

**FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE REGIONAL DE BLUMENAU - FURB  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E DA COMUNICAÇÃO - CCHC  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL -  
PPGDR  
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

**ANNA CAROLINA CLASEN ANESI DE NOVAES DUTRA COIROLO**

**CICLISMO RECREACIONAL E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: análise  
das motivações dos ciclistas de Blumenau/SC**

**BLUMENAU**

**2022**

**ANNA CAROLINA CLASEN ANESI DE NOVAES DUTRA COIROLO**

**CICLISMO RECREACIONAL E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: análise  
das motivações dos ciclistas de Blumenau/SC**

Projeto de Dissertação - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional (PPGDR) do Centro de Ciências Humanas e da Comunicação (CCHC) da Universidade Regional de Blumenau (FURB), como requisito parcial para obtenção de grau de Mestre em Desenvolvimento Regional.

Orientador: Prof. Dr. Clóvis Reis – Orientador

**BLUMENAU**

**2022**

Ficha catalográfica elaborada por Everaldo Nunes – CRB 14/1199  
Biblioteca Universitária da FURB

---

C679c

Coirol, Anna Carolina Clasen Anesi de Novaes Dutra, 1994-  
Ciclismo recreacional e desenvolvimento sustentável: análise das  
motivações dos ciclistas de Blumenau/SC / Anna Carolina Clasen Anesi de  
Novaes Dutra Coirol. - Blumenau, 2022.  
132 f. : il.

Orientador: Clóvis Reis.

Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Universidade  
Regional de Blumenau, Centro de Ciências Humanas e da Comunicação,  
Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional.

Bibliografia: p. 115-123.

1. Desenvolvimento regional. 2. Desenvolvimento sustentável. 3. Lazer. 4.  
Lazer - Aspectos sociais. 5. Esportes - Aspectos psicológicos. 6. Ciclismo. 7.  
Ciclismo - Blumenau (SC). 8. Personalidade e motivação. I. Reis, Clóvis,  
1968-. II. Universidade Regional de Blumenau. Programa de Pós-Graduação  
em Desenvolvimento Regional. III. Título.

---

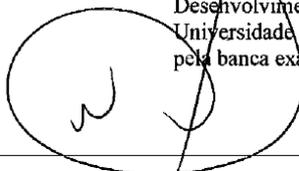
CDD 338.9

**CICLISMO RECREACIONAL E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL:  
ANÁLISE DAS MOTIVAÇÕES DOS CICLISTAS DE BLUMENAU/SC**

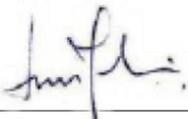
Por

**ANNA CAROLINA CLASEN ANESI DE NOVAES DUTRA COIROLO**

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional – PPGDR, da Universidade Regional de Blumenau – FURB, pela banca examinadora formada por:



Presidente: Prof. Dr. Clovis Reis - FURB

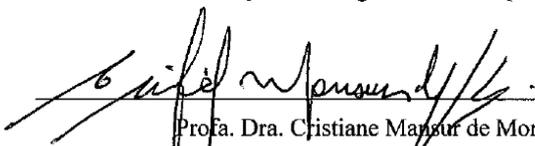


Membro: Prof. Dr. Luiz Carlos da Silva Flores – UNIVALI



Membro: Prof. Dr. Leonardo Brandão - FURB

Membro: Prof. Dr. Cynthia Morgana Boos de Quadros - FURB - suplente



Prof. Dra. Cristiane Mansur de Moraes Souza  
Coordenadora do Programa de Pós-Graduação em  
Desenvolvimento Regional

Blumenau, 27 de junho de 2022.

Dedico este trabalho a todos os ciclistas que tiveram suas vidas ceifadas pela imprudência, em especial a cicloativista Marina Harkot e a Paulo André Braga.

(Paulo Lexotan)

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus por todas as portas abertas e oportunidades que apareceram e aparecerão. Tudo está interligado.

À minha família, pelo suporte e compreensão. Em especial, meus pais, Natascha Giovanka Clasen Anesi de Novaes e Oséias de Novaes, ao meu avô, Luiz Anesi. A minha avó, Elke Clasen Anesi (in memorium) que apesar de não ter mais corpo físico nesta terra se manifesta todos os dias através dos valores e ideais que me ensino. Se sou quem sou e estou onde estou, foi porque ela plantou uma linda semente em mim.

Ao meu companheiro, Tales Dutra Coirolo.

Ao meu orientador, professor Dr. Clóvis Reis, profissional e pessoa incrível. Obrigada por estar comigo nesta caminhada que é a dissertação. Minha eterna gratidão pelos seis estágios docentes que fiz ao seu lado, apesar de não precisar ter feito nenhum. Cada estágio me proporcionou a experiência necessária para conduzir uma excelente aula, buscando sempre a melhor formação acadêmica e social dos alunos. A todos os envolvidos com os cursos de comunicação da FURB, PP e JOR, principalmente todos os meus aluninhos queridos.

Obrigada a todos do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional. A Kathleen Simone Hüskes por todo carinho, boas conversas e risadas (e indignações também). A minha amiga e colega Marly, que em tantos momentos nos apoiamos uma na outra durante essa trajetória que parecia nunca ter fim. A Gabriela Schmidt, por ser uma amiga companheira, do mestrado para vida. A Bruna, Leo, Flávio, Tiago, Fernanda, Flávia e todos aqueles que fizeram parte da jornada. Ao professor Dr. Marcos Mattedi, por todos os momentos de reflexão e boas risadas.

Agradeço a Debóra dos Santos, por todo o suporte em relação às análises estatísticas.

Agradeço a todos os respondentes por disponibilizarem de seu valioso tempo e compartilharem suas experiências. Em especial ao Marco Rebello, da Escola Nacional de Trânsito de Blumenau, por sempre prestar informações preciosas para a realização dessa dissertação.

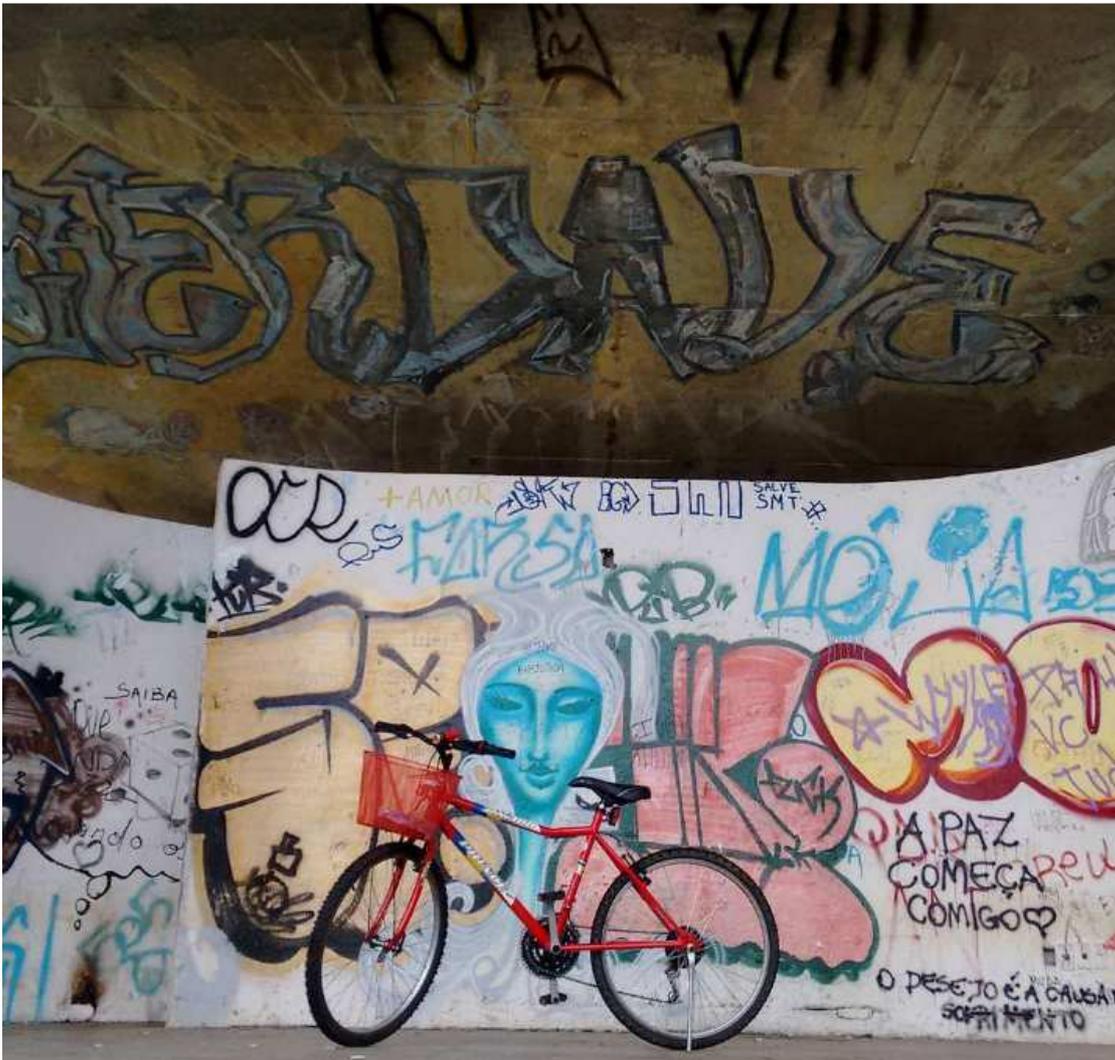
Agradeço a FURB e a CAPES, pela oportunidade de mestrar como bolsista. Em especial a todos os trabalhadores e trabalhadoras que com o suor do seu trabalho pagam seus impostos que permitem que pessoas como eu possamos pesquisar e estudar assuntos que são em prol de uma sociedade mais justa e sustentável.

