

**PEDALAR PRA QUE? O USO DA BICICLETA NA REGIÃO
METROPOLITANA DE VITÓRIA-ES**

Recebido em: 08/09/2025

Aprovado em: 06/03/2026

Licença: 

Lara Júlia Rodrigues Marcelos¹

Universidade Federal do Espírito Santo (UFES)

Vitória – MG – Brasil

<https://orcid.org/0000-0003-0275-7341>

Pedro Augusto Carvalho²

Universidade Federal do Espírito Santo (UFES)

Vitória – MG – Brasil

<https://orcid.org/0009-0009-1794-663X>

Ana Paula Silva Santana³

Universidade Federal do Espírito Santo (UFES)

Vitória – MG – Brasil

<https://orcid.org/0009-0008-3937-0072>

Ana Carolina Capellini Rigoni⁴

Universidade Federal do Espírito Santo (UFES)

Vitória – MG – Brasil

<https://orcid.org/0000-0002-9757-6860>

RESUMO: Este estudo quanti-qualitativo investigou as motivações, sensações e significados associados à prática do ciclismo na Região Metropolitana de Vitória-ES. A partir da aplicação de um questionário com 43 participantes, identificou-se que a adesão ocorre, sobretudo, pela busca por saúde, mas se amplia para dimensões como lazer, mobilidade urbana, contato com a natureza e sociabilidade. Apesar das barreiras estruturais, como insegurança e falta de tempo, os ciclistas atribuem à prática um forte valor afetivo, destacando sua importância para a qualidade de vida. Conclui-se pela necessidade de políticas públicas que garantam acesso seguro e equitativo ao uso da bicicleta.

PALAVRAS-CHAVE: Ciclismo. Qualidade de vida. Mobilidade urbana.

¹ Bacharel em Educação Física – Universidade Federal do Espírito Santo. Membro do Grupo de Pesquisa Andaluz da UFES.

² Bacharel em Educação Física – Universidade Federal do Espírito Santo. Membro do Grupo de Pesquisa Andaluz da UFES.

³ Bacharel em Educação Física – Universidade Federal do Espírito Santo. Membro do Grupo de Pesquisa Andaluz da UFES.

⁴ Doutorado em Educação Física e Sociedade – Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Membro do Grupo de Pesquisa Andaluz da UFES.

WHY CYCLE? THE USE OF BIKES IN THE METROPOLITAN REGION OF VITÓRIA, ESPÍRITO SANTO

ABSTRACT: This quanti-qualitative study has investigated the motivations, sensations, and meanings associated with cycling in the Metropolitan Region of Vitória, the capital of Espírito Santo state in Brazil. Based on a questionnaire answered by 43 participants, the findings reveal that initial engagement is often driven by health concerns, expanding to include leisure, urban mobility, nature contact and socialization. Despite structural barriers such as insecurity and lack of time, cycling is perceived as an affective and meaningful practice. The study concludes by highlighting the importance of public policies that ensure equitable and safe access to cycling.

KEYWORDS: Cycling. Quality of life. Urban mobility

Introdução

A bicicleta tem ocupado um papel cada vez mais relevante nas dinâmicas urbanas contemporâneas, deixando de ser apenas um meio de transporte alternativo e passando a simbolizar um novo jeito de pensar e viver a cidade. O crescente interesse pelo uso da bicicleta, observado tanto no Brasil quanto em outros países, está relacionado a transformações mais amplas nos modos de deslocamento e nas práticas corporais. Segundo dados da Aliança Bike⁵, entidade que representa o setor de bicicletas no Brasil, entre os anos de 2019 e 2020, as vendas de bicicletas cresceram 118%, demonstrando que essa mudança vai além de aspectos comerciais e econômicos, refletindo também transformações sociais e ambientais significativas.

Esse movimento dialoga com a análise de Murta (2017), que identifica no uso da bicicleta não apenas uma funcionalidade prática, mas uma forma de ressignificação do espaço urbano. Nessa perspectiva, o ciclismo urbano não se limita a um meio de transporte alternativo. Pedalar reflete uma forma de resistência à lógica do automóvel, que historicamente tem moldado o planejamento, mas, também, transforma o deslocamento em vivência social, dando novos significados ao espaço urbano,

⁵ Associação Brasileira do Setor de Bicycletas (Aliança Bike), *Vendas de bicycletas no Brasil tiveram aumento de 118% em julho*, Blog Aliança Bike, 31 de jul. 2020. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/vendas-em-julho/>. Acesso em: 12 fev. 2023

consolidando-se como uma tendência global que articula saúde, mobilidade sustentável, lazer e a construção de cidades mais inclusivas e humanizadas.

Essa função ampliada da bicicleta como elemento de transformação urbana ganhou ainda mais protagonismo em situações de crise. No contexto da pandemia de COVID-19⁶, a bicicleta emergiu como uma alternativa segura para os deslocamentos cotidianos, além de ser valorizada como prática de lazer e exercício ao ar livre, respeitando as medidas de distanciamento social. Conforme destaca a Organização das Nações Unidas:

O ciclismo e a caminhada devem ser promovidos como uma alternativa ao transporte público, sempre que possível, para reduzir o risco de disseminação do vírus e melhorar a saúde da população em geral. Devem ser priorizados os deslocamentos de pedestres e ciclistas em determinadas vias, garantindo a sinalização adequada para maior segurança (ONU, 2020, p. 1).

Além disso, o incentivo ao uso da bicicleta é considerado uma estratégia essencial para reduzir as emissões de gases de efeito estufa, melhorar a qualidade do ar e fomentar estilos de vida mais saudáveis. Desse modo, o crescimento do mercado de bicicletas reflete um movimento global por cidades mais resilientes, que integram práticas de mobilidade sustentável ao bem-estar social, ambiental e ao lazer.

Contudo, apesar desse potencial transformador e das diversas iniciativas em curso, o uso da bicicleta no Brasil ainda enfrenta inúmeros desafios, que limitam sua adesão como meio de transporte e prática de lazer. Estudos apontam que, os investimentos em mobilidade urbana têm priorizado as grandes cidades, com o objetivo de incentivar o uso da bicicleta por meio da ampliação de ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas devidamente sinalizadas, além de projetos que favoreçam a mobilidade ativa (Camargo *et al.*, 2024). No entanto, é importante refletir que essa concentração de iniciativas nas áreas urbanas mais desenvolvidas acaba deixando de lado o restante do

⁶ A COVID-19 é uma doença infecciosa causada pelo coronavírus SARS-CoV-2, identificada pela primeira vez em 2019. Em razão de sua rápida disseminação global, a Organização Mundial da Saúde (OMS) declarou, em março de 2020, estado de pandemia, provocando uma crise sanitária e social com impactos profundos na saúde pública, nas relações sociais e na vida cotidiana em todo o mundo.

território nacional, especialmente regiões periféricas e rurais, onde a carência de infraestrutura cicloviária e de políticas públicas de incentivo torna o uso da bicicleta ainda mais desafiador. Essa disparidade contribui para ampliar as desigualdades regionais, restringindo o potencial da bicicleta como alternativa sustentável e inclusiva de transporte e lazer para a população em geral.

Essa realidade ajuda a explicar porque, apesar do aumento, os números relacionados ao uso da bicicleta ainda permanecem baixos no Brasil, pois há uma série de barreiras que dificultam sua adoção, como a precariedade da infraestrutura, a ausência ou insuficiência de ciclovias e a falta de companhia para pedalar, o que desestimula muitas pessoas. Além disso, questões como o tráfego intenso, o clima desfavorável e a falta de segurança tornam o ambiente urbano pouco convidativo para a mobilidade ativa, como apontam Camargo *et al.* (2024).

