] é evidente que a corrida louca atrás do lucro, a lógica produtivista e mercantil da civilização capitalista e industrial nos leva a um desastre ecológico de proporções incalculáveis. [...] De todos esses processos destrutivos, o mais óbvio e perigoso, é o processo de mudança climática, um processo que resulta dos gases a efeito de estufa emitidos pela indústria, pelo agronegócio e pelo sistema de transporte existente nas sociedades capitalistas modernas.

Assim, é perceptível o quanto o capitalismo influencia negativamente em grande parte da natureza, levando-a a precariedade. Tudo isso é consequência da busca pelo progresso econômico que engloba o avanço nos meios de transporte, fator que combinado com o individualismo presenciado pela necessidade que as pessoas têm de adquirir o carro próprio, gera insuficiência no fluxo do meio urbano, comprometendo a plena mobilidade nas cidades.

O desenvolvimento automobilístico no Brasil se deu no século XX e desde então a deficiência no fluxo urbano tem se acirrado, chamando atenção para a necessidade de compreender o real significado de mobilidade e como é possível retomá-la nas cidades.

De acordo com a definição do Ministério das Cidades a mobilidade urbana é

[...] o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja: baseado nas pessoas e não nos veículos. (BRASIL, 2004, p. 14).

Nesse sentido, entende-se mobilidade urbana como a facilidade de se deslocar nas cidades de forma fluida. No entanto é perceptível sua ausência em grande parte das cidades brasileiras, o que tem levado esse conceito a perder seu significado na prática, em razão do comprometimento do fluxo de veículos e pessoas no meio urbano. O principal motivo que gera essa dificuldade de deslocamento é a preferência dos cidadãos pelos transportes particulares que em grande número, tem acarretado congestionamentos frequentes e ainda geram impactos de significativa proporção ao meio ambiente e ao espaço urbano. De acordo com Gehl (2015, p. 105), “[o] tráfego de bicicletas e pedestres utiliza menos recursos e afeta o meio ambiente menos do que qualquer outra forma de transporte”.

Assim, torna-se necessário o desenvolvimento de um plano que vise à reestruturação prática da mobilidade nas cidades. O incentivo aos modos coletivos de deslocamento e também àqueles sustentáveis é importante para resolver o problema que acomete o meio urbano, retornando à sua fluidez e permitindo acesso amplo a esse espaço.

A Lei nº 12.587/12, que trata da mobilidade urbana em seu artigo 6º, inciso II, traz como diretriz vigente nacionalmente a “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e

dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado” (BRASIL, 2013, p. 27). No entanto, pouco se faz para atender a isso, uma vez que exige investimentos e incentivos do governo que prefere não se comprometer com tais medidas.

A partir disso, é vital a criação de uma consciência ambiental destacando a importância de colocar esse princípio em prática, investindo em meios coletivos de transporte e, principalmente, incentivando o uso de bicicletas nas cidades, o que resolveria grande parte dos problemas que geram a falta de mobilidade urbana.

Apesar dos transportes públicos serem uma alternativa viável para uma melhora na mobilidade urbana, não são a melhor opção. O ideal seria privilegiar os transportes não motorizados, amenizando os impactos decorrentes do uso excessivo de combustíveis fósseis que comprometem a qualidade da natureza e da vida dos indivíduos, devendo-se priorizar os meios sustentáveis de deslocamento.

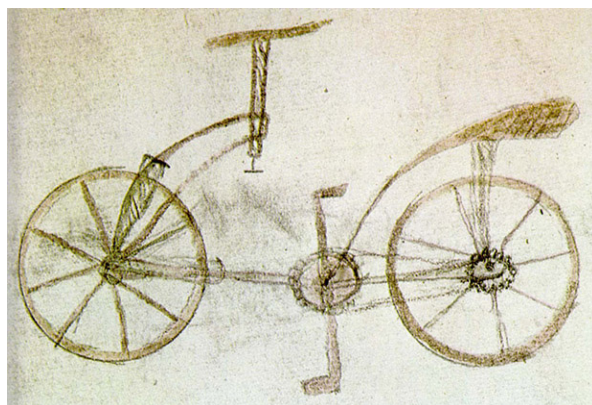
Nessa perspectiva, os meios de transporte sustentáveis se fazem necessários, e são imprescindíveis na questão de permitir o fluxo e a mobilidade de pessoas da melhor forma possível, sem comprometer a sua qualidade de vida, devendo-se configurar como um conjunto de políticas públicas.

No próximo tópico, enfatizamos a evolução, uso e importância da bicicleta, à medida que esse meio de transporte favorece a mobilidade urbana, sendo um símbolo de sustentabilidade.