A mim mesma, por não ter desistido e ido atrás do meu sonho de infância – Dar aula na FURB!

Por fim, a minha companheira de estradas e quilômetros – minha bici de cestinha vermelha.

Obrigada!

Bici de cestinha vermelha



Fonte: acervo da autora.



Fonte: autor desconhecido.

## RESUMO

Considerando que o desenvolvimento da região se dá por diversas formas, é importante identificar se esse desenvolvimento leva a sustentabilidade em princípios ambientais, políticos, econômicos, sociais e culturais. O presente estudo teve por objetivo analisar a relação entre lazer e desenvolvimento sustentável a partir das motivações que levam os blumenauenses a praticar ciclismo recreacional. Com tal fim, a pesquisa buscou identificar as relações estabelecidas entre desenvolvimento sustentável e lazer; apresentar as motivações dos praticantes de ciclismo recreacional em Blumenau; refletir sobre os impactos do ciclismo recreacional para o desenvolvimento sustentável e fornecer subsídios para uma avaliação da infraestrutura ciclística do município. A natureza da pesquisa é classificada como aplicada, no que se refere à abordagem do problema, é quantitativa e, quanto aos seus objetivos, é exploratória-descritiva. Utilizou-se como procedimentos metodológicos a pesquisa bibliográfica, o levantamento bibliométrico, a pesquisa documental, entrevistas, aplicação de questionário e observação participante. A coleta e a discussão dos resultados se estruturaram a partir de procedimentos estatísticos e analíticos. Com os resultados, identificou-se as relações e os impactos entre lazer e desenvolvimento sustentável, as motivações para o ciclismo. A pesquisa fornece subsídios para o desenvolvimento sustentável de Blumenau.

**Palavras-chave:** desenvolvimento sustentável; lazer; ciclismo; motivações.

## ABSTRACT

Considering that the region's development takes place in different ways, it is important to identify that this development leads to progress and sustainability in environmental, political, economic, social and cultural principles. The present study aimed to analyze the relationship between leisure and sustainable development from the motivations that lead Blumenauenses to practice recreational cycling. To this end, the research sought to identify the relationships established between regional development and leisure; present the motivations of recreational cycling practitioners in Blumenau; reflect on the impacts of recreational cycling for sustainable development and provide subsidies for an assessment of the city's cycling infrastructure. The nature of the research is classified as applied, with regard to the approach to the problem, it is quantitative and, in terms of its objectives, it is exploratory-descriptive. Bibliographic research, bibliometric survey, documental research, interviews, questionnaire application and participant observation were used as methodological procedures. The collection and discussion of results was structured from statistical and analytical procedures. With the results, it was identified the relationships and impacts between leisure and regional development, the motivations for cycling and in addition to providing subsidies for the sustainable development of Blumenau.

**Keywords:** development; leisure; cycling; motivations.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Modelo Conceitual.....	40
Figura 2 - Rede Cicloviária .....	54
Figura 3 - Pirâmide de Maslow .....	56
Figura 4 - Símbolos da MEE .....	78
Figura 5 - BOOTSTRAP .....	79
Figura 6 - Malha Cicloviária da Rua Amazonas de Blumenau/SC.....	84
Figura 7 - Malha Cicloviária da Rua Hermann Huscher de Blumenau/SC.....	84
Figura 8 - Malha Cicloviária da Avenida Beira Rio e da Avenida Martin Luther de Blumenau/SC.....	86
Figura 9 - Avenida Martin Luther de Blumenau/SC .....	87
Figura 10 - Malha Viária da Rua Itajaí de Blumenau/SC .....	89
Figura 11 - Malha Viária da Rua Antônio Treis e República Argentina de Blumenau/SC .....	89
Figura 12 - Obras a Rua Bahia: Implementação do Passeio Compartilhado em Blumenau/SC .....	92
Figura 13 - Rua Dois de Setembro em Blumenau/SC.....	92
Figura 14 - Blumenau/SC por outros ângulos .....	93
Figura 15 - Rua Almirante Barroso de Blumenau/SC.....	95
Figura 16 - Rua Humberto de Campos de Blumenau/SC.....	96
Figura 17 - Ciclofaixas Recém Implementadas em Blumenau/SC .....	96
Figura 18 - Passeio Ciclístico SENAC Blumenau/SC .....	98
Figura 19 - Manifestação “Fecha-faixa” .....	104

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Dimensões das motivações ELM .....	35
Quadro 2 - Dimensões sustentabilidade e desmotivações .....	36
Quadro 3 - Rotas conforme levantamento de dados com ciclistas recreacionais.....	37
Quadro 4 - Síntese dos objetivos e procedimentos metodológicos da pesquisa.....	39
Quadro 5 - Dimensões do Desenvolvimento Sustentável .....	43
Quadro 6 - Modelos de Bicicleta ABRACICLO.....	48
Quadro 7 - Dimensões da Escala de Motivação para o Lazer .....	57
Quadro 8 - Ruas Percorridas da Região Norte de Blumenau/SC .....	82
Quadro 9 - Ruas Percorridas na Região Central de Blumenau/SC.....	85
Quadro 10 - Ruas Percorridas na Região Leste de Blumenau/SC.....	87
Quadro 11 - Ruas Percorridas na Região Central e Norte de Blumenau/SC.....	90
Quadro 12 - Ruas Percorridas na Região Oeste de Blumenau/SC .....	93
Quadro 13 - Ruas Percorridas Rota Ciclística SENAC de Blumenau/SC.....	97
Quadro 14 - Acidentes Envolvendo Bicicletas de 2015 a 2021 .....	107
Quadro 15 - Ruas mais Citadas e Tipo de Malha Cicloviária .....	109

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Localização Blumenau/SC .....	60
Mapa 2 - Região Central e Início da Região Sul de Blumenau/SC.....	82
Mapa 3 - Rota da Região Central de Blumenau/SC .....	85
Mapa 4 - Rota da Região Central e de Parte da Região Leste de Blumenau/SC.....	88
Mapa 5 - Rota da Região Central e Início da Norte de Blumenau/SC .....	90
Mapa 6 - Rota da Região Central e Início da Região Oeste de Blumenau/SC.....	94
Mapa 7 - Rota Passeio Ciclístico SENAC de Blumenau/SC.....	97
Mapa 8 - Malha Cicloviária de Blumenau/SC.....	106
Mapa 9 - Vias com Maior Fluxo de Ciclistas Recreacionais em Blumenau/SC .....	108
Mapa 10 - Bairros com Maior Fluxo de Ciclistas Recreacionais em Blumenau/SC.....	110
Mapa 11 - Cidades Vizinhas com Maior Fluxo de Ciclistas Recreacionais de Blumenau/SC .....	111