Esse panorama é corroborado por Kienteka *et al.* (2018), que identificaram, em um estudo realizado em Curitiba, a influência de fatores como a infraestrutura deficiente, o tráfego intenso, o clima adverso e a insegurança no trânsito, frequentemente associados ao medo de acidentes e à violência, no comportamento dos ciclistas, tanto no lazer quanto no transporte. A pesquisa também destaca a importância de variáveis sociodemográficas, como faixa etária e escolaridade, além de aspectos comportamentais e perceptivos, como a falta de companhia para pedalar, que interagem de maneira complexa e reforçam a necessidade de estratégias mais abrangentes e inclusivas para promover o uso da bicicleta em todo o país.

Mesmo diante de tantas dificuldades, pedalar tem sido uma opção que cresce a cada dia, de modo que podemos observar pessoas pedalando sozinhas, em pequenos e até em grandes grupos. Segundo a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), houve aumento de 14% da adesão desse meio de locomoção nos 2 primeiros meses de 2023

em relação ao ano anterior. Ciclistas experientes ou proprietários de lojas de bicicleta têm investido em grupos de pedalada que reúnem cada vez mais adeptos. Além disso, a adesão a esses grupos que se mobilizam para realizar rotas de bicicleta, pode ser um dos fatores que influenciam as pessoas a investirem em uma bicicleta e a darem início a suas pedaladas.

As prefeituras de diversas cidades têm investido em políticas públicas que visam incentivar a prática do ciclismo, na tentativa de reduzir o sedentarismo por meio da implementação de ciclovias e ciclofaixas de lazer, as quais normalmente são usadas nas manhãs de domingo, buscando instigar os usuários que, com o fechamento das ruas, se sentem mais seguros (Xavier, 2007). Segundo dados do plano ciclovitário da Prefeitura Municipal de Vitória – ES (2020), a cidade conta com uma rede ciclovitária de 42,12 km, composta por ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas.

Na região Metropolitana de Vitória, observa-se diariamente a presença significativa de ciclistas, utilizando diferentes tipos de bicicletas, desde modelos mais sofisticados e equipados, para facilitar a pedalada, até bicicletas mais simples, incluindo aquelas disponibilizadas pelo sistema de Bicicletas Públicas “Bike Vitória⁷”. Esse sistema visa oferecer à população uma alternativa de transporte sustentável, saudável e não poluente, e vem ganhando notoriedade entre os usuários, apresentando um aumento de 120% entre os anos de 2020 e 2022, segundo dados da Secretaria de Transporte⁸.

De acordo com o Plano de Ação Global para a Atividade Física 2018-2030 - Mais pessoas ativas para um mundo saudável, da Organização Mundial da Saúde (OMS, 2018), a prática de atividades físicas, incluindo o ciclismo, proporciona diversos benefícios à saúde, como a redução do estresse, a melhora do condicionamento físico e

⁷ O Bike Vitória é um projeto da Prefeitura Municipal de Vitória, operado pela empresa Serttel, com o apoio da Unimed e do Sicoob.

⁸ Secretaria de transporte: Criada para implementar ações relativas à organização, controle e melhoria da área de trânsito e transportes públicos municipais.

o fortalecimento de vínculos sociais. A utilização da bicicleta, portanto, vai além da função utilitária, assumindo diferentes significados a partir das intenções de quem a utiliza: pode ser uma alternativa eficiente e sustentável de transporte, uma prática de lazer associada à promoção da saúde, um meio de deslocamento diário ou ainda uma prática esportiva, tanto no ambiente urbano quanto na natureza. Essas múltiplas perspectivas reforçam a importância do incentivo ao uso da bicicleta como parte de um movimento global que busca articular saúde, sustentabilidade e qualidade de vida. Com base nessas múltiplas funcionalidades, o presente estudo busca compreender de forma mais aprofundada ‘por que as pessoas pedalam’. O objetivo desta pesquisa foi analisar e compreender as motivações, sensações e sentimentos que levam os ciclistas da região metropolitana de Vitória (ES) a adotarem e manterem o uso da bicicleta em seu cotidiano.

Metodologia

Este artigo utilizou a abordagem quanti-qualitativa, que segundo Gil (2008), serve para convergir os dados quali e quanti de modo a ampliar a compreensão do problema. Para Machado (2023) esta escolha é necessária quando apenas uma abordagem parece insuficiente. A integração delas, permite a produção de dados verbais e numéricos, com foco na análise de aspectos subjetivos como motivações, sensações e sentimentos, além de informações quantificáveis sobre o perfil dos participantes.

Como estratégia para a produção dos dados quanti-qualitativos utilizamos a aplicação de um questionário, com 11 questões que dão ênfase ao objetivo do estudo (Andrade, 2012). O questionário foi elaborado no *Google Forms* e disponibilizado aos participantes através de um link via *Whatsapp* e *Instagram*. Após a aplicação dos

questionários organizamos e analisamos os dados, focando nos principais pontos (categorias) previstos no roteiro.

Para a seleção dos ciclistas que responderam ao questionário usamos os seguintes critérios: ser morador ou pedalar na Região Metropolitana de Vitória - ES (Vitória, Cariacica, Serra, Vila Velha, Viana, Fundão e Guarapari), independente do gênero, possuir mais de 18 anos de idade; ter pelo menos 1 ano de experiência com as pedaladas; ter pedalado pelo menos 2 vezes por mês no último semestre; aceitar participar da pesquisa, assinando o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. O questionário ficou disponibilizado pelo período de 13 de dezembro de 2023 a 27 de fevereiro de 2024, e foi respondido por 43 pessoas.

Para preservar o anonimato dos participantes, as falas selecionadas nos resultados qualitativos serão apresentadas de forma anônima e codificada, identificadas apenas pela numeração sequencial de cada respondente, como “Respondente 1”, “Respondente 2” e assim por diante. Essas identificações serão seguidas da expressão “entrevista pessoal, 2023”, conforme as orientações da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) para fontes não publicadas. Essa estratégia assegura a confidencialidade das informações, ao mesmo tempo em que permite a referência adequada das falas no corpo do texto, garantindo o respeito às exigências éticas da pesquisa com seres humanos, conforme previsto na Resolução nº 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde.

Fatores Sociais e Perfil dos Praticantes de Ciclismo

De acordo com as respostas, identificamos que a faixa etária dos participantes variou de 20 a 66 anos, concentrando-se principalmente entre 43 e 46 anos, seguida pelas faixas entre 30 e 35 anos. Observou-se o predomínio do gênero masculino (73,3%

dos participantes), o que reforça os dados de pesquisas realizadas nas últimas décadas sobre as barreiras de gênero, que dificultam ou impendem mulheres de acessarem atividades de lazer. Marcellino (2000) já destacava, há mais de 20 anos, que o sexo, a classe social, a faixa etária, entre outros fatores, limita o lazer a uma minoria da população, especialmente no que diz respeito à frequência e à qualidade da prática. Estudos mais recentes apontam que a desigualdade de gênero nos espaços de lazer continua a se manifestar de maneira significativa, sendo atravessada por elementos como a divisão sexual do trabalho, o preconceito e a reprodução de estereótipos sobre o que seria “apropriado” para homens e mulheres no campo das práticas corporais (Goellner *et al.*, 2010). Diante de uma diferença significativa como essa, torna-se necessário questionar os motivos que levam mais homens do que mulheres a adotarem o ciclismo como prática de lazer, bem como promover ações que busquem romper com a desigualdade de gênero.