## Bicicleta: meio de transporte sustentável

A bicicleta de modelo similar a qual conhecemos atualmente surgiu em 1880 como *safety bike* devido à segurança propiciada em relação aos demais modelos previamente criados. Assemelhava-se à atual por apresentar rodas de mesmo tamanho, sistema de correntes e quadro, a qual foi sendo aperfeiçoada com o passar do tempo até chegar no protótipo de bicicleta hodierno. No entanto, aproximadamente 400 anos antes, o renascentista italiano Leonardo da Vinci esboçou um modelo bastante parecido com o atual (Figura 1), o qual demorou a se concretizar. Tal esboço foi reproduzido e encontra-se exposto num museu dedicado ao artista na Itália.

**Figura 1 – Esboço feito por Leonardo da Vinci em 1493**



Fonte: Bikemagazine<sup>3</sup>.

Os primeiros modelos de bicicleta surgiram em 1790 com o nome de Celerífero ou Celífero (Figura 2) sendo bastante rudimentar com duas rodas e impulsionada pelo próprio pé. Mais tarde, em 1817, foi aperfeiçoado com jogo de direção e freios, permitindo desviar de qualquer obstáculo e garantindo uma maior segurança, sendo conhecido como Draisienne (Figura 3).

3. Disponível em: <http://www.bikemagazine.com.br/2011/03/historia-da-bicicleta/>. Acesso em: 6 maio 2019.

**Figura 2 - Modelo de Celerífero**



Fonte: Transporte Ativo.

**Figura 3 - Modelo da Draisienne**



Fonte: Transporte Ativo<sup>4</sup>.

Em 1839, surgem as bicicletas conhecidas como Michauxdine (Figura 4) que não se popularizaram mas representavam um grande avanço em relação à Draisienne por contar com pedais na roda dianteira. Posteriormente, as “Big Wheels” (Figura 5) surgiram e se destacaram com suas grandes rodas que buscavam aumentar a velocidade, mas também resultaram em perigo em razão da dificuldade que se tinha em montar nesse meio de transporte.

**Figura 4 – Bicicleta Michauxdine**



Fonte: Transporte Ativo.

4. Disponível em: <http://transporteativo.org.br/wp/2008/03/16/historia-do-surgimento-da-bicicleta/>. Acesso em: 6 maio 2019

Figura 5 – Bicicleta Big Wheels



Fonte: Transporte Ativo.

A bicicleta foi sendo aperfeiçoada buscando atender requisitos de segurança, alcançar maior velocidade, ter leveza e resistência, até chegar aos modelos atuais que variam conforme o objetivo de uso do ciclista. Os principais tipos de bicicleta buscados são aquelas voltadas para o lazer, que são confortáveis e de preço mais acessível, as Mountain Bikes usadas tanto em passeios quanto para corridas, sendo bem versáteis e as bicicletas de ciclismo conhecidas como estradeiras (*speed*), ideais para competições.

Em resumo, segundo Oliveira (2001, p. 7), “a história da bicicleta é cercada de mistérios e mitos, pois na época de sua criação veio preencher uma necessidade na vida do homem e até hoje é algo totalmente integrado com o ser humano”. Sendo um instrumento de lazer ou de mobilidade o fato é que a bicicleta é uma forma de transporte ativo.

Os meios de transporte ativos, como a bicicleta, indubitavelmente oferecem melhorias significativas que atuam a curto e longo prazo na saúde daqueles que optam por esse veículo sustentável.

De acordo com D’Elia (2009, p. 21), a bicicleta

[é] um dos veículos mais populares do mundo em razão de uma feliz combinação entre eficiência, simplicidade, baixo custo operacional e versatilidade. Esses fatores, juntos, proporcionam às pessoas uma atividade física saudável, podendo ser, a bicicleta um meio de transporte, lazer ou esporte.

Sendo um dos veículos mais populares, o Instituto de Salud Global de Barcelona (ISGlobal) (2018) argumenta que o uso da bicicleta favorece a saúde física e mental além de minimizar o sentimento de solidão, entretanto, os transportes como motocicleta, carro e transporte público, ainda são a maioria circulando nas cidades europeias. Considerando os benefícios da bicicleta, era esperado que esse veículo tivesse maiores adeptos, mas isso não se concretiza, expondo a incoerência da sociedade quanto à busca por melhor qualidade de vida. Apesar disso, o incentivo a esse modo de deslocamento tem crescido.

É notório que os benefícios físicos que o uso regular da bicicleta proporciona, como por exemplo: evita a obesidade, reduz as doenças cardíacas, diminui o risco de depressão, além de liberar grande quantidade de endorfinas que atuam no bem-estar.

Como consequências positivas de seu uso, também são relacionadas às baixas emissões de gases poluentes no meio ambiente, questão importante na atualidade, devido principalmente ao agravamento do desmatamento e do aquecimento global. Dessa maneira o incentivo ao uso da bicicleta torna-se essencial aos cidadãos e à natureza.

Um impedimento preponderante ao uso da bicicleta nas cidades é a falta de políticas públicas voltadas à segurança dos ciclistas a partir da construção de ciclovias. Segundo Boareto (2010, p. 12),

[a] maioria dos formuladores de políticas urbanas age como se o automóvel fosse o desejo natural e o destino final de todas as pessoas; como se, assim que pudesse, todos os pedestres e usuários do transporte coletivo fossem migrar para a motocicleta ou para o automóvel.