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 2 - Produção Total de Bicycletas por modelos em 2019 (MIP) .....	50
Gráfico 3 - Extensão de Ciclovias por Milhão de Habitantes (comparativo de Blumenau com outras cidades) .....	53

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Pesquisa na Base de dados da Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações .....	28
Tabela 2 - Pesquisa na Base de dados da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações FURB..	28
Tabela 3 - Levantamento Bibliométrico na base de dados CAPES utilizando os termos: desenvolvimento sustentável, lazer, ciclismo, motivações – Cenário Nacional .....	32
Tabela 4 - Pesquisa na base de dados da Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações com os termos: desenvolvimento, lazer, ciclismo, motivações .....	33
Tabela 5 - Perguntas do Questionário .....	61
Tabela 6 - Variáveis Sociodemográficas dos Pesquisados .....	62
Tabela 7 - Perfil do Ciclista Recreacional .....	63
Tabela 8 - Hábitos do Ciclista Recreacional .....	64
Tabela 9 - Ruas e Bairros mais citados.....	65
Tabela 10 - Ruas e Bairros mais citados.....	66
Tabela 11 - Confiabilidade do Estudo pelo Alfa Cronbach.....	67
Tabela 12 - Valores Descritivos do Consumo .....	68
Tabela 13 - Motivações para o Ciclismo Recreacional e Gênero.....	71
Tabela 14 - Cruzamento Dimensões e Idades dos ciclistas .....	71
Tabela 15 - Cruzamento Dimensões e Escolaridade dos ciclistas.....	73
Tabela 16 - Cruzamento Dimensões e Renda dos ciclistas .....	73
Tabela 17 - Cruzamento Dimensões e Tempo de Ciclismo .....	74
Tabela 18 - Correlações de Spearmann e a Dimensão Desmotivações.....	75
Tabela 19 - Análise de Cluster .....	76
Tabela 20 - Relações, Carga do Caminho, R- Quadrado e Sig. ....	80
Tabela 21 - Qualidade do Modelo .....	80
Tabela 22 - Critério de Fornell-Larcker .....	81

## LISTA DE ABREVIACÕES

ABCiclovias	Associação Blumenauense Pró-Ciclovias
ABRACICLO	Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares
ABRADIBI	Associação Brasileira da Indústria, Comércio, Importação e Exportação de Bicicletas, Peças e Acessórios
ANPT	Associação Nacional de Transportes Públicos
BDTD	Banco Digital de Teses e Dissertações
BDTD/FURB	Banco Digital de Teses e Dissertações da Universidade Regional de Blumenau
EML	Escala de Motivações para o Lazer
LMS	<i>Leisure Motivation Scale</i>
MIP	<i>Manaus Industrial Pole</i>
MTB	<i>Mountain Bike</i>
ODM	Objetivos de Desenvolvimento do Milênio
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PMB	Prefeitura Municipal de Blumenau
SENAC	Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial
SEPLAN	Secretária Municipal de Planejamento Urbano
SETERB	Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte
UCB	União dos Ciclistas do Brasil

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>18</b>
1.1 DELIMITAÇÃO DO TEMA .....	19
1.1.1 Contextualização do tema .....	20
1.2 QUESTÕES DE PESQUISA .....	24
1.3 PRESSUPOSTOS.....	24
1.4 OBJETIVOS DA PESQUISA .....	27
1.4.1 Objetivo geral.....	27
1.4.2 Objetivos específicos.....	27
1.5 JUSTIFICATIVA .....	27
1.5.1 Relevância teórica .....	27
1.5.2 Relevância prática .....	28
<b>2 METODOLOGIA.....</b>	<b>30</b>
2.1 CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA .....	30
2.2 PROCEDIMENTOS TÉCNICOS .....	31
2.2.1 Pesquisa bibliográfica .....	31
2.2.2 Pesquisa Bibliométrica.....	32
2.2.3 Pesquisa documental .....	34
2.2.4 Aplicação de questionário e análise de dados .....	34
2.2.5 Observação participante .....	36
2.2.6 Entrevistas .....	38
2.3 CONTRIBUIÇÃO DA PESQUISA .....	38
<b>3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....</b>	<b>40</b>
3.1 DESENVOLVIMENTO REGIONAL .....	40
3.1.1 Desenvolvimento sustentável.....	42
3.2 LAZER, BICICLETA E MOBILIDADE.....	45
3.2.1 Lazer.....	45
3.2.2 Bicicleta: da criação à crise.....	46
3.2.3 Modelos de bicicletas, usos e comercialização .....	48
3.2.4 Ciclismo .....	50
3.2.5 Mobilidade urbana sustentável e a cidade de Blumenau/SC.....	51
3.3 MOTIVAÇÕES .....	54
3.3.1 Escala de motivação para o lazer (EML) .....	56

<b>4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE RESULTADOS DA PESQUISA .....</b>	<b>59</b>
4.1 APRESENTAÇÃO DO MUNICÍPIO DE BLUMENAU/SC.....	59
4.2 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS DA PESQUISA.....	61
4.2.1 Características da amostra.....	61
4.2.2 Perfil e hábitos dos ciclistas .....	61
4.2.3 Mobilidade urbana e rotas .....	65
4.3 CONFIABILIDADE DO ESTUDO .....	67
4.4 RESULTADOS DESCRITIVOS .....	67
4.5 CORRELAÇÕES DE SPEARMANN .....	74
4.6 ANÁLISE DE CLUSTER.....	76
4.7 MODELAGEM DE EQUAÇÃO ESTRUTURAL .....	77
4.8 OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE.....	81
4.8.1 Rota 1 - Principais vias da região norte de Blumenau/SC (02/09/2021) .....	82
4.8.2 Rota 2 - Principais vias da região central de Blumenau/SC (05/09/2021).....	85
4.8.3 Rota 3 - Principais vias da região leste de Blumenau/SC .....	87
4.8.4 Rota 4 - Principais vias da região norte de Blumenau/SC .....	90
4.8.5 Rota 5 - Principais vias da região oeste de Blumenau/SC (03/11/2021) .....	93
4.8.6 Rota 6 - Rota ciclística SENAC (03/11/2021) .....	97
4.9 PRINCIPAIS DESCOBERTAS DA PESQUISA .....	99
4.9.1 Lazer e desenvolvimento sustentável .....	99
4.9.2 Motivações dos ciclistas recreacionais.....	100
4.9.3 Impactos do ciclismo recreacional para o desenvolvimento sustentável .....	102
4.9.4 Elaboração cartográfica.....	105
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>112</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>115</b>
<b>APÊNDICE A - Formulário de pesquisa.....</b>	<b>124</b>
<b>APÊNDICE B - Ruas citadas na pesquisa.....</b>	<b>127</b>
<b>APÊNDICE C - Bairros Blumenau e cidades vizinhas citadas .....</b>	<b>129</b>
<b>APÊNDICE D - Localidades mais citadas.....</b>	<b>130</b>
<b>APÊNDICE E - Outras cidades citadas.....</b>	<b>131</b>
<b>APÊNDICE F - Matéria Jornal de Santa Catarina.....</b>	<b>132</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Esta dissertação busca analisar a relação entre lazer e desenvolvimento sustentável a partir das motivações que levam blumenauenses a praticarem ciclismo recreacional. O modelo conceitual do estudo se fundamenta na relação entre desenvolvimento sustentável, lazer, ciclismo e motivações.

O desenvolvimento é usualmente associado ao crescimento econômico, entretanto, não se limita a isso, pois adere a amplas questões, entre elas, a compreensão da região, do território e do espaço, que por vezes são entendidos de forma distinta, mas que sofrem as implicações do modelo de desenvolvimento que as rege. O desenvolvimento regional, segundo Mattedi (2015) tem ampla abrangência e seus tributos se referem às suas multi direções, dimensões e significados, que podem ser interpretados por meio do progresso ou retrocesso; ou/e conforme o grupo social; assim como por intermédio de aspectos econômicos, sociais, políticos, culturais e ambientais. Destes últimos aspectos, Sachs (1993) elabora as dimensões do desenvolvimento Sustentável, um modelo de desenvolvimento recente e que surgiu da urgência de “satisfazer as necessidades da geração atual, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem as suas próprias necessidades” (BRUTLAND, 1987).