Em relação ao perfil étnico-racial, observou-se um predomínio de pessoas brancas (44,6%), seguido por pardos (28,6%), negros (25%) e amarelos (1,8%). Esse dado pode estar associado a questões socioeconômicas do brasileiro, atreladas ao racismo estrutural presente na sociedade. O relatório do PNUD (2017) sobre o percentual de praticantes de atividade física esportiva (AFEs), destaca que características como ser jovem, homem, branco e de nível socioeconômico mais elevado estão frequentemente associadas a um maior engajamento em práticas de AFEs, enquanto mulheres, negros e indivíduos de menor nível socioeconômico e escolaridade tendem a ter menor participação nessas atividades.

No que se refere à experiência com o ciclismo, observou-se que a maioria dos respondentes (50,9%) pedala há menos de 10 anos, sendo que grande parte iniciou a prática recentemente (cerca de 2 anos). Contudo, também foi identificado um grupo

significativo (17,5%) que pratica o ciclismo há pelo menos 20 anos, incluindo participantes com mais de 40 anos de experiência. Esse dado evidencia o potencial do ciclismo como prática de lazer ao longo da vida, contrastando com outras modalidades esportivas que possuem restrições relacionadas à idade, ritmo, intensidade e impacto.

Além disso, verificou-se que a maior parte dos participantes estão engajados na prática constante da pedalada. Entre os indivíduos, 50% deles andam de bicicleta mais de 10 vezes por mês, o que sugere uma média de pelo menos 3 vezes por semana. Quando somados aos 19,6% que pedalam entre 8 e 10 vezes por mês, verifica-se um padrão de prática semanal consistente. Apenas uma minoria relatou pedalar de forma mais esporádica (3 a 4 vezes por mês – 21,4%; 2 vezes por mês – 7,1%; 1 vez por mês – 1,8%). Esses dados indicam que a bicicleta ocupa um espaço relevante na rotina dos participantes, seja como prática de lazer, seja como forma de deslocamento.

Os dados demonstram que a maioria dos participantes, 42,9%, pedala em grupos, enquanto 39,3% dos indivíduos pedalam sozinhos e 17,9% com familiares ou amigos. Não é à toa que temos visto um crescimento exponencial nos grupos de ciclistas na Grande Vitória, que fazem pedaladas consideradas fortes, mas abrem o “pedal” para iniciantes num dia específico da semana. O que percebemos, a partir de nossa experiência é que muitos grupos são organizados por pessoas que possuem lojas de bicicleta. Estas são pessoas que, em sua maioria, possuem uma relação de longa data com o uso da bicicleta e transformaram sua “paixão” em negócio. O crescimento dos grupos organizados, muitas vezes vinculados a estabelecimentos comerciais especializados, reforça o papel social do ciclismo como forma de lazer e sociabilidade.

O investimento financeiro na prática foi expressivo: 62,5% deles declararam desembolsar valores razoáveis ou elevados em equipamentos, acessórios e viagens relacionadas ao ciclismo, evidenciando, de um lado, o compromisso dos participantes

com a atividade e, de outro, a desigualdade social, já que 37,5% reportaram gastos mínimos, limitados à manutenção básica. Estes dados revelam que o índice de engajamento na modalidade, muitas vezes, não tem relação apenas com o gosto pela prática, mas com as condições socioeconômicas das pessoas envolvidas.

Se, por um lado, o ciclismo tem potencial para ser praticado por pessoas de diferentes níveis econômicos, o engajamento mais especializado tende a exigir investimentos financeiros mais elevados, superação de barreiras de gênero (e de raça, quando pensamos a partir de uma leitura interseccional). Esses resultados apontam os fatores que impactam na democratização da modalidade, condicionando o acesso e a permanência das pessoas na prática do ciclismo na Grande Vitória. Ainda assim, a atividade se configura como elemento significativo no lazer e na mobilidade urbana do capixaba, demandando políticas públicas que promovam maior equidade e inclusão social no acesso à bicicleta.

Afinal, Pedalar Pra Que? O que Dizem os Ciclistas

Com o objetivo de compreender um pouco melhor as motivações individuais e os modos como os participantes constroem uma relação afetiva com a pedalada, fizemos algumas perguntas como: por que começaram a pedalar; por que gostam desta prática; o que sentem, ou como se sentem, enquanto estão pedalando; se já pensaram em parar de pedalar ou se já pararam por algum tempo; por que continuam pedalando e; quais as sensações (físicas, emocionais, etc) que sentem ao pedalar?

A grande maioria afirmou que começou a pedalar em busca de saúde (22 indivíduos). Dentre as respostas relacionadas à saúde, tivemos aquelas que mencionaram a saúde mental e a produção do bem-estar e aquelas que articulam saúde e condicionamento físico. Alguns apontam a influência familiar (6 indivíduos), a busca

por lazer (6 indivíduos), o uso da bicicleta como meio de transporte (5 indivíduos) e a busca pelo contato com a natureza (4 indivíduos).

Em relação aos motivos pelos quais eles permanecem praticando o ciclismo, as respostas foram muito semelhantes, sendo que 22 mencionaram a palavra "saúde" como motivo principal, enquanto 8 citaram o termo "lazer", 7 indicaram a questão da "mobilidade urbana" e 3 destacaram o contato com a natureza como razões para continuar pedalando. O que aparece aqui, como motivo de permanência, mas não apareceu nos motivos de adesão é a questão da sociabilidade e o modo como pedalar em grupo ajuda a manter os praticantes engajados (foram 3 indivíduos). Isso indica que a questão da sociabilidade é um fator que vai se tornando importante e eficaz ao longo do processo, de modo a se tornar o aspecto mais relevante de permanência na prática.

Saúde Física e Mental na Adesão ao Ciclismo

Muitas respostas que apontaram para a questão da "saúde" indicam o sedentarismo como um dos principais motivos para o início da prática do ciclismo. Dois participantes afirmaram ter começado a pedalar justamente para romper com esse hábito: o Respondente 8 relata que "comecei a pedalar para sair do sedentarismo", mesma justificativa apresentada pelo Respondente 40 (entrevistas pessoais, 2023).

Segundo Cruz (2021) o sedentarismo atinge cerca de 39 a 49,8% dos adultos brasileiros. Este percentil se refere aquela parcela da população que não atinge o nível mínimo de atividade física semanal, recomendada pela OMS. Neste caso, a bicicleta foi o meio que encontraram para romper com este comportamento sedentário. Outros estudos já relatam os benefícios fisiológicos da pedalada, como por exemplo, aqueles relacionados a potência máxima (Wmax.) e consumo máximo de oxigênio (VO2max.)

em indivíduos sedentários que passaram a pedalar 3 vezes por semana, como é o caso da pesquisa de Carminati (2017).

Além do sedentarismo e da concepção restrita de saúde biológica (fisiológica), alguns participantes destacaram preocupações que envolvem também a saúde mental. O Respondente 36, por exemplo, diz pedalar para “aliviar o estresse do dia a dia e manter uma atividade física rotineira”, enquanto o Respondente 31 resume sua motivação como sendo “para manter a saúde física e mental” (entrevistas pessoais, 2023).

A vida cotidiana acelerada, as elevadas quantidades de informação e o estresse, consequências da vida moderna, levam as pessoas a buscarem práticas e hábitos saudáveis em seu tempo de lazer. Os dados indicam que muitos enxergam a prática do ciclismo quase como uma atividade terapêutica, capaz de aliviar o estresse cotidiano. Essa percepção aparece, por exemplo, na fala do Respondente 18, que afirma pedalar “pela paixão pelo esporte e para melhorar a saúde do coração”, destacando ainda que a prática “funciona também como uma terapia para a mente” (entrevista pessoal, 2023). De forma semelhante, o Respondente 22 aponta que a bicicleta “traz felicidade, saúde e ajuda a suportar a rotina”, enquanto o Respondente 20 destaca que, além de cuidar do corpo, pedalar o ajuda a “fazer amigos e gastar menos com remédios” (entrevistas pessoais, 2023).