Certamente que a preferência se dá pelos veículos não sustentáveis, mas incentivar essa outra alternativa seria importante para alterar o padrão vigente que envolve também o preconceito que os motoristas têm pelo transporte de duas rodas, colocando os ciclistas em perigo nas ruas e desencorajando-os, já que são as principais vítimas dos acidentes de trânsito em muitas cidades.

## O lazer

A busca pela promoção do prazer sempre foi constante pelo homem. Desde os primórdios da humanidade, o ser humano procura satisfazer suas vontades que estão fora de seu ambiente de trabalho e obrigações cotidianas. Assim, o lazer para Dumazedier (1973, p. 34) pode ser definido como um

[...] conjunto de ocupações às quais o indivíduo pode entregar-se de livre vontade, seja para repousar, seja para divertir-se, recrear-se e entreter-se ou ainda para desenvolver sua formação desinteressada, sua participação social voluntária, ou sua livre capacidade criadora, após livrar-se ou desembaraçar-se das obrigações profissionais, familiares e sociais.

Pagni (1991, p. 8 *apud* VILELA JUNIOR, 2012, p. 14) apresenta o lazer como sendo

[...] uma área de estudo e uma atividade pedagógica que têm como objeto específico o movimento corporal humano. Objeto este que é produzido historicamente por uma determinada população que, de forma diferenciadamente espontânea, o desenvolve, segundo sua cultura, como atividade de lazer.

Nesse sentido, é possível inferir o lazer como diretamente relacionado ao prazer obtido tanto por atividades que exigem movimentos, quanto aquelas de repouso, sendo importante destacar sua singularidade, uma vez que o lazer é definido por cada indivíduo que obtém diversão de seu próprio modo.

Durante a escravidão brasileira, os negros escravos tinham seu tempo livre controlado e o lazer, baseado principalmente na capoeira e nas práticas religiosas, era restrito pelas longas horas de trabalho e exploração a que eram submetidos. Com o passar do tempo, os trabalhadores foram conquistando direitos que os permitia ter um período maior reservado para a diversão, é o que argumenta Silva (1971, p. 10 *apud* MEMOIA, 2000, p. 8) justificando que

[...] a revolução dos costumes que se baseou em três novos elementos intimamente relacionados: diminuição das horas de trabalho e, conseqüentemente, aumento das horas de ócio; elevação do nível salarial em virtude de maior rendimento em um menor tempo de trabalho; e a incapacidade de empregar adequadamente o tempo livre.

Assim, é perceptível que a maior disponibilização dos trabalhadores ao lazer, reflete diretamente no rendimento e melhor desempenho no trabalho, uma vez que os funcionários estão mais felizes e dispostos, livres do cansaço que atua negativamente retardando a produção no mercado. Essa ideia foi instituída no início do século XX, com o modelo de produção fordista, criado por Henry Ford, que via o lazer dos empregados como imprescindível para uma melhor produtividade.

O lazer é tido, portanto, como fundamental na sociedade, já que influencia diretamente na saúde física e mental. Ele está relacionado às satisfações do homem diante de suas necessidades e isso configura como um direito de todo ser humano que é livre para suprir suas vontades.

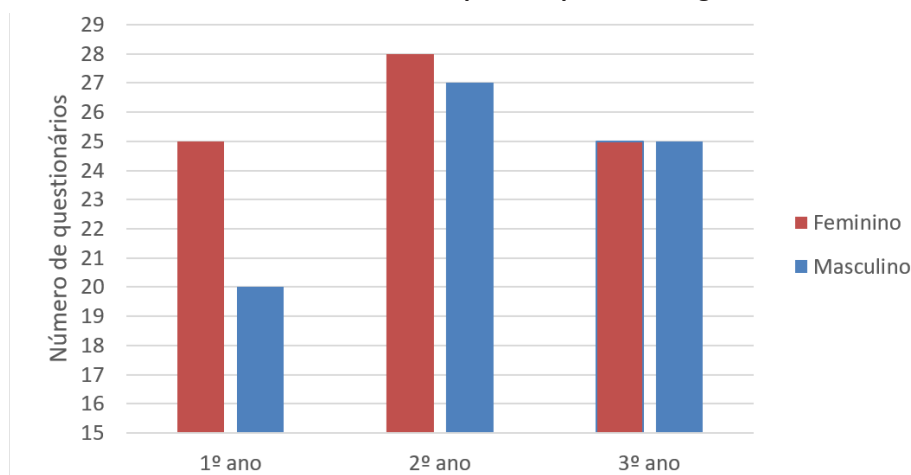
Assim, dado alcance e relevância do lazer na vida social, é substancial destacar o papel da bicicleta como agente que possibilita o prazer quando seu uso é feito com o objetivo de praticar esporte ou passear. É certo que muitas vezes esse meio de deslocamento é utilizado com fim único de locomoção, por isso foi destacado a singularidade do lazer, o qual varia para cada pessoa que determina as atividades que lhe traz mais satisfação.