Entre as necessidades presentes e futuras das pessoas, o lazer é uma dessas necessidades. O lazer, no decorrer dos anos, foi sendo entendido de formas diversas, principalmente no âmbito acadêmico. Anteriormente, era pensando como um instrumento de vitalidade servil ao trabalhar. Em dias atuais, o lazer pode ser visto por diferentes vieses, mas a busca por qualidade de vida e descanso está atrelado a ele. A prática do lazer, segundo os autores Dumazedier (1980) e Camargo (1996), pode se dá por seis conteúdos culturais (ou formas), sendo eles: sociais, artísticos, turísticos, físico esportivo, intelectual e manual. As atividades e os motivos são diversos, além da possibilidade de ser praticado de forma individual ou coletiva. As relações entre o desenvolvimento e o lazer, assim como o esporte, são muitas, porém são ainda poucos exploradas. Para Brandão “difícilmente podemos projetar sociedades amplamente desenvolvidas e sustentáveis sem com que o esporte e o lazer dela façam parte ou ocupem lugar primoroso” (BRANDÃO, 2019, p. 8). A associação entre o lazer e o esporte [ou atividade física] pode se dar por muitos meios, entre eles o ciclismo.

A prática do ciclismo se dá pelo uso da bicicleta, em que o seu condutor é ao mesmo tempo piloto, motor e passageiro. Entretanto, o uso da bicicleta é dinâmico, pois, além do lazer e esporte, representa mobilidade, trabalho, entre outros. Marginalizada pela cultura do automóvel (OOSTERHUIS, 2016), a bicicleta promove diversos benefícios, inclusive se

utilizada como meio de lazer. Do mesmo modo, as motivações que levam a escolha da bicicleta como veículo promotor de recreação são individuais de cada ciclista, pois o seu uso gera gratificações. Maslow (MASLOW apud ANGELO, 2010) traz em sua obra as necessidades do ser humano, que vão desde as fisiológicas até as relativas ao ego, a bicicleta se encaixa em todas elas. Por outro lado, os autores Beard e Ragheb (1983) escalonam em sua obra as motivações para o lazer<sup>1</sup>, esporte e turismo, e o uso da bicicleta pode ser motivado, em linhas gerais, por quatro dimensões: sociais, inibição de estímulo (estresse), domínio de competência e intelectual

Com efeito, a pesquisa buscou analisar as relações entre lazer e desenvolvimento sustentável a partir das motivações que levam blumenauenses a praticar ciclismo recreacional. O trabalho se estrutura em cinco capítulos. O primeiro inclui a introdução e as principais características da pesquisa. O segundo capítulo apresenta a metodologia que orientará o trabalho. O terceiro capítulo expõe o marco teórico que dá base e sustenta a pesquisa. O quarto capítulo apresentação e discussão de resultados da pesquisa. Para finalizar, o quinto capítulo, as considerações finais dessa pesquisa e sugestões de trabalhos futuros.

## 1.1 DELIMITAÇÃO DO TEMA

Esta pesquisa tem o objetivo de analisar a relação entre lazer e desenvolvimento sustentável a partir das transformações produzidas pelo ciclismo em Blumenau/SC e as motivações que levam o ciclista blumenauense a pedalar recreativamente. Desse modo, se enquadra na linha de pesquisa Dinâmicas Socioeconômicas no Território do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional – PPGDR da Universidade Regional de Blumenau - FURB, que estuda a distribuição setorial e espacial da atividade produtiva, incluindo questões específicas como arranjos produtivos locais, processos de clusterização e redes de cooperação. O trabalho se soma à investigação anterior entre turismo (cicloturismo) e desenvolvimento

---

<sup>1</sup> Apesar de no dia a dia lazer e recreação serem consideradas palavras com um mesmo significado, elas têm raízes etimológicas opostas. Em linha gerais, a palavra lazer diz respeito a práticas culturais consideradas lícitas, vindo do termo latino, *licere*. Já a recreação vem do sentido de recrear algo, tornar novo, recuperar; do termo latino *recreare*. Conforme a autora, Christiane Gomes (2008, p. 88) as palavras recreação e lazer remete a construções inter-relacionadas com o mundo do trabalho, porém diferenciadas no sentido original com que foram gestadas. Enquanto o lazer diz respeito, primeiramente, às práticas culturais consideradas "lícitas", sendo depois encaminhado para o estabelecimento de um tempo livre" reivindicado pelos trabalhadores, a recreação direciona-se para o divertimento, para a ocupação saudável e útil desse tempo vago, tendo em vista a própria recuperação do trabalho produtivo ou escolar. Essa recuperação, entretanto, poderia acontecer em diferentes momentos da vida social, e não apenas no lazer, apesar de este ser colocado como o espaço de tempo mais apropriado para a diversão institucionalizada, como será tratado a seguir.

regional do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional (PPGDR) de Busarello (2020).

### 1.1.1 Contextualização do tema

Conceituar desenvolvimento é uma tarefa que exige o olhar atento a muitas possibilidades teóricas e relações de interesse. Por vezes, o desenvolvimento é ligado ou até mesmo limitado a questões estritamente econômicas e de crescimento. Habitualmente, o desenvolvimento é associado também a adjetivos como: econômico, social, regional, endógeno, sustentável, territorial sustentável, entre outros. Nessa perspectiva, é necessário distinguir crescimento e desenvolvimento. Sachs (2004), explica que:

O desenvolvimento, distinto do crescimento econômico, cumpre esse requisito, na medida em que os objetivos do desenvolvimento vão bem além da mera multiplicação da riqueza material. O crescimento é uma condição necessária, mas de forma alguma suficiente (muito menos é um objeto em si mesmo), para se alcançar a meta de uma vida melhor, mais feliz e mais completa para todos. (SACHS, 2004, p. 13)

Dessa forma, o desenvolvimento integral é o desenvolvimento anelado já que combina múltiplos elementos, “[...] um processo referido a condutas, hábitos e valores, individuais e coletivos – condicionado pelas relações de poder em que entram os indivíduos, os grupos e as classes sociais, que se encontram num dado espaço geográfico concreto” (THEIS, 2008, p. 13).

Entre as atividades que fazem parte da dinâmica do desenvolvimento, podemos destacar o lazer, o qual passou por mudanças de entendimento ao longo dos anos. A visão inicial sobre o lazer era a ideia de aproveitar da melhor forma possível o tempo de ócio/livre/liberdade, ou seja, fora do tempo de trabalho. As atividades de recreação propostas como lazer eram baseadas na ideia de tornar o homem um melhor cidadão (para o Estado) e um trabalhador ativo e saudável (para o trabalho). Para Porter (1992), o objetivo das classes dominantes e, do próprio Estado, era manter os corpos sadios, aptos e prontos para o trabalho. Essa noção de “tempo de liberdade” é construída, principalmente, dentro de uma lógica capitalista, em decorrência da formação dos grandes centros urbanos, da modernidade, do avanço técnico-industrial e da compreensão da identificação do cidadão e das funções básicas urbanas “como o comércio, o trabalho, o saber e o lazer” (ZINGONI, 2002, p. 61).

A partir disso, a indústria cultural encontrou no “lazer” uma possibilidade exponencial de consumo, principalmente no entretenimento. O tempo livre transformou-se em algo tão complexo quanto os dias de semana, “[...] com uma vasta gama de compromisso e

possibilidades, mas nem sempre prazeroso” (ZINGONI, 2002, p. 62). Dados de uma pesquisa realizada em 2015, revelam que, no Brasil, os gastos com o lazer superam os demais gastos do orçamento familiar, despendidos principalmente em atividade de entretenimento como cinema, shows, *baladas* e restaurantes (SPCBRASIL, 2015). Segundo a pesquisa, as populações mais pobres têm menos recursos disponíveis para investir em lazer, e isso, conseqüentemente, impacta na qualidade das atividades assim como na sua frequência.

Em torno dessas questões e, principalmente, de um lazer baseado apenas no consumo, a bicicleta vem costurando caminhos entre a sustentabilidade e a acessibilidade. Antes de tudo, é preciso compreender as visões a respeito do uso da bicicleta no Brasil. Em primeiro lugar, no quesito lazer, a bicicleta é vista de forma democrática a todas as classes sociais, sendo usufruída aos fins de semana, férias e principalmente no verão; a bicicleta ainda é vista ligada à criança e ao seu desenvolvimento psicomotor; é vista também como esporte, competição, resistência; e pôr fim há a visão predominante e pejorativa que limitam uso da bicicleta como meio de transporte da população de baixa renda (BRASIL, 2007). Muito disso provém de uma cultura de marginalização da bicicleta justamente a valores de consumo, em que o automóvel se apresenta como signo de poder e superioridade a seu proprietário (DAMATTA, 2010).