Isso vai ao encontro das conclusões de Braga e Santos (2019), que identificaram que os adultos valorizam o lazer como uma estratégia essencial para manter o equilíbrio psíquico, reconhecendo seu papel no alívio do estresse, na promoção do bem-estar e na preservação da saúde mental diante das exigências da vida moderna. Essa ideia de uma prática que ajude a “suportar a rotina” envolve mais do que benefícios físicos, reforçando a importância das atividades físicas e do lazer para a saúde mental da população, sobretudo em uma sociedade cada vez mais acelerada e produtivista.

Entre os participantes desta pesquisa, a escolha pela pedalada também está relacionada a experiências afetivas com a modalidade. Muitos relataram ter tido contato com a bicicleta desde a infância, como o Respondente 43, que afirma “sempre tive bicicleta desde a infância”, ou o Respondente 23, que declara: “sempre gostei de pedalar desde criança e, à medida em que o tempo passou, fui gostando mais ainda” (entrevistas pessoais, 2023). Outros, ao contrário, não tiveram essa oportunidade e descobriram o prazer de pedalar apenas na vida adulta, como a Respondente 4, que lembra que, na adolescência, “era louca para aprender a andar de bike” e, depois de aprender, tornou-se “amante da bike” (entrevista pessoal, 2023). Essas falas evidenciam como a socialização da criança com experiências corporais diversas pode influenciar suas escolhas e práticas na vida adulta.

Ainda em relação à saúde, é importante mencionar que os dados indicam uma possível influência da pandemia de COVID-19 no aumento do número de adeptos ao ciclismo. O Respondente 3 relata que “comecei a pedalar durante a pandemia, quando era um dos poucos exercícios possíveis”, enquanto o Respondente 42 afirma que adotou a bicicleta “como prática esportiva durante a pandemia, para me exercitar sozinho” (entrevistas pessoais, 2023).

O Papel do Lazer no Engajamento com a Prática

O segundo motivo mais mencionado pelos participantes da pesquisa foi o lazer. Isso indica que muitos ciclistas valorizam a pedalada para além de mera atividade física voltada exclusivamente ao condicionamento físico e à estética corporal. Isso não significa que os aspectos relacionados à condição física sejam menos importantes, mas, neste caso, eles não são o objetivo final da prática e sim uma condição que possibilita o lazer.

A pedalada como forma de lazer, contempla aspectos de liberdade e gratuidade, já destacados por autores clássicos do campo, como Marcellino (1998) e Camargo (1989). Pedalar proporciona, ainda, a possibilidade de conexão consigo mesmo, de diversão gratuita, de sociabilidade e de contato com a natureza, como podemos observar em falas como: “Pedalo porque me dá uma sensação de liberdade, sempre estou em lugares diferentes, faço amizades e me sinto com mais saúde” (Respondente 28; entrevista pessoal, 2023), ou ainda: “Pedalar é meu lazer, uma forma de me conectar com a natureza, conhecer pessoas novas. Hoje ela [a prática de pedalar] é presente na minha vida” (Respondente 33, entrevista pessoal, 2023).

Como prática de lazer a pedalada pode influenciar positivamente no desenvolvimento pessoal e social dos indivíduos, já que, de acordo com Paixão e Kowalski (2013), o pedalar vai além do esforço físico, uma vez que envolve o aspecto emocional (motivacional) e a diversidade de lugares e espaços transitados pelo ciclista, mobilizando sempre a perspectiva de “algo novo”, ao contrário, por exemplo, de uma atividade realizada sempre no mesmo local.

Muitas respostas demonstram que o lazer se associa à saúde e à qualidade de vida, atribuindo à pedalada momentos de desconexão da rotina e de autorreflexão. Um dos entrevistados a define como “um esporte prazeroso que proporciona momentos de descontração, aventuras e resenhas” (Respondente 39 entrevista pessoal, 2023). Outro afirma: “É um vício bom. Sou mais feliz desde que tomei a decisão de pedalar” (Respondente 6, entrevista pessoal, 2023). Há também quem relacione diretamente a prática com o bem-estar subjetivo ao declarar que “pedalar me traz felicidade e prazer. Encontrei uma forma de ficar feliz, como se fosse uma pequena viagem” (Respondente 2, entrevista pessoal, 2023).

As respostas evidenciam a relação entre lazer e qualidade de vida, ampliando a noção de saúde a partir da felicidade. Se considerarmos estudos que apontam a felicidade como um dos elementos centrais da saúde, como os de Souza *et al.* (2019) e Comin e Santos (2010), é possível perceber que as práticas corporais vivenciadas no âmbito do lazer podem ser tão significativas quanto aquelas atividades “sérias”, estruturadas a partir de metas rígidas de frequência, intensidade e desempenho. Esses dados são relevantes para compreendermos a íntima relação entre lazer e saúde, muitas vezes negligenciada tanto no senso comum quanto na própria produção acadêmica.

Mobilidade Ativa: Sentidos e Escolhas no Uso Cotidiano da Bicicleta

Muitos participantes destacaram o uso da bicicleta como um meio de transporte para o trabalho, como é o caso do respondente 21 que afirma: “comecei a usar no trajeto para o trabalho, aí tomei gosto” (entrevista pessoal, 2023), enquanto outro afirmou que ela é “um meio de locomoção para o trabalho” (Respondente 43; entrevista pessoal; 2023). Conforme Rechia (2016), a bicicleta tem ganhado destaque por facilitar a locomoção entre diferentes pontos da cidade, além de promover saúde e bem-estar ao ciclista. Essa percepção aparece também na fala: “pedalar me permite manter a saúde e ir para o trabalho todos os dias, de segunda a sábado” (Respondente 36; entrevista pessoal; 2023).

As respostas dos participantes indicam que a bicicleta é percebida como uma alternativa prática e econômica em relação ao transporte público e ao uso de automóveis. Um participante resumiu essa ideia ao dizer que gosta “da praticidade de se locomover” (Respondente 2; entrevista pessoal; 2023), enquanto outro afirmou: “sai mais barato que transporte coletivo, vou a qualquer lugar de bike” (Respondente 11; entrevista pessoal; 2023).

Ao utilizar a bicicleta como forma de locomoção, as pessoas não apenas substituem o uso do automóvel, optando por um meio mais sustentável, como também incorporam à rotina diária a prática de atividade física, contribuindo para a redução do sedentarismo. Um participante destacou: “você se desloca de maneira rápida na cidade, faz atividade física e não polui o meio ambiente” (Respondente 23; entrevista pessoal; 2023). Esse tipo de relato evidencia ainda a economia de tempo nos deslocamentos urbanos, evitando congestionamentos e contribuindo para a fluidez da mobilidade.

Nesse sentido, o uso cotidiano da bicicleta adquire contornos que extrapolam a dimensão funcional do deslocamento. Conforme argumentam Santos e Santos (2022), pedalar em meio à hegemonia do automóvel no cenário urbano brasileiro constitui um ato de resistência política, social e ambiental. Ao contrariar a lógica dominante das cidades centradas no carro, o ciclista reafirma um modo alternativo de viver a cidade, pautado na mobilidade ativa e no direito à cidade. Além de seus benefícios individuais, como a promoção da saúde e a economia, a bicicleta configura-se como elemento central para a construção de cidades mais sustentáveis e inclusivas, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida coletiva, a redução da emissão de poluentes, dos congestionamentos e dos índices de acidentes de trânsito.