Dessa forma, além da bicicleta ter como intuito o deslocamento sustentável, rápido e prático, é válido mencionar sua utilização voltada para a diversão, bem-estar e garantia de uma melhor qualidade de vida, já que mais do que um meio de transporte ela se configura como instrumento de agrado nos momentos livres.

## Os alunos e a bicicleta

Buscando compreender melhor como se dá a percepção da bicicleta no cotidiano dos alunos do COLUNI, foi aplicado, um questionário em 2019 aleatoriamente a 150 alunos das três turmas de cada ano, a fim de avaliar aspectos de relevância à pesquisa. As análises a seguir estão divididas de acordo com a série (1º ano, 2º ano e 3º ano), uma vez que os resultados são mais perceptíveis a partir desse viés (Gráfico 1).

**Gráfico 1 – Questionários aplicados por turma e gênero**



Fonte: Elaborado pelos autores.

Num primeiro momento, é possível notar, que o número total de questionários distribuídos aos alunos do 1º ano, que possuem idade de 14 a 17 anos, foi de 45, sendo 25 aplicados a pessoas do gênero feminino e 20 a pessoas do gênero masculino. O 2º ano, que compreende alunos entre 15 a 17 anos, foram aplicados um total de 55 questionários, sendo 28 a mulheres e 27 para homens. No 3º ano, com alunos de 16 a 18 anos, efetivou-se 50 questionários, nos quais metade foi preenchido por mulheres e a outra por homens. É importante ressaltar que a distribuição foi aleatória aos alunos que se dispuseram a responder às perguntas.

Tomando como base a escolaridade, foi questionado a respeito do tempo que os alunos demoram em se deslocar de sua casa até o CAP-COLUNI e os resultados podem ser observados na Tabela 1.

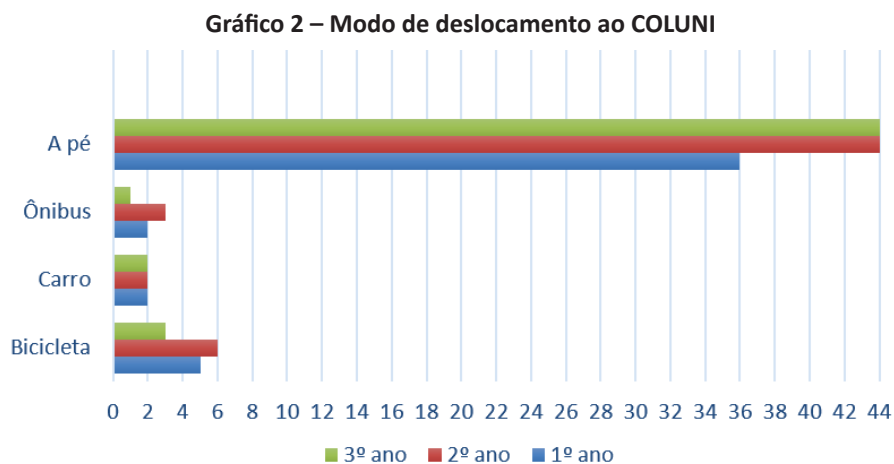
**Tabela 1 – Deslocamento de casa ao COLUNI**

| Tempo               | 1.º ano | 2.º ano | 3.º ano |
|---------------------|---------|---------|---------|
| Menos de 10 minutos | 5       | 1       | 1       |
| De 10 a 20 minutos  | 14      | 32      | 29      |
| De 20 a 40 minutos  | 25      | 19      | 20      |
| Mais de 40 minutos  | 1       | 3       | 0       |

Fonte: Elaborada pelos autores.

É possível observar que 50% dos alunos demoram de 10 a 20 minutos para chegar ao colégio, o que pode indicar certa proximidade da moradia ao local de estudo. Aproximadamente 42,6% dos alunos pesquisados demoram de 20 a 40 minutos e uma ínfima parcela, 4,7% e 2,7%, precisa de mais de 40 minutos ou menos de 10 minutos, respectivamente, para chegar ao colégio.

A partir desses dados, torna-se necessário estudar a maneira com que esses alunos se deslocam ao COLUNI, uma vez que há disparidades relevantes no tempo de deslocamento. Esse modo de deslocamento é apresentado no Gráfico 2, que retrata os principais meios de transporte utilizados.