A cultura do automóvel particular [e individual] como meio de transporte prioritário das pessoas nas cidades faz com que haja uma lacuna entre a proximidade das pessoas, causa a necessidade de novas vias, a lentidão e ineficiência do transporte público – reduzindo o número de usuários no sistema e aumentando, mais uma vez, o número de automóveis particulares nas estradas (ANTP, 1997). Nesse contexto, cria-se um labirinto urbano, aliado a uma série de desvantagens e infortúnios, entre eles: maior ocupação do espaço público com vias e rodovias; população de mais baixa renda morando cada vez mais longe do trabalho; maiores custos de deslocamento; maior gasto energético, em especial de combustíveis fósseis e não renováveis; maior poluição ambiental e sonora; maior incidência de acidentes de trânsito (seguidos ou não por mortes).

Na contramão dessa cultura, a bicicleta vem reaparecendo e crescendo como uma das alternativas ao caos instaurado por conta da insustentabilidade dos sistemas econômicos, de produção e de consumo. Em 2000, a Comissão Europeia afirmou que a bicicleta traz impactos positivos para quem opta por ela, assim como para a coletividade, com benefícios em diversas dimensões, como:

- Econômica: diminuição do orçamento familiar direcionado ao automóvel; redução das horas de trabalho perdidas nos congestionamentos; menor custo com despesas médicas devido aos efeitos positivos do exercício físico ao bem-estar;

- Política: redução da dependência energética e de recursos não renováveis;
- Social: democratização da mobilidade por permitir uma maior autonomia e acessibilidade das pessoas, na medida em que se apresenta como um equipamento de menor custo e utilizável por pessoas de todas as idades;
- Ecológica: reduz a poluição do ar e sonora. (COMISSÃO EUROPEIA, 2000, p. 15)

No decorrer da obra, outros benefícios relacionados ao uso da bicicleta impactam diretamente a cidade e a mobilidade urbana, como a economia de espaço urbano, menor degradação da malha viária, assim como maior fluidez, além de impactos diretos na qualidade de vida dos moradores urbanos.

A nível global, muitas cidades adotaram modelos viárias e de mobilidade urbana que incentivam o uso da bicicleta como meio de deslocamento, seja para trabalho, transporte, lazer ou atividade física. Localizada na Dinamarca, no continente europeu, a cidade de Copenhague é destaque na temática *bike friendly*. O sistema viário da cidade é composto por várias articulações que se interligam e formam uma malha ciclística de 460km que abrange todo território municipal, favorecendo a mobilidade ciclística. A prefeitura estima que cinquenta por cento dos deslocamentos diários são feitos através da bicicleta. Todo esse esforço é fomentado através de políticas públicas que investem e incentivam essa opção modal não motorizada. (*CITY OF COPENHAGUE*, apud ROSA, 2015, págs. 72-100). Outras cidades europeias que se destacam no uso da bike são: Amsterdã (Holanda), Budapeste (Hungria), Barcelona (Espanha) e Estrasburgo (França). Na parte norte do continente americano, as cidades de destaque no esforço pela utilização da bicicleta são: Montreal (Canadá), Boulder e Portland (EUA). Por sua vez, ao sul da América, a cidade de Bogotá (Colômbia), Mendoza (Argentina), Brasília e Rio de Janeiro (Brasil) (PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE BLUMENAU, 2017).

Por sua vez, o município de Blumenau está localizado no estado de Santa Catarina, na região do Vale do Itajaí, e a 130km da capital, Florianópolis. Blumenau, assim como outras cidades de médio e grande porte, tiveram o início do seu desenvolvimento econômico, social e cultural levado por duas rodas. Atualmente o município ocupa a 16<sup>o</sup> posição entre as *smart cities* brasileiras, que leva como parâmetros diversos aspectos de desenvolvimento da cidade, incluindo de mobilidade urbana. Ao todo, o município blumenauense possui 519,8km de superfície terrestre e mais de 4 mil ruas oficiais (BLUMENAU, 2021b) e permeia os 130kms de malha cicloviária divididos entre ciclofaixa, ciclovia e passeio compartilhado (PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE BLUMENAU, 2017).

Entre os anos de 2014 e 2015, foram adotados os *slogans* “Alemanha sem passaporte” e “Blumenau – o Brasil de alma Alemã”<sup>2</sup> para incentivar o turismo na região. Em relação a bicicletas e mobilidade sustentável ativa, a afirmação não é condizente segundo relato de Ivana Ebel, nascida em Blumenau e moradora da Alemanha. Ivana, durante os anos que morava no município, viu o carro tomando um espaço antes ocupado pela bicicleta, motivado por uma modernização urgente: “escrevo para lembrar que Blumenau já foi Amsterdã um dia e que na pressa de chegar ao futuro deixou para trás alguns de seus melhores hábitos”. Ela ainda relata que não conhece nenhum alemão que não possua bicicleta, diferente do que via nos seus últimos anos em Blumenau (EBEL, 2015).

No entanto, a relação do blumenauense com a bicicleta parece estar mudando nos últimos anos. Desde 2020, diversas reportagens da mídia local apontam para um aumento nas vendas de bicicletas no município que conta com três fábricas e montadoras: Mormaii Bike, Tertau Bike - Bicicletas, Peças e Acessórios e Nathor Bicicletas. Entre elas, a Nathor destaca-se a nível latino americano, como a maior fabricante de bicicletas da linha infantil. Segundo informações do *site*<sup>3</sup> da empresa o parque fabril possui mais de 20 mil m<sup>2</sup>, produzindo quase 7 mil bicicletas por dia, alimentando um mercado exigente, que espera nada menos que excelência.”

A tendência mundial na utilização da bicicleta como opção ao transporte não motorizado impacta na decisão dos brasileiros sobre a escolha modal. A ABRADIBI (Associação Brasileira da Indústria, Comércio, Importação e Exportação de Bicicletas, Peças e Acessórios), afirma que “em tempos de crise, bicicleta torna-se opção de lazer, mas ainda está longe de se consolidar como modo de transporte” (ABRADIBI, 2021), pois para a Associação, existem muitas demandas de mobilidade e segurança nos centros urbanos. No ano de 2015, foi realizada uma pesquisa nacional sobre o Perfil do Ciclista Brasileiro e suas motivações para a utilização da bicicleta, fruto de uma parceria entre o Observatório das Metrôpoles e a ONG Transporte Ativo. A pesquisa se deu em dez cidades brasileiras e contou com mais de 5.000 ciclistas respondentes (LACERDA, 2015). Entre os dados específicos de cada localidade, a pesquisa:

[...] revelou que 88% das pessoas utilizam a bicicleta para ir ao trabalho e 76% a utilizam como lazer (um indivíduo pode se dedicar aos dois tipos de viagens). Mais de um terço dos entrevistados (34,6%) disse que o maior obstáculo para utilizarem a bicicleta como modo de transporte é o desrespeito do motorista motorizado. Cerca de 20% dos ouvidos pela pesquisa se envolveram em algum acidente com a bicicleta nos últimos três anos. Não por

---

<sup>2</sup> Disponível em: <<https://www.portaleventos.com.br/news/Turismo-de-Blumenau-tem-novo-slogan>>. Acesso em 23 jan. de 2021.

<sup>3</sup> Disponível em: <<http://nathor.com.br/sobre>>. Acesso em 23 jan. de 2022.

acaso, metade dos entrevistados (52,7%) afirmou que a melhoria na estrutura cicloviária seria uma motivação para pedalar mais. (ABRADIBI, 2021)

O aumento da comercialização de bicicletas se dá por motivos diversos, mas o que se destaca é a situação sanitária causada pela Sars-Cov 19, o Covid. A reportagem do G1 SC, publicada em agosto em 2020, informa que a procura pela *bike* se dava como uma “alternativa ao transporte coletivo, exercício físico e lazer” (G1 SC, 2020). A reportagem também abordou o crescimento na produção de bicicletas nas fábricas do município, totalizando a fabricação de cinco mil novas bicicletas por dia. Em março de 2021, uma reportagem produzida por Catie e Limana (2021), trouxe novos dados a respeito desse fenômeno, agora levando em consideração o aumento do preço do combustível e do transporte público, assim como o nível de segurança do ciclista ao trafegar pelas ruas blumenauenses. Na matéria, fica explícito que a falta de uma malha cicloviária contínua e segura, desmotiva o cidadão blumenauense a optar pela bicicleta como meio de deslocamento e lazer.