O Impacto do Contato com a Natureza na Adesão e Manutenção da Prática

Embora poucos participantes tenham mencionado a conexão com a natureza como motivo inicial para começar a pedalar, esse aspecto apareceu com mais força na pergunta sobre os motivos para continuar. Ao todo, 21 respondentes fizeram referência à relação com o meio ambiente, conferindo relevância a esse fator. Para alguns, essa interação entre o praticante e o ambiente natural é significativa, como podemos constatar nas seguintes respostas: “pedalar me possibilita o contato com a natureza”

(Respondente 29; entrevista pessoal; 2023), enquanto outro observou que “a pedalada te mostra grandes paisagens” (Respondente 30; entrevista pessoal; 2023). Para outro participante, “pedalo para curtir as belas paisagens (nascer do sol)” (Respondente 31; entrevista pessoal; 2023).

Acreditamos que isso se deve ao fato de que os ciclistas geralmente iniciam sua trajetória na pedalada, circulando pela cidade e rodando poucos quilômetros. Aos poucos vão desenvolvendo o preparo físico necessário e o desejo de se aventurar em locais mais distantes, o que os leva a realização de pedaladas em trilhas, na zona rural, em meio a natureza.

Marinho (2003) ressalta que a associação da prática com a natureza pode atrair e motivar indivíduos, evidenciando a importância dessa conexão na experiência do ciclismo. Para a autora, as práticas corporais de aventura (PCA) na natureza potencializam a exploração dos sentidos. Além disso, segundo Santos (2010), o baixo impacto ambiental do ciclismo, bem como a relação do indivíduo com a natureza, pode promover uma maior conscientização, frente a degradação ambiental. Para o autor, além do prazer proporcionado pelo contato com a natureza, estudos indicam que indivíduos que praticam atividades em ambientes naturais tendem a ser mais cuidadosos e responsáveis. A bicicleta, quando utilizada de maneira consciente e respeitosa em relação ao meio ambiente, pode exercer uma influência positiva, reforçando seu papel na sustentabilidade.

Sociabilidade em Movimento: Da Prática Individual ao Encontro Coletivo

Por fim, emergem aspectos relacionados à sociabilidade e à realização da prática em grupo. Embora o ciclismo seja geralmente considerado uma modalidade individual, observa-se um movimento crescente de coletivização dessa prática. Na região de

Vitória, por exemplo, há diversos grupos de ciclistas que se organizam conforme afinidades, níveis de preparo físico e disponibilidade de tempo. Esses grupos reúnem pessoas que não desejam ou não se sentem seguras pedalando sozinhas. Como relatam alguns participantes: “pedalar me permitiu conhecer lugares e gente nova” (Respondente 31; entrevista pessoal; 2023); “me ajuda a socializar, fazer amizades verdadeiras” (Respondente 37; entrevista pessoal; 2023); “me sinto bem e faço novas amizades” (Respondente 35; entrevista pessoal; 2023).

Podemos associar essas respostas ao estudo de Manfiolete e Aguiar (2012), que identificaram a sociabilidade como um dos principais sentidos da adesão à prática do mountain bike. Os autores observaram que os encontros promovidos pelas pedaladas em grupo criam um ambiente propício à convivência, à troca de experiências e à construção de vínculos afetivos entre os praticantes, que compartilham tanto os desafios quanto os momentos de lazer. Mesmo sendo uma atividade aparentemente individual, o ciclismo adquire sentido coletivo na medida em que envolve a interação entre pessoas com objetivos semelhantes, o que reforça sentimentos de pertencimento e amizade.

Diante dessas categorias, percebemos a multiplicidade de motivações associadas à prática. Essa variedade revela a flexibilidade que o ciclismo oferece, adaptando-se às diferentes necessidades, interesses e experiências dos praticantes. Os motivos para aderir e permanecer na atividade não se apresentam de forma isolada, mas se articulam entre si, indicando que o envolvimento com a prática pode ser impulsionado por uma combinação dinâmica de fatores físicos, emocionais, sociais e ambientais.

Desistências e Interrupções: O Que Afasta os Praticantes da Atividade

Entre os respondentes, 22 afirmaram já ter interrompido a prática em algum momento. Os principais motivos apontados foram a falta de segurança, experiências

com acidentes, furtos de bicicleta e a falta de tempo devido a compromissos pessoais e profissionais. A insegurança nos espaços públicos é um fator frequentemente mencionado. Um dos participantes afirmou: “estou parada neste momento por não me sentir segura onde moro” (Respondente 4; entrevista pessoal; 2023), enquanto outro relatou: “já parei de pedalar porque minha bike foi furtada” (Respondente 9; entrevista pessoal; 2023). Outro exemplo foi: “sim, parei por causa de uma queda de bicicleta” (Respondente 14; entrevista pessoal; 2023).

Essas falas convergem com estudos que ressaltam a importância de um ambiente seguro e de infraestrutura adequada para que a prática do ciclismo urbano seja realizada de forma prazerosa e contínua. O artigo de Lima *et al.* (2023) destaca que a promoção do ciclismo urbano como medida preventiva contra o sedentarismo depende, essencialmente, da criação de condições que garantam a segurança dos ciclistas, como a implementação de ciclovias e a melhoria das condições de trânsito. Além disso, fatores como a precariedade das vias, a falta de manutenção e a insegurança urbana podem desencorajar o uso da bicicleta, contribuindo para a interrupção dessa prática. Dessa forma, fica evidente que a falta de segurança não apenas representa um risco físico, mas também atua como um impeditivo social à adoção do ciclismo como forma de lazer e deslocamento. Outro motivo recorrente para a interrupção da prática foi a falta de tempo. Relatos como “já tive que parar por causa da falta de tempo, pelo trabalho e estudo” (Respondente 17; entrevista pessoal; 2023), “fui obrigado a parar por alguns meses, por não conseguir alinhar com o tempo de trabalho” (Respondente 29; entrevista pessoal; 2023), e “parei durante alguns meses devido a várias outras obrigações” (Respondente 37; entrevista pessoal; 2023) revelam uma tensão entre as exigências da vida produtiva e o tempo destinado ao lazer.

Tais relatos apontam para uma problemática antiga nos estudos do lazer, que é a relação entre lazer e trabalho, elaboradas por autores como Dumazedier (1973) e Marcellino (1998) que apontam a interferência das condições de trabalho nas possibilidades de fruição do lazer. Em pesquisas mais recentes, como a de Aquino e Martins (2007), o argumento é que o tempo de lazer de uma pessoa depende do quanto ela se comprometerá com o trabalho e outras tarefas. Ou seja, quanto mais precária são as condições de trabalho, incluindo a baixa remuneração e a elevada carga horária, mais distantes as pessoas ficam das vivências do lazer, enquanto aqueles que apresentam melhores condições de trabalho, tendem a ter mais tempo (e qualidade) para o lazer.

Por outro lado, alguns participantes relataram nunca terem parado de pedalar. Um deles afirma: “nem passa pela minha cabeça parar de pedalar” (Respondente 28; entrevista pessoal; 2023). Declarações como essa sugerem que, quando um indivíduo encontra prazer e satisfação em determinada atividade física, há uma tendência ao engajamento contínuo, muitas vezes prolongado por anos. A regularidade está fortemente associada à satisfação pessoal. Os depoimentos indicam que, à medida que vivenciam novas experiências durante a prática do ciclismo, os praticantes constroem uma relação afetiva com a prática, a ponto de não conseguirem imaginar a vida sem ela. ele.