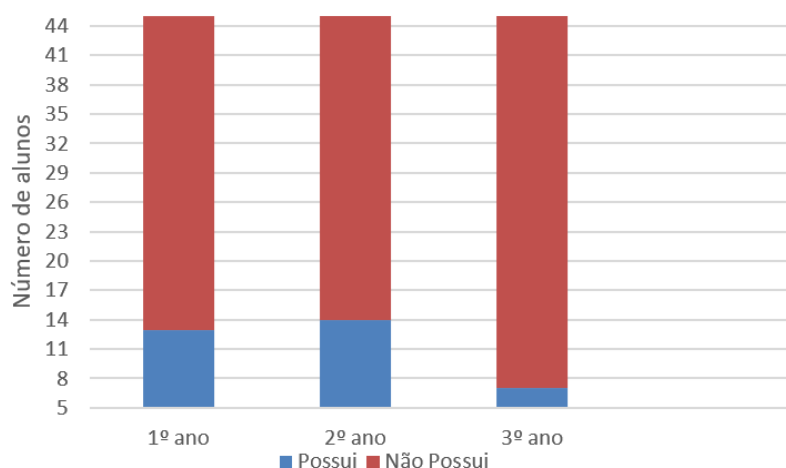


Observa-se um predomínio do deslocamento a pé em relação aos demais meios de transporte. No 1º ano, são 80% dos alunos que vão a pé para o colégio, enquanto 2 utilizam ônibus, 2 usam carro e 5 usufruem da bicicleta. Já no 2º ano, somente 2 alunos utilizam o carro para se deslocar, 3 usam ônibus e 6 a bicicleta. Como é divergente o número de alunos que participaram do questionário, essa turma também conta com 80% dos alunos indo a pé ao colégio, mas esse valor corresponde a 44 alunos, enquanto no 1º ano corresponde a 36. No terceiro ano, 44 alunos vão a pé para a escola, sendo 88% dos entrevistados desse período. Além disso, somente um aluno afirmou que vai de ônibus, 2 de carro e 3 de bicicleta.

É importante justificar que o uso da bicicleta é maior que o uso de carro, o que pode ser explicado pelo fato da menoridade da maioria desses alunos, logo, não possuem carteira de habilitação ou carro, e também, uma significativa parcela dos alunos são de outras cidades e vivem em Viçosa sem os pais, não tendo esse meio de transporte disponível no seu cotidiano.

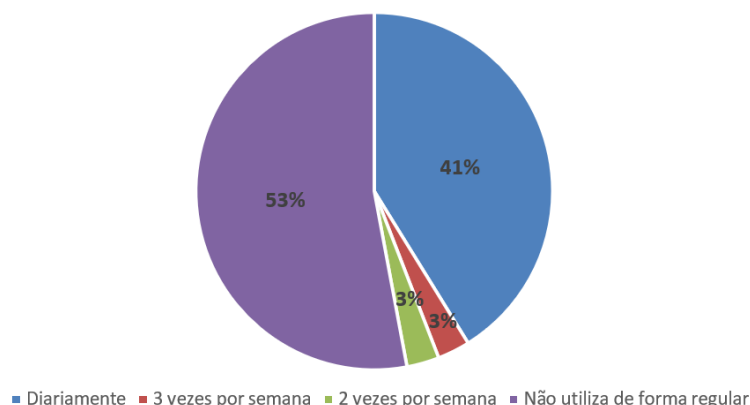
Em relação à superioridade da bicicleta no dia a dia dos alunos frente aos ônibus, se justifica em decorrência de um sistema pouco eficiente de transporte local, administrado por uma única empresa e que conta com um número pouco expressivo de ônibus circulando; falta de flexibilidade de horários e também, o pouco conforto dos ônibus (MENINI; STEPHAN, 2019), fato comum à maioria das cidades de pequeno e médio porte no país.

Buscando analisar mais profundamente sobre o tema relacionado às bicicletas, foi questionado aos alunos se eles possuem bicicleta em Viçosa (Gráfico 3).

**Gráfico 3 – Posse de bicicleta em Viçosa**

Fonte: Elaborado pelos autores.

De acordo com o gráfico 3, é possível notar que o 1º e 2º anos apresentam 13 e 14 alunos, respectivamente, que têm bicicleta, enquanto o 3º ano conta com somente 7 alunos possuindo esse meio de transporte. No entanto, observando o Gráfico 4, é possível notar que mais da metade dos que possuem bicicleta, não a utilizam de forma regular.

**Gráfico 4 – Frequência de uso da bicicleta**

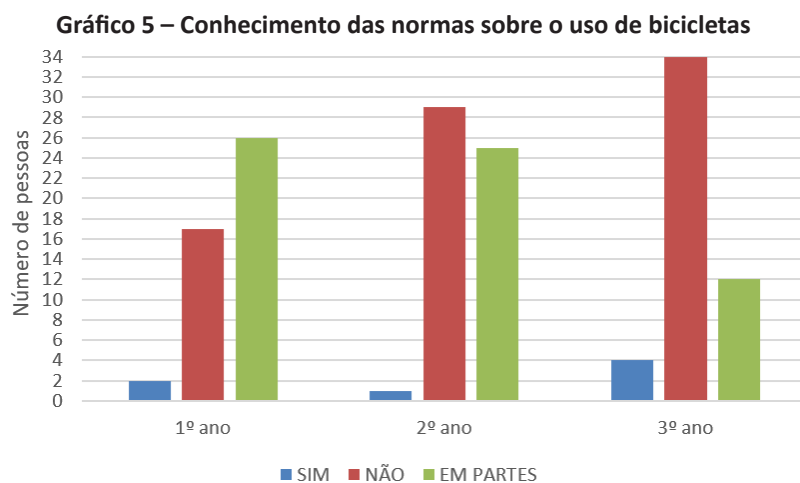
Fonte: Elaborado pelos autores.