Considerando que o lazer e o desenvolvimento se relacionam, é importante identificar se essas relações conduzem a um desenvolvimento sustentado em princípios ambientais, políticos, econômicos, sociais e culturais. E é nesse contexto, que surge o problema do presente estudo: Quais relações de desenvolvimento e lazer estão sendo produzidas pelo ciclismo recreacional e quais as suas motivações em Blumenau/SC?

## 1.2 QUESTÕES DE PESQUISA

A seguir são apresentadas as questões desta pesquisa.

Q1: De que formas o lazer e o desenvolvimento sustentável se relacionam?

Q2: Quais as motivações dos blumenauenses para utilizar a bicicleta como meio de lazer?

Q3: O ciclismo recreacional impacta no desenvolvimento sustentável da cidade?

## 1.3 PRESSUPOSTOS

A seguir são apresentados os pressupostos desta pesquisa.

P1: Lazer e desenvolvimento sustentável são teorias que se relacionam: O pressuposto se sustenta a partir das discussões a respeito de lazer e desenvolvimento desenvolvidas por Brandão (2019) e Müller e DaCosta (2002). Para Brandão (2019), o desenvolvimento vem se tornando multidisciplinar, para além das discussões econômicas e do crescimento

desenvolvimentista, mas incorporando outras áreas e dimensões de estudo, como esporte e o lazer.

P2: As motivações que levam os ciclistas recreacionais de Blumenau a pedalar são diversas: Pressupõe-se que as motivações e a intenção do uso da bicicleta como meio de lazer tenham diversos aspectos, entre eles: questões ligadas à saúde, questões ideológicas, questões sociais.

a) Questões de saúde: A prática de uma modalidade esportiva que, aliada ao lazer saudável, traz benefícios a saúde física e psicológica. Melhorias do sistema cardiorrespiratório, aptidão muscular, perda de peso, assim como controle de níveis de estresse e ansiedade são benefícios citados por Borges (2020)<sup>4</sup> e que influenciam a escolha da bicicleta como meio de lazer;

b) Questões ideológicas: Englobam aspectos como a importância do ciclista e da sua invisibilidade perante às políticas públicas e de planejamento urbano municipal, que prioriza a cultura do carro como meio de transporte prioritário, assim como questões de preservação ambiental, visto que a bicicleta é um meio transporte sustentável e pouco poluente;

c) Questões sociais: Aqui, as questões de aspecto e funcionamento social são uma motivação dos ciclistas recreacionais, pois é comum a prática do pedal em grupos, sejam familiares ou com pessoas de interesse em comum. Não é raro encontrar nas redes sociais ciclistas que organizam pedaladas em grupo a fim de conhecer trilhas, caminhos e outras localidades. A interação social se dá por um interesse comum, uma identificação maior que não se dá nos ciclos sociais cotidianos em que os ciclistas estão inseridos.

P3: As motivações que levam ao ciclismo recreacional impactam diretamente no desenvolvimento sustentável da cidade: Os impactos do ciclismo para o desenvolvimento sustentável podem ser categorizados dentro das dimensões para desenvolvimento sustentável de Sachs (1993), assim como dentro dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da ONU.

a) Ambiental (ecológica e espacial): O universo da bicicleta, como um todo, gera uma pegada ecológica mais equilibrada do que a produção e utilização de veículos automotores, pois a bicicleta é um símbolo de um transporte eficiente e não poluente. A diminuição da utilização de veículos motorizados acarreta a redução de emissões de CO<sup>2</sup>, que é o principal gás do efeito estufa, e auxilia na preservação do solo, água e ar.

Pensando em relação ao espaço e relação ao espaço viário, a bicicleta diminui o tráfego excessivo de veículos e a degradação rápida de vias e infraestruturas, possibilitando que o

---

<sup>4</sup> Disponível em: <<https://ge.globo.com/eu-atleta/treinos/noticia/beneficios-de-pedalar-para-a-saude-veja-lista-e-prepare-a-bicicleta.ghtml>>. Acesso em jan. 2020.

governo investida em sistemas de transportes sustentáveis. Além disso, possibilita a ocupação de espaços públicos por meio da visão de ciclista, além de possibilitar comunidades mais eficientes, compactas e sustentáveis (UCB, 2016).

b) Social: No âmbito social, a utilização da bicicleta preserva a vida, visto que os carros são os veículos motorizados que mais estão envolvidos em ocorrências no trânsito, além disso, a poluição impacta diretamente na saúde dos cidadãos. “A bicicleta promove a reflexão sobre os hábitos de vida e o rompimento com o consumo irresponsável” (UCB, 2016).

c) Cultural: A mudança da utilização da bicicleta ao invés do carro impacta diretamente em questões culturais, como afirma DaMatta (2010), pois o comportamento agressivo do brasileiro no trânsito reflete o antigo sistema de relações sociais. O carro é visto como forma de ascensão social, o motorista e proprietário como alguém superior, alguém livre, sem regras. A mudança dessa cultura impacta a relação com as pessoas menos favorecidas e da bicicleta como meio de locomoção (incluindo lazer), “a ocupação dos espaços públicos e fortalecimento do desenvolvimento econômico local promovidos pela bicicleta criam comunidades mais eficientes, compactas e sustentáveis” (UCB, 2016).

d) Econômica: No âmbito econômico, a UCB (2016) afirma que:

Mundo afora e também no Brasil, já foi comprovado, através de pesquisas, que o ciclista consome mais nos comércios próximos do seu caminho e estimula a economia local e o pequeno comerciante. O ciclista tende a consumir mais vezes do que o motorista, pois ele tem mais facilidade para parar a bicicleta e carregar pequenas compras. (UCB, 2016)

e) Espacial: Em relação ao espaço viário, a bicicleta diminui o tráfego excessivo de veículos e a degradação rápida de vias e infraestruturas, possibilitando que o governo invista em sistemas de transportes sustentáveis. Além disso, possibilita a ocupação de espaços públicos por meio da visão de ciclista, além de possibilitar comunidades mais eficientes, compactas e sustentáveis (UCB, 2016).

f) Política: Em relação a políticas vindas diretamente dos governos e que impactam no universo da bicicleta, das cidades, assim como no desenvolvimento sustentável.

Este trabalho irá produzir dados científicos significativos para uma avaliação mais aprofundada da infraestrutura ciclística do município de Blumenau, partindo do pressuposto de que quem mais conhece essa estrutura, é quem a usa – o ciclista. Para tal, serão avaliados o Plano de Mobilidade Urbana, os documentos produzidos por Secretarias do Governo Municipal e da sociedade civil organizada (ABC Ciclovias) e leis e projetos, assim como uma pesquisa quantitativa com os ciclistas blumenauenses, a fim de montar um panorama geral sobre o tema.

Da correlação e dos cruzamentos de dados e refinamentos, serão obtidos subsídios para o governo municipal e sociedade civil organizada.

#### 1.4 OBJETIVOS DA PESQUISA

A seguir são apresentados o objetivo geral e os objetivos específicos propostos com este estudo.

##### 1.4.1 Objetivo geral

O objetivo geral desta pesquisa é analisar as motivações dos praticantes de ciclismo recreacional em Blumenau, ponderando suas implicações para o desenvolvimento sustentável.

##### 1.4.2 Objetivos específicos

Os objetivos específicos da presente pesquisa são:

- a) Identificar as relações teóricas entre lazer e desenvolvimento sustentável;
- b) Apresentar as motivações dos praticantes de ciclismo recreacional em Blumenau;
- c) Refletir sobre os impactos ciclismo recreacional para o desenvolvimento sustentável;
- d) Fornecer subsídios para uma avaliação da infraestrutura ciclística do município.

#### 1.5 JUSTIFICATIVA

A seguir são apresentadas as relevâncias teórica e prática da presente pesquisa.