Ainda assim, é fundamental reconhecer que aqueles que interromperam a prática do ciclismo podem manter o vínculo emocional e as mesmas motivações daqueles que continuam pedalando. Isso evidencia que a desistência nem sempre está relacionada à vontade individual, mas sim a barreiras estruturais que limitam o acesso ao lazer e à atividade física. Tal constatação reforça a responsabilidade do poder público em criar condições que viabilizem essas práticas.

O sedentarismo, portanto, não deve ser interpretado exclusivamente como uma escolha pessoal ou resultado de falta de força de vontade, como sugerem discursos de viés neoliberal. As condições objetivas, como segurança pública, iluminação adequada, presença de ciclofaixas, controle do trânsito e sensação de pertencimento ao espaço urbano, são fatores determinantes. Pessoas que residem em bairros mais estruturados, por exemplo, tendem a sentir-se mais seguras para pedalar sozinhas, inclusive em diferentes horários do dia. Esses elementos têm papel decisivo na adesão e continuidade das práticas corporais no espaço público.

Aspectos Afetivos e Sensoriais da Prática

Ao explorar os aspectos sensoriais e emocionais despertados durante a pedalada, observou-se que a palavra “liberdade” foi a mais recorrente entre os 43 participantes, sendo mencionada por 17 deles. Essa sensação aparece fortemente associada ao contato com a natureza e ao rompimento com a rotina estressante do cotidiano urbano. Como relata o respondente 4: “Resumo o pedal em liberdade de como vejo tudo ao meu redor, vida ao ar livre e redução do estresse do dia a dia” (entrevista pessoal; 2023). De forma semelhante, o respondente 38 afirma: “Sinto leveza. Você relaxa, respira ar puro, sem estresse. Pedal é tudo de bom” (entrevista pessoal; 2023).

Manfiolete e Aguiar (2012) destacam que a sociedade contemporânea vive um momento paradoxal, em que se valoriza a busca por liberdade, tranquilidade e qualidade de vida, mas, ao mesmo tempo, as pessoas permanecem presas a rotinas monótonas, exaustivas e alienantes. Diante disso, as práticas ao ar livre emergem como alternativas potentes de reconexão com o corpo, com a natureza e com a própria subjetividade. As trilhas, os espaços abertos e os ritmos mais orgânicos da atividade ciclística funcionam

como um contraponto à lógica urbana acelerada, proporcionando experiências sensoriais e emocionais muitas vezes negligenciadas no cotidiano.

Essa ressignificação da experiência corporal se revela nos relatos dos participantes. A Respondente 15 afirma sentir “uma sensação de liberdade, conectada com a natureza” (entrevista pessoal; 2023). Já o Respondente 31 associa diretamente a prática a um efeito terapêutico: “Me sinto com liberdade que pode alcançar meus vários objetivos. Sou psicólogo e o ciclismo é como se fosse uma terapia” (entrevista pessoal; 2023). Por sua vez, o Respondente 34 enfatiza a conjunção entre esforço físico e satisfação emocional: “Me sinto fisicamente cansado e emocionalmente feliz” (entrevista pessoal; 2023). Tais falas evidenciam como, mesmo em meio às exigências do mundo moderno, as práticas corporais na natureza seguem oferecendo espaços legítimos para vivências emancipatórias e subjetivas.

Ainda segundo Manfioleto e Aguiar (2012), o contato com o ambiente natural ativa a sensibilidade e promove formas de pertencimento a algo maior que o “eu individual”. Os depoimentos colhidos na pesquisa ilustram esse mergulho afetivo e sensorial, como na fala do Respondente 10, que descreve: “A sensação do vento batendo no meu rosto, as paisagens que passam por mim, são sensações indescritíveis, é um prazer inenarrável” (entrevista pessoal; 2023). Para outro participante, “O corpo esquenta, força nos músculos e feliz por estar pedalando ao ar livre” (Respondente 17, entrevista pessoal, 2023). Ambos os relatos revelam uma articulação entre movimento corporal e prazer emocional, confirmando a potência simbólica dessa prática.

Outro relato que merece destaque pela profundidade da experiência introspectiva durante os pedais é do Respondente 8, que compartilha:

Sozinho sempre me pego observando meus pensamentos enquanto escuto minha respiração ofegante. E durante os pedais sempre tem o momento de contemplação das coisas da vida, das belas paisagens, ou obras humanas. Tudo me conecta com Deus num sentimento profundo de gratidão (Respondente 8; entrevista pessoal; 2023).

Esses relatos, de modo geral, reforçam a proposição de Manfiolete e Aguiar (2012): ao se distanciar do espaço urbano e adentrar trilhas e paisagens naturais, o sujeito encontra possibilidades de experimentar o tempo de maneira diferente, sentir-se parte da natureza e resgatar aspectos sensíveis de sua própria existência. A pedalada, nesse contexto, ultrapassa o exercício físico e se converte em um ritual de reencantamento da vida, funcionando também como espaço de espiritualidade e reconexão.

Alguns estudos já têm demonstrado a relação entre as atividades na natureza e um sentimento de transcendência. Esta transcendência pode estar relacionada apenas as expectativas de felicidade e elevação moral atribuídas à natureza (Carvalho e Steil, 2013) e ao pertencimento planetário, como pode estar diretamente atrelada a aspectos mais religiosos e espirituais (Carvalho e Steil, 2013; Costa e Lacerda, 2013). Neste sentido, as pedaladas, assim como outras atividades vivenciadas em contextos rurais e de floresta, podem estar relacionadas a sensações de autodescobrimento ou autoanálise, mas também questões que perpassam as capacidades sensoriais de transformar a contemplação em adoração e desenvolvimento da espiritualidade.

Esse entrelaçamento entre natureza e espiritualidade está presente no depoimento do Respondente 3, que declara: “Amo. Pedalo de MTB e speed. Acordar cedo, ver o sol nascer, pedal rural e suas paisagens me revigora” (entrevista pessoal; 2023). Já para o Respondente 5, a trilha é sinônimo de equilíbrio emocional: “Quando você faz uma trilha é uma paz interior que fica ao seu redor, o canto dos pássaros da natureza, não tem coisa melhor, depressão passa longe” (entrevista pessoal; 2023). O Respondente 37, por sua vez, associa diretamente o prazer físico à liberdade: “Amo pedalar. Sentir o vento no rosto traz liberdade” (entrevista pessoal; 2023).

É interessante observar que essa experiência sensorial e emocional, mediada pela natureza, ocorre de forma específica por meio da bicicleta. A sensação do vento no rosto, frequentemente mencionada nos relatos, é característica da pedalada e não se manifesta com igual intensidade em outras atividades ao ar livre, como caminhadas. A relação direta entre essa sensação física e a percepção de liberdade evidência como os sentidos e o corpo participam ativamente da construção de significados emocionais. Por isso, muitas vezes, as PCA são conceituadas a partir da ideia de “fluir” com (ou contra) forças naturais (Betrán e Betrán, 2016), o que, para muitos ciclistas, representa uma verdadeira simbiose entre corpo e mundo.

Palavra Aberta

Antes de encerrar o questionário, deixamos um espaço para que eles pudessem compartilhar relatos, desejos ou recados que não conseguiram expressar nas questões anteriores. Além de declarações fervorosas quanto ao amor pela bicicleta, os respondentes fizeram críticas relacionadas à infraestrutura disponível para acolher os ciclistas, mencionaram a falta de atenção às ciclovias, a questão de segurança dos ciclistas e a necessidade de conscientização das pessoas em relação ao uso da bicicleta.