Uma hipótese relevante que pode explicar essa situação é a falta de incentivo ao uso da bicicleta e também como são poucas as pessoas que têm bicicleta, isso acaba desestimulando seu uso, levando-as a preferir ir a pé com os amigos para o Colégio.

Analisando o significativo número de alunos que não possuem bicicleta em Viçosa, o qual corresponde a aproximadamente 77,3%, os principais motivos alegados foram a ausência de ciclovias e ciclofaixas, a insegurança no trânsito e também a dificuldade de trazer esse meio de transporte da cidade natal. Outros motivos como, não saber andar de bicicleta, a falta de interesse nesse meio de locomoção, condição financeira insuficiente, o desfavorecimento pela topografia urbana e ainda o fato de nunca ter pensado em ter uma para se deslocar ao colégio também foram alegados pelos estudantes.

É apropriado mencionar que todos os alunos questionados, argumentaram que a bicicleta é um fator que contribui para a mobilidade urbana, uma vez que facilita o fluxo nas cidades; é um meio de transporte que oferece facilidade e rapidez e ainda boa parte dos alunos ressaltaram que a bicicleta contribui para uma melhor mobilidade, mas é necessário que haja ciclovias para possibilitar seu uso.

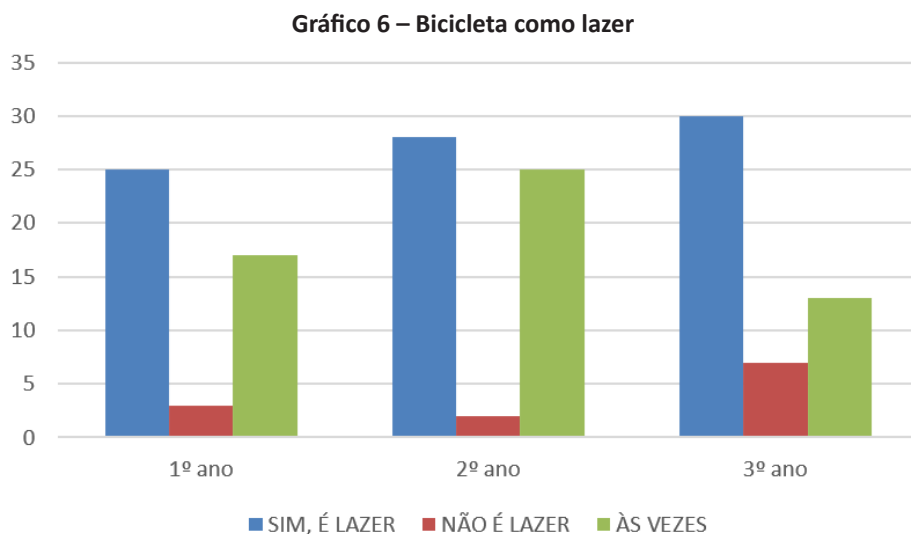
Com a finalidade de analisar o conhecimento que os alunos têm das leis e normas sobre o uso de bicicletas no espaço urbano, os envolvidos na pesquisa foram questionados sobre o tema, como pode ser observado no Gráfico 5:



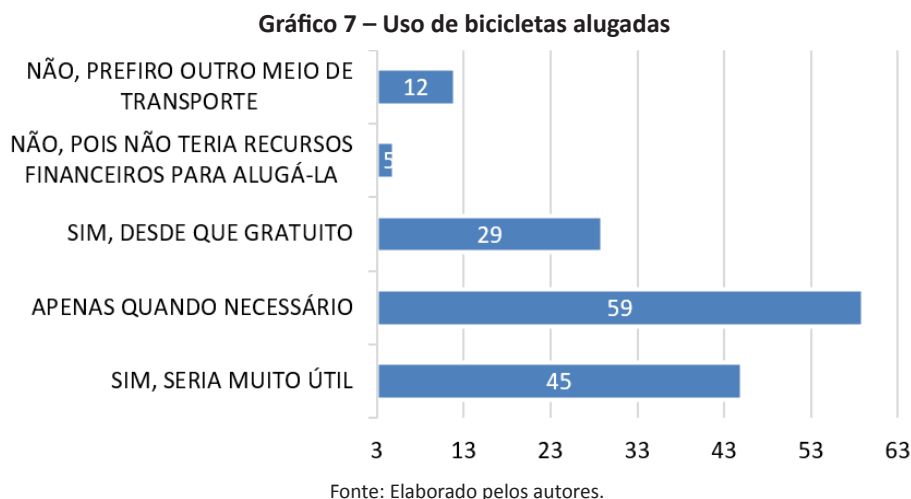
A partir do Gráfico 5, é possível concluir que é mínimo o número de estudantes que têm domínio ou conhecimento das leis que regem a utilização das bicicletas como meio de mobilidade nos centros urbanos, representando no total de 150 alunos, somente 7. No entanto, 42% do total, alegou conhecer as normas em partes, o que já representa um avanço na busca pelo incentivo do uso de bicicletas, que deve partir do conhecimento dessas leis a fim de garantir maior segurança dos ciclistas e das demais pessoas.