##### 1.5.1 Relevância teórica

Como o recorte da pesquisa são as motivações dos ciclistas recreacionais de Blumenau - SC, realizou-se uma investigação no banco de dados da Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD) e na Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da FURB (BDTD FURB) para identificar pesquisas sobre ciclismo recreacional. Para tal, foi utilizado como filtro a palavra-chave ciclismo recreacional. Não foram encontrados resultados de estudos específicos relacionados a esse termo em nenhuma das bibliotecas. Utilizando os termos “ciclismo”, “desenvolvimento”, “lazer” e “motivações”, os resultados na base de dados BDTD, foram:

Tabela 1 - Pesquisa na Base de dados da Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações

<b>Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD)</b>	
<b>Termos</b>	<b>Número de Pesquisa (teses / dissertações)</b>
Desenvolvimento	10.081
Lazer	4.706
Ciclismo	195
Motivações	3.142
<b>Não foram identificadas teses ou dissertações relacionando os termos citados.</b>	

Fonte: Elaboração própria.

Consultando a Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da Universidade Regional de Blumenau (BDTD FURB), e aplicando os termos “ciclismo”, “desenvolvimento”, “lazer” e “motivações”, foram obtidos os seguintes resultados:

Tabela 2 - Pesquisa na Base de dados da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações FURB.

<b>Biblioteca Digital de Teses e Dissertações FURB (BDTD)</b>	
<b>Termos</b>	<b>Número de Pesquisa (teses / dissertações)</b>
Desenvolvimento	49
Lazer	1
Ciclismo	1
Motivações	0
<b>Não foram identificadas teses ou dissertações relacionando os termos citados.</b>	

Fonte: Elaboração própria.

Diante do aumento expressivo na prática do ciclismo, em suas diversas modalidades, e a importância de desenvolver estudos sobre lazer e os impactos disso para o desenvolvimento sustentável das regiões, não foram identificados trabalhos que correlacionem os termos chaves deste estudo. Nesse sentido, a relevância teórica é observada a partir da pesquisa bibliométrica realizada no banco de dados da Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações, CAPES e EBSCO (pesquisa detalhada no capítulo 2). Dessa forma, o presente estudo poderá contribuir com sistematização de tendências bibliográficas sobre o tema.

### 1.5.2 Relevância prática

O lazer, para os brasileiros, é a categoria com maior nível de gastos mensais segundo pesquisa realizada pelo Serviço de Proteção ao Crédito SPC Brasil em parceria com o portal de Educação Financeira Meu Bolso Feliz. Os dados foram obtidos por intermédio de um estudo realizado com 620 pessoas maiores de 18 anos nas 27 capitais brasileiras. Em média, o brasileiro que direciona suas despesas ao lazer gasta R\$ 389,00 por mês com atividades de entretenimento (cinema, boates, bares, restaurantes e outras). A pesquisa indica as motivações

que levam ao gasto com o lazer: sensação de realização (80%), felicidade (80%) e segurança (43%) (SPCBRASIL, 2015).

Em Blumenau, o lazer por muitos anos foi atrelado ao turismo, como por exemplo a Oktoberfest e outras festividades, permanecendo, principalmente, em áreas centrais do município. Com o crescimento populacional e o aumento da área urbana, foi necessário expandir o “lazer” para outras localidades nos bairros. A “Rota de Lazer” é uma das formas encontradas para atender a demanda populacional por lazer. A rota se desmembra em dois momentos: o primeiro é o fechamento da Rua XV de novembro aos domingos das 8 às 17 horas para veículos, tornando o espaço uma pista para passeios ao ar livre por meio de caminhada ou ciclismo e com comercialização de produtos locais, assim como apresentações artísticas; outro momento, é a rota percorrendo bairros periféricos da cidade.

Em síntese, a relevância prática deste estudo e os resultados obtidos contribuirão e servirão de subsídio para o desenvolvimento de políticas públicas (como a Rota de Lazer) e a criação de novos projetos do setor público, privado e sociedade civil organizada, visando melhorias em relação às opções de lazer na cidade de Blumenau/SC. Dessa forma, optando por práticas que oportunizam vivenciar a cidade, movimentar o corpo e, principalmente, a sustentabilidade dos sistemas.

## 2 METODOLOGIA

Este capítulo descreve os métodos do desenvolvimento desta pesquisa, permitindo compreender os procedimentos adotados para atingir os objetivos propostos.

### 2.1 CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA

O presente trabalho se trata, em sua natureza, de uma pesquisa aplicada, pois tem como interesse principal “gerar conhecimentos para aplicação prática e dirigidos à solução de problemas específicos. Envolve verdades e interesses locais” (SILVA e MENEZES, 2005, p. 20). Mais pontualmente, busca-se compreender quais as motivações dos ciclistas recreacionais blumenauenses e as implicações para o desenvolvimento sustentável.

Em relação aos objetivos, classifica-se como uma pesquisa exploratória-descritiva. A pesquisa exploratória, segundo Veal (2011), busca descobrir, descrever e/ou mapear padrões de comportamentos em áreas e ou atividades que não foram previamente estudadas. Por sua vez, a pesquisa descritiva consiste em descrever características de algum fenômeno ou grupo social (GIL, 2008).

Para Dencker (2002),

[...] a pesquisa exploratória procura aprimorar ideias ou descobrir intuições. Caracteriza-se por possuir um planejamento flexível envolvendo em geral levantamento bibliográfico, entrevistas com pessoas experientes e análise de exemplos similares. A pesquisa descritiva em geral procura descrever fenômenos ou estabelecer relações entre variáveis. Utiliza técnicas padronizadas de coleta de dados como o questionário e a observação sistemática. A forma mais comum de apresentação é o levantamento, em geral realizado mediante questionário e que oferece uma descrição da situação no momento da pesquisa. (DENCKER, 2002, p. 124)

Os aspectos de pesquisa exploratória serão identificados por intermédio do levantamento de informações e dados de estudos e pesquisas anteriores, juntamente com um questionário estruturado aplicado de forma on-line e com o aporte de entrevistas e observação participante para a caracterização do problema, buscando tornar explícitas as motivações dos ciclistas recreacionais blumenauenses. Por outro lado, os aspectos da pesquisa descritiva estão relacionados à intenção de descrever características do perfil dos ciclistas recreacionais e suas motivações, assim como os impactos do ciclismo para o desenvolvimento sustentável.

No que se refere à abordagem do problema, a pesquisa se articulou métodos de pesquisa qualitativa e quantitativa, visto que utilizou procedimentos sistemáticos para descrição e

explicação de fenômenos assim como a investigação de levantamento de dados adequado à formulação de hipóteses (Bardin, 1977; Minayo & Sanches, 1993).

O método quantitativo representa, em princípio, a intenção de certificar a precisão dos resultados, evitar distorções de análise e interpretação, possibilitando conseqüentemente, uma margem de segurança quanto às inferências (RICHARDSON, 1999). Conforme Ângelo (2012), os métodos de pesquisa quantitativa são utilizados quando se quer medir opiniões, reações, sensações, hábitos e atitudes e pormenores em um universo (público-alvo), por meio de uma amostra que o represente de forma estatisticamente comprovada. Por sua vez, o método qualitativo se dá através da subjetividade e qualificação dos dados. A observação das informações e do objeto de estudo, ocorre no meio entre os atores que participam naturalmente na interação e segue o processo normal da vida diária (Adler & Adler, 1994).

## 2.2 PROCEDIMENTOS TÉCNICOS

Entre os procedimentos técnicos cabíveis, serão utilizados a pesquisa bibliográfica, pesquisa bibliométrica, pesquisa documental, aplicação de questionário, entrevistas e a observação direta.

A seguir são detalhados os procedimentos utilizados.

### 2.2.1 Pesquisa bibliográfica

A pesquisa bibliográfica é a busca por fundamentos em materiais já produzidos, como livros, artigos e outros textos científicos, trazendo ao pesquisador uma ampla visão do assunto estudado (DENCKER, 1998) e (SILVA e MENEZES, 2005).