Um dos participantes afirmou: “Gosto muito de pedalar, porém, fico triste com o descaso do poder público em investir em ciclovias para segurança dos ciclistas” (Respondente 6; entrevista pessoal; 2023). Outro destacou que “é preciso melhorar a conscientização das pessoas sobre a importância da bicicleta para transporte e lazer” (Respondente 11; entrevista pessoal; 2023). Já um terceiro relatou: “Gostaria de ter mais segurança no trânsito, pois pedalo de speed. Queria ter mais ciclovias, porque estamos muito atrasados no Estado” (Respondente 31; entrevista pessoal; 2023).

Estas críticas reforçam a necessidade de políticas públicas que visem garantir a existência de espaços adequados que promovam a segurança dos ciclistas e dos demais usuários das vias públicas, como motoristas e pedestres.

Considerações Finais

Esta pesquisa se originou de nossa percepção sobre o aumento de adeptos à prática do ciclismo na região de Vitória (ES), nos últimos anos. Constatamos, a partir dos relatos, que a principal motivação de quem inicia a prática da pedalada está relacionada a saúde, mas depois, ao se tornarem adeptos fiéis a modalidade, passam a valorizar o lazer, a mobilidade, o contato com a natureza, a sensação de liberdade, o potencial socializador da bicicleta.

Constatamos que os desafios ainda são muitos e estão relacionados as barreiras de acesso a prática (sejam elas econômicas, de gênero ou de raça), as preocupações com segurança e a falta de tempo. Ainda assim, percebemos que o índice de desistência pode ser baixo, o que indica que o gosto pela pedalada é maior que as barreiras para sua prática, conquistando adeptos fiéis e felizes. Neste caso a felicidade ficou evidente nas respostas de grande parte dos participantes. Ela vem atrelada, fundamentalmente, a possibilidade de se conectar com a natureza e eventualmente, de experimentar o sentimento de transcendência.

Cada ciclista sente e expressa seu amor pela prática de forma particular, mas os relatos convergem e fortalecem aspectos importantes da análise, nos permitindo concluir que as pedaladas ao ar livre representam mais do que uma simples atividade física para os participantes. Há a produção de um vínculo forte entre o indivíduo e a bicicleta, que se produz através das experiências afetivas. Concluimos que a necessidade de investimento público em infraestrutura e segurança é urgente e uma

condição para atrair mais ciclistas. É preciso, como afirmam, Rechia et al (2016), garantir que cada cidadão tenha seu espaço de mobilidade pela cidade.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Carmen Maria; MALFIOLETE, Leandro Dri. A bicicleta, o corpo e a hipermodernidade. **EFDeportes**, Revista Digital, n. 180, maio 2013. Disponível em: <https://efdeportes.com/efd180/a-bicicleta-o-corpo-e-a-hipermodernidade.htm>. Acesso em: 25 jul. 2023.

AGUIAR, Carmen Maria; MALFIOLETE, Leandro Dri. Sentido de adesão ao mountain bike na relação ser humano-natureza. **Revista Alesde**, Curitiba, v. 12, n. 1, p. 85-95, abr. 2012. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/alesde/article/view/24777>. Acesso em: 31 jul. 2023.

ALVES, Gehysa Guimarães et al. Percepção de saúde e felicidade entre trabalhadores da Estratégia Saúde da Família de um município do sul do Brasil. **Aletheia**, v. 52, n. 2, p. 108-122, jul./dez. 2019. Disponível em: <https://pepsic.bvsalud.org/pdf/aletheia/v52n2/v52n2a09.pdf>. Acesso em: 15 set. 2024.

ANDRADE, Alexandre; DE LIZ, Carla Maria. Análise qualitativa dos motivos de adesão e desistência da musculação em academias. **Revista Brasileira de Ciência do Esporte**, v. 38, n. 3, p. 267, 2016. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbce/a/gffmp7zVjZgBChtQfnKpGnz/?format=pdf>. Acesso em: 15 set. 2024.

AQUINO, Cássio Adriano Braz; MARTINS, José Clerton de Oliveira. Ócio, lazer e tempo livre na sociedade do consumo e do trabalho. **Revista Mal-Estar e Subjetividade**, Fortaleza, v. 7, n. 2, set. 2007. Disponível em: https://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-61482007000200013. Acesso em: 15 set. 2024.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO SETOR DE BICICLETAS. Vendas de bicicletas no Brasil tiveram aumento de 118% em julho. **Blog Aliança Bike**, 31 jul. 2020. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/vendas-em-julho/>. Acesso em: 12 fev. 2023.

BETRÁN, Javier Oliveira; BETRÁN, Alberto Oliveira. Las actividades físicas de aventura en la naturaleza (AFAN): revisión de la taxonomía (1995-2015) y tablas de clasificación e identificación de las prácticas. **Apunts: Educación Física y Deportes**, n. 124, p. 71-88, abr./jun. 2016. Disponível em: <https://revista-apunts.com/las-actividades-fisicas-de-aventura-en-la-naturaleza-afan-revision-de-la-taxonomia-1995-2015-y-tablas-de-clasificacion-e-identificacion-de-las-practicas/>. Acesso em: 14 set. 2024.

BITTENCOURT, Iglbert et al. Teoria do fluxo e aprendizagem no contexto brasileiro: uma revisão sistemática de literatura. **Estudos de Psicologia**. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/ep/a/TZHF8h6nCtyC8GycVwpC99J/?format=pdf>. Acesso em: 15 set. 2024.

BLOG ES HOJE. **Número de usuários de bicicleta públicas aumenta 120% em Vitória**. 28 jan. 2022. Disponível em: <https://eshoje.com.br/2022/01/numero-de-usuarios-de-bicicletas-publicas-aumenta-120-em-vitoria/>. Acesso em: 12 fev. 2023.

BRAGA, Iara Falleiros; DOS SANTOS, Andrêza Roberta Bezerra. Concepções de lazer sob a perspectiva dos adultos. **LICERE – Revista do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer**, v. 22, n. 4, p. 285-316, 2019.

CAMARGO, Edina Maria de. **Barreiras e facilitadores para o uso de bicicleta em adultos na cidade de Curitiba: um estudo com grupos focais**. Curitiba: UFPR, [s.d.]. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/27887>. Acesso em: 27 out. 2023.

CAMARGO, Edina Maria de *et al.* Desenvolvimento e validade de um instrumento para avaliar as barreiras percebidas pelos adolescentes para o deslocamento ativo para a escola. **Retos: nuevas tendencias en educación física, deporte y recreación**, n. 60, p. 332-340, 2024.

CARMINATTI, Lorival José; GIUSTINA, Milton Della; XAVIER, Giselle Noceti Ammon. Promovendo o uso da bicicleta para uma vida mais saudável. **Dia a Dia Educação**. Disponível em: http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/2010/artigos_teses/EDUCACA_O_FISICA/artigos/ciclismo.pdf. Acesso em: 31 jul. 2023.

CARVALHO, Isabel Cristina de Moura; STEIL, Carlos Alberto. Natureza e imaginação: o deus da ecologia no horizonte moral do ambientalismo. **Ambiente & Sociedade**, v. 16, p. 103-118, 2013.

CARVALHO, Mauren Lopes de; FREITAS, Carlos Machado de. Pedalando em busca de alternativa saudável e sustentável. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 17, n. 6, p. 1617-1628, jun. 2012. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csc/a/zgCsGn9mvGdSfjMcHZCkDp/?lang=pt>. Acesso em: 26 jul. 2023.

CASTILHO, César Teixeira. Atuação profissional e mountain bike: um elo perdido no ensino da educação física. **Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte**. Disponível em: <http://congressos.cbce.org.br/index.php/conbrace2013/5conice/paper/viewFile/4949/2848>. Acesso em: 30 jul. 2023.