Como discutido anteriormente, a bicicleta é uma forma de lazer quando utilizada para o bem-estar e a favor da saúde se adequando nos conceitos de Pagni (1991 *apud* VILELA JUNIOR, 2012) e de Dumazedier (1973). Assim, buscando averiguar a percepção dos alunos, foi feito um questionamento abordando se a bicicleta é vista por eles, como uma forma lazer (Gráfico 6).

Analisando o Gráfico 6, no geral, 83 alunos que correspondem a aproximadamente 55,3% alegaram que a bicicleta é tida como lazer, uma vez que proporciona momentos com os amigos e com a família, sendo uma atividade física prazerosa que permite relaxar, gera melhorias à saúde física e mental e distração. Dos alunos que não consideraram a bicicleta como lazer, não houve justificativa dessa negativa. Já 55 alunos disseram que ela é uma forma de lazer dependendo da situação, justificando que seu uso tem determinados objetivos e estes podem estar voltados ao lazer ou não, já que muitas vezes ela é usada por necessidade e não prazer.



Por último, buscando compreender como seria a admissão de um programa de aluguel de bicicletas no campus da UFV pelos alunos, eles foram questionados se fariam uso desse meio de transporte alugado, o qual já tem sido difundido nas grandes cidades brasileiras auxiliando os alunos a se deslocarem. Os resultados estão expostos no Gráfico 7.



É interessante notar que uma significativa parcela dos entrevistados se interessou pelo aluguel de bicicletas, sendo que somente 8% não utilizariam a bicicleta por não ter interesse nesse meio de transporte. Destaca-se ainda o fator econômico, sendo que 19% dos alunos alegaram que fariam o uso da bicicleta caso fosse gratuito e 3% dispensou sua utilização tomando como base um programa de aluguel pago, justificando essa opção pela falta de recursos financeiros.

Também é importante destacar que 30% dos alunos responderam que seria muito útil ter bicicletas de aluguel no campus, o que remete à ideia da grande distância entre os departamentos e esse meio de transporte auxiliaria diminuindo o tempo de deslocamento, ao mesmo tempo em que contribui para a saúde. Nesse mesmo sentido, 40% usaria a bicicleta alugada quando necessário o que pode ser entendido como momentos de atraso, já que esse meio além de mais rentável, é a favor da natureza.

Assim, o questionário foi um método de conclusão da pesquisa, tendo como principal objetivo compreender de forma prática como se dá o entendimento dos alunos acerca do uso da bicicleta como uma maneira de melhorar a mobilidade urbana e garantir o lazer no cotidiano.

## Considerações finais

Observando a diminuta presença da bicicleta no cotidiano dos alunos do CAP-COLUNI, torna-se evidente o quanto a sociedade carece de medidas voltadas ao incentivo do uso desse meio de locomoção. Percebe-se uma pouca importância dada aos transportes sustentáveis em prol daqueles que poluem o meio ambiente, além de não trazer nenhum benefício à saúde, contribuindo para o sedentarismo que incita doenças que têm se tornado corriqueiras.

É necessário que haja incentivos à utilização da bicicleta em todo o país, mas dado o objeto da seguinte pesquisa, é de extrema conveniência que a UFV adote um programa voltado ao aluguel de bicicletas, instigando os alunos a utilizarem-na para se deslocar no campus, favorecendo a mobilidade na cidade de Viçosa que, principalmente nos horários de pico, tem um fluxo caótico.

No entanto, é pertinente mencionar as adequações necessárias vinculadas ao uso da bicicleta. A Universidade demanda melhorias na infraestrutura viária, adequando-a com ciclovias e ciclofaixas que garantam maior segurança dos ciclistas, além de exigir um treinamento para educação no trânsito, podendo resultar numa melhoria da qualidade de vida dos alunos.

É possível que o reduzido uso da bicicleta entre os alunos seja em função da falta de condição financeira em obter esse meio de transporte ou da imparcialidade em utilizar essa forma de deslocamento, já que existem poucos subsídios que fomentem a preferência da bicicleta em prol da natureza, da facilidade de locomoção e da saúde.

Conclui-se que a bicicleta, meio não motorizado e sustentável, tem uma importância significativa no processo de deslocamento dos alunos, sendo uma opção viável à crise ambientalista atual, auxiliando na melhoria da mobilidade de grandes e médios centros urbanos, os quais experimentam trânsito cada vez mais crescente, dada prioridade dos veículos individuais automotores pela sociedade hodierna.

## Referências

- BOARETO, Renato (org.). *A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana*. 2. ed. São Paulo: Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2010.
- BRASIL. Ministério das Cidades. Política nacional de mobilidade urbana sustentável. *Cadernos MCidades*, Brasília, DF, n. 6, 2004. Disponível em: <http://www.ta.org.br/site2/Banco/7manuais/6PoliticaNacionalMobilidadeUrbanaSustentavel.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2019.
- BRASIL. Ministério das Cidades. *Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Brasília, DF: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2013. Disponível em: [https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha\\_lei\\_12587.pdf](https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf). Acesso em: 3 out. 2018.
- D'ELIA, José Rubens; FARIA, Thiago; GIUSTINA, Rafaella Della. *Ciclismo: treinamento, fisiologia e biomecânica*. São Paulo: Phorte, 2009.
- DUMAZEDIER, Joffre. *Lazer e cultura popular*. São Paulo: Perspectiva, 1973.
- GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- INSTITUTO DE SALUD GLOBAL DE BARCELONA (ISGLOBAL). *La bicicleta es el medio de transporte urbano que se asocia con más beneficios para la salud*. Barcelona: ISGlobal, 2018. Disponível em: <https://www.isglobal.org/-/la-bicicleta-es-el-medio-de-transporte-urbano-que-se-asocia-con-mas-beneficios-para-la-salud>. Acesso em: 7 abr. 2019.
- LOWY, Michael. Crise ecológica, crise capitalista, crise de civilização: a alternativa ecossocialista, *Caderno CRH*, Salvador, v. 26, n. 67, p. 79-86, abr. 2013.
- MENINI, Sheila Elisângela; STEPHAN, Ítalo. O transporte coletivo em Viçosa MG: um caminho para a melhoria da mobilidade urbana. *Arquitextos*, São Paulo, ano 20, n. 232.05, set. 2019. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/20.232/7523>. Acesso em: 8 jul. 2020.
- MENOIA, Thelma Regina Marialva. *Lazer: história, conceitos e definições*. 2000. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Recreação e Lazer) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=000325119>. Acesso em: 8 abr. 2019.
- OLIVEIRA, Ricardo Torres de. *Ciclismo*. Rio de Janeiro: Sprint, 2001.
- VILELA JUNIOR, Guanís Barros. *O que é lazer e recreação?* Campinas: CPAQV, 2012. 21 slides. Disponível em: <http://www.cpaqv.org/lazer/oqueeh.pdf>. Acesso em: 6 nov. 2019.

Data de submissão: 25/04/2020

Data de aceite: 19/07/2020

## Apêndice

### QUESTIONÁRIO: “MOBILIDADE E LAZER: O USO DA BICICLETA NO COTIDIANO DOS ESTUDANTES DO ENSINO MÉDIO”.

|           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1</b>  | Gênero:<br>( ) Feminino ( ) Masculino                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>2</b>  | Idade:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>3</b>  | Série:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>4</b>  | Quanto tempo você demora para se deslocar de sua casa até o CAP-COLUNI?<br>( ) menos de 10 minutos<br>( ) de 10 a 20 minutos<br>( ) de 20 a 40 minutos<br>( ) mais de 40 minutos                                                                                                                                                                                              |
| <b>5</b>  | De que forma você se desloca até o CAP-COLUNI?<br>( ) a pé<br>( ) de carro<br>( ) de ônibus<br>( ) de bicicleta<br>( ) outro:                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>6</b>  | Você possui bicicleta em Viçosa?<br>( ) sim ( ) não                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>7</b>  | Se SIM, com que frequência a utiliza?<br>( ) diariamente<br>( ) 3 vezes por semana<br>( ) 2 vezes por semana<br>( ) não utilizo de forma regular                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>8</b>  | Caso você NÃO possua uma bicicleta, aponte o(s) motivo(s) para não tê-la:<br>( ) não sei andar de bicicleta<br>( ) não tenho interesse nesse meio de transporte<br>( ) condição financeira não permite<br>( ) a topografia urbana não favorece seu uso<br>( ) insegurança no trânsito<br>( ) ausência de ciclovias e ciclofaixas<br>( ) nunca pensei em ter uma<br>( ) outro: |
| <b>9</b>  | Para você, o que é mobilidade urbana?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>10</b> | Você percebe o uso da bicicleta como importante fator para a mobilidade urbana?<br>( ) sim ( ) não                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>11</b> | Você acredita que o uso da bicicleta pode contribuir com a mobilidade urbana?<br>( ) sim ( ) não<br>De que maneira:                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>12</b> | Você tem conhecimento das leis e regimentos sobre o uso da bicicleta no espaço urbano?<br>( ) sim ( ) não ( ) em partes                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>13</b> | Para você a bicicleta é uma forma de lazer?<br>( ) sim ( ) não ( ) às vezes<br>Justifique:                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>14</b> | Caso a Universidade disponibilizasse bicicletas de aluguel dentro do campus, você faria uso desse meio de transporte?<br>( ) sim, seria muito útil<br>( ) apenas quando fosse necessário<br>( ) sim, desde que fosse gratuito<br>( ) não, pois não teria recursos financeiros para utilizá-la<br>( ) não, prefiro outro meio de transporte                                    |