COMIN, Fabio Scorsolini; DOS SANTOS, Manoel Antônio. O estudo científico da felicidade e a promoção da saúde: revisão integrativa da literatura. **Revista Latino-Americana de Enfermagem**. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rlae/a/TvRZgKWyptwx6YMYsLMkRZG/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em: 15 set. 2024.

COSTA, Vera Lucia de Menezes *et al.* A relação entre ciclismo, meio ambiente e mobilidade urbana. **EFDeportes**, Revista Digital. Disponível em: <https://www.efdeportes.com/efd150/ciclismo-meio-ambiente-e-mobilidade-urbana.htm>. Acesso em: 15 set. 2024.

COSTA, Vera Lucia M.; LACERDA, Yara. Caminhadas por lazer na natureza: das experiências de envolvimento à espiritualidade. **Fiep Bulletin Online**, v. 79, n. 2, 2013. Disponível em: <https://ojs.fiepbulletin.net/fiepbulletin/article/view/3387>. Acesso em: 5 jun. 2025.

CRESWELL, John W. **Projeto de pesquisa**. Moodle USP. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/696271/mod_resource/content/1/Creswell.pdf. Acesso em: 8 set. 2024.

DUMAZEDIER, Joffre. **Lazer e cultura popular**. São Paulo: Perspectiva, 1976.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GODTSFRIEDT, Jonas. Prática do lazer: uma revisão de conceitos, barreiras e facilitadores. **EFDeportes**, Revista Digital. Disponível em: [https://www.efdeportes.com/efd142/pratica-do-lazer-uma-revisao-de-conceitos.htm#:~:text=Pr%C3%A1tica%20do%20lazer%3A%20uma%20revis%C3%A3o%20de%20conceitos%2C%20barreiras%20e%20facilitadores&text=Toda%20atividade%20que%20a%20pessoa,uma%20sens%C3%A7%C3%A3o%20de%20bem%20estar](https://www.efdeportes.com/efd142/pratica-do-lazer-uma-revisao-de-conceitos.htm#:~:text=Pr%C3%A1tica%20do%20lazer%3A%20uma%20revis%C3%A3o%20de%20conceitos%2C%20barreiras%20e%20facilitadores&text=Toda%20atividade%20que%20a%20pessoa,uma%20sens%C3%A7%C3%A3o%20de%20bem%20estar.). Acesso em: 7 maio 2024.

GOELLNER, Silvana Vilodre *et al.* Lazer e gênero nos programas de esporte e lazer das cidades. **Licere**, Belo Horizonte, v. 13, n. 2, p. 1-20, jun. 2010. Disponível em: <https://www.uel.br/revistas/uel/index.php/licere/article/view/6474>. Acesso em: 19 jul. 2024.

JOUKOSKI, Simone *et al.* **Pensar a Prática**, Goiânia, v. 19, n. 3, jul./set. 2016. Disponível em: <https://pesquisa.bvsalud.org/porta1/resource/pt/biblio-913100>. Acesso em: 1 ago. 2023.

KIENTEKA, Marilson *et al.* Aspectos quantitativos e qualitativos sobre as barreiras para o uso de bicicleta em adultos de Curitiba, Brasil. **Revista Brasileira de Cineantropometria e Desempenho Humano**, v. 20, n. 1, p. 29-42, 2018.

LIMA, Dartel Ferrari de *et al.* A promoção do ciclismo urbano como medida de prevenção para comportamentos sedentários. **EFDeportes**, Revista Digital. Disponível em: <https://efdeportes.com/efdeportes/index.php/EFDeportes/article/view/3896/1826>. Acesso em: 12 fev. 2023.

MACHADO, José Ronaldo de Freitas. Metodologias de pesquisa: um diálogo quantitativo, qualitativo e quanti-qualitativo. **Revista Devir Educação**, Lavras, v. 7, n. 1, e-697, 2023.

MARCELLINO, Nelson Carvalho. **Lazer e educação**. Campinas: Papirus, 1998.

MURTA, Irene Benevides Dutra. Ressignificação do espaço urbano: a bicicleta como meio de transporte e lazer. **Revista Brasileira de Estudos do Lazer**. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/rbel/article/view/570>. Acesso em: 26 out. 2023.

OBSERVA VIX. **Plano ciclovitário do município de Vitória-ES**: relatório técnico. Disponível em: <https://observavix.vitoria.es.gov.br/Arquivo/2101>. Acesso em: 8 set. 2024.

ONU-Habitat. **Transporte Urbano COVID-19**: mensagens-chave. 2020. Disponível no acervo do Observatório da Bicicleta.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **WHO Director-General's opening remarks at the media briefing on COVID-19**, 11 March 2020. Genebra: OMS, 2020. Disponível em: <https://www.who.int/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020>. Acesso em: 8 maio 2025.

PAIXÃO, Jair Antonio da; KOWALSKI, Marizabei. Fatores intervenientes à prática de mountain bike junto à natureza. **Estudos de Psicologia**, v. 30, n. 4, p. 561-568, out./dez. 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/estpsi/a/WWDpm4jSyxWdgkGBDqvwKnP/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 24 jul. 2023.

SANTOS, Herbette Felipe Rocha Silva; SEVERINO, Wallace Emeson Procópio. **Motivo para adesão e permanência na prática da musculação**. Monografia. UFAL. Disponível em: <https://www.repositorio.ufal.br/jspui/bitstream/123456789/9715/1/Motivos%20para%20ades%C3%A3o%20e%20perman%C3%Aancia%20na%20pr%C3%Aatica%20da%20muscula%C3%A7%C3%A3o.pdf>. Acesso em: 15 set. 2024.

SANTOS, Luiz Eduardo Pereira Ferreira dos; SANTOS, Janio Laurentino de Jesus. Planejamento e mobilidade urbana no Brasil: o uso da bicicleta como uma nova maneira de pensar e construir a cidade. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 14, n. 1, p. 113-137, 2022. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rdc/a/XPxB4Y96778C7L8qx6Z7cGs/>. Acesso em: 15 set. 2024.

SCLIAR, Moacyr. História do conceito de saúde. **Physis: Revista de Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 1, p. 29-41, 2007. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/physis/a/WNtwLvWQRFbscbzCywV9wGq/>. Acesso em: 2 set. 2024.

SILVEIRA, Denise Tolfo; GERHARDT, Tatiana Engel. **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: UFRGS, [s.d.]. Disponível em: <https://www.ufrgs.br/cursopgdr/downloadsSerie/derad005.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2023.

UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME. Movimento é vida: atividades físicas e esportivas para todas as pessoas. **Relatório Nacional de Desenvolvimento Humano do Brasil 2017**. Disponível em: <https://www.undp.org/pt/brazil/publications/movimento-e-vida-atividades-fisicas-e-esportivas-para-todas-pessoas-relatorio-nacional-de-desenvolvimento-humano-do-brasil-2017>. Acesso em: 7 maio 2024.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global action plan on physical activity 2018–2030: more active people for a healthier world**. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241514187>. Acesso em: 17 nov. 2023.

Endereço dos(as) Autores(as):

Lara Júlia Rodrigues Marcelos
Endereço eletrônico: lara.marcelos29@gmail.com

Pedro Augusto Carvalho
Endereço eletrônico: pedroaugustocarvalho027@gmail.com

Ana Paula Silva Santava
Endereço eletrônico: anapaulasilva5991@gmail.com

Ana Carolina Capellini Rigoni
Endereço eletrônico: anacarolinarigoni@yahoo.com.br