Entre as áreas de estudo dessa dissertação e seus autores, a saber:

a) Desenvolvimento Sustentável (e áreas afins): Dallabrida (2006); Santos (1999) e (2008); Benko (1999); Souza e Theis (2009); Busarello (2020); Sachs (1993), (2002), (2004) e (2009); Mattedi (2015); Aumond (2012); Pawlowski (2008); Dumazedier (1980); Camargo (1996); Müller (2002); e Souza (2019).

b) Lazer: Marcellino (2001); Zingoni (2002); Domingues (2018); Francileudo (2013); Cruz, Calvacante e Martins (2018); Melo (2019); Etges (2002); Uvinha (2018); Silva (2015); Brandão (2019) e Gomes (2004).

c) Ciclismo e Mobilidade: Oosterhuis (2016); Busto (2006); Rosa (2015); Boareto (2008); Carvalho (2016); Beard e Ragheb (1983) e DaMatta (2010).

d) Motivações: Maximiano (2000); Hofstede (1983); Angelo (2010); Wolf (1987); Macedo (2009); Maslow (MASLOW apud ANGELO, 2010); Beard e Ragheb (1983) e Faulks, Ritchie e Dodd (2011).

### 2.2.2 Pesquisa Bibliométrica

A pesquisa bibliométrica é uma “técnica quantitativa e estatística de medição dos índices de produção e disseminação do conhecimento científico” (ARAÚJO, 2006, p. 12). Aqui, busca-se identificar as produções científicas nacionais relacionadas aos objetivos da dissertação por meio de portais científicos como CAPES e a BDTD. O estudo bibliométrico foi realizado na base de dados BDTD e CAPES, atualizado em setembro de 2021 e utilizou os seguintes termos de busca: Desenvolvimento Sustentável, lazer, ciclismo e motivações.

Para tal pesquisa, foram adotados alguns métodos e critérios, sendo eles: localizar todos os termos da pesquisa, textos completos e revisados por pares, publicados em revistas acadêmicas entre os anos de 2011 e 2021. Foram selecionados apenas artigos revisados por pares. Após o término da seleção dos artigos na Plataforma CAPES, foram obtidos os seguintes resultados no cenário nacional:

Tabela 3 - Levantamento Bibliométrico na base de dados CAPES utilizando os termos: desenvolvimento sustentável, lazer, ciclismo, motivações – Cenário Nacional

Etapa	Palavras-chave	Total de Artigos
Pesquisa Geral	Desenvolvimento + Lazer	365
Filtro 1	Desenvolvimento	9
Filtro 2	Lazer	3
Pesquisa Geral	Lazer + Ciclismo	68
Filtro 1	Lazer	6
Filtro 2	Ciclismo	3
Pesquisa Geral	Ciclismo+ Motivações	54
Filtro 1	Ciclismo	4
Filtro 2	Motivações	2
Total de Artigos		8
Total de Artigos Fichados	Refinamento de Amostra	3

Fonte: Elaboração própria.

O estudo bibliométrico da relação entre “desenvolvimento e lazer” resultou em 3 artigos. Ao realizar as leituras do título, palavra-chave e resumo, apenas 1 artigo foi descartado por não

manter relação com a temática do estudo. O artigo descartado tem sua temática relacionada a Turismo (ROSA; CARVALHINHO e SOARES, 2017).

Entre os termos “lazer e ciclismo” as pesquisas indicaram 3 artigos, entretanto não tinham relações diretas com o tema pesquisa. Dois dos artigos estavam ligados a Atividade Motora (LOPES, M. V. V., SILVA, K. S. DA BERTUOL, C., SILVA, J. A. DA, & NAHAS, M. V., 2018) e (DUCA; NAHAS; HALLAL e PERES, 2013), e a Narrativas Midiáticas (SOSTER, 2020).

Outro cenário analisado, foi a relação entre “ciclismo e motivações” que apresentou 4 artigos. Após a leitura do título, palavras-chave e resumo, foram descartados 3 artigos. Os artigos descartados estavam ligados ao tema Motivações (SARTOTI, 2021), o qual se repetiu duas vezes no resultado e Planejamento Urbano (SALDANHA; FREITAS; BALASSIANO e FRAGA, 2020) e Dia de Bicicleta ao Trabalho (DBT) (PATRICIO e KRUSZIELSKI, 2016).

Tabela 4 - Pesquisa na base de dados da Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações com os termos: desenvolvimento, lazer, ciclismo, motivações

Etapa	Palavras-chave	Total de Artigos
Pesquisa Geral	Desenvolvimento + Lazer	94
Filtro 1	Desenvolvimento	5
Filtro 2	Lazer	4
Pesquisa Geral	Lazer + Ciclismo	17
Filtro 1	Lazer	7
Filtro 2	Ciclismo	3
Pesquisa Geral	Ciclismo+ Motivações	3
Filtro 1	Ciclismo	1
Filtro 2	Motivações	1
Total de Artigos		8
Total de Artigos Fichados	Refinamento de Amostra	5

Fonte: Elaboração própria.

Da relação entre os termos “desenvolvimento sustentável e lazer” foram resultados 4 artigos. Após leitura do título, palavras-chave e resumo, foi descartado um artigo do qual a área de estudo era Áreas Protegidas (FERREIRA, 2013). O estudo bibliométrico da relação entre “lazer e ciclismo” resultou em 3 artigos. Após a leitura do título, palavras-chave e resumo, foi

descartado 1 artigo, pois tinha como foco a História do Ciclismo em São Paulo (VASQUEZ, 2016). Entre os termos “ciclismo e motivações” foi resultado 1 artigo, o qual não foi descartado.

### 2.2.3 Pesquisa documental

A pesquisa documental, realizada entre os meses de abril a outubro de 2021, analisou reportagens jornalísticas de diversas mídias, sites, relatórios e publicações técnicas, etc. Para os autores Dencker (1998) e Quivy e Campenhoudt (1998), a pesquisa documental trata-se de documentos manuscritos, impressos ou audiovisuais, oficiais ou privados, pessoais ou provenientes de um organismo, que ainda não receberam um tratamento analítico científico.

Dessa forma, a coleta de dados teve como base fontes que foram primordiais para entender como se pensa a mobilidade urbana em Blumenau e seus impactos para o lazer. É preciso citar o Plano de Mobilidade Urbana (2017) que impacta diretamente em relação a construção e melhorias da malha cicloviária. Foram consultadas, também, leis municipais, planos diretores e o Código Nacional de Trânsito.

### 2.2.4 Aplicação de questionário e análise de dados

Partindo da abordagem quantitativa, a aplicação de questionários foi o método adotado para identificar as motivações dos ciclistas recreacionais blumenauenses, assim como o levantamento de dados sociodemográficos, hábitos e as questões de mobilidade urbana dos mesmos. A respeito da coleta de dados, Dencker (2002) explica que este meio de levantamento consiste na coleta de dados relativos a uma determinada população a partir de uma amostra selecionada dentro de critérios específicos para a obtenção de dados sobre preferências do respondente.

A população de interesse são ciclistas recreacionais que moram atualmente na cidade de Blumenau/SC. Em relação ao tamanho, em números, dessa população foi consultada a SETERB e a ABCiclóvias, entretanto não há nenhum dado a esse respeito. Dessa forma, a seleção da amostra é do tipo não probabilística intencional, pois segundo Dias (2012) tal tipo de amostra são aquelas cuja probabilidade de serem selecionadas não é possível determinar, não há como determinar o erro amostral. De acordo com Hair Jr. *et al.* (2009) a seleção da amostragem não probabilística intencional é feita através do conhecimento ou intuição do pesquisador, onde satisfaçam critérios muito específicos e que os resultados observados sejam suficientes para satisfazer os objetivos propostos.

O instrumento de coleta de informações foi um questionário estruturado com perguntas fechadas e abertas, adaptadas do estudo de Faulks, Dodd e Ritchie (2011). A aplicação do questionário ocorreu no período de 15 de junho a 5 de julho de 2021, do qual foi divulgado através das redes sociais *Facebook* e *Instagram*, focando em grupos pedal, lojas de equipamento para bike e pessoas engajadas, a fim de atingir a população desejada. A escolha desse método de questionário se dá pois, segundo Barquette (2007), facilita a comparação e a correlação entre perguntas previamente elaboradas e respostas fornecidas pelos entrevistados. O questionário conta com 62 perguntas, entre elas as seguintes dimensões relacionadas as motivações:

Quadro 1 - Dimensões das motivações ELM

Denominada "Social" tem como objetivo descobrir as motivações relacionadas a interação social, amizades, estima pessoal:	Construir amizades
	Conhecer novas e diferentes pessoas
	Ser socialmente competente e habilidoso
	Interagir com outras pessoas
	Desenvolver amizades intimas
	Pertencer a algo
	Ganhar respeito
	Revelar meus pensamento ou habilidade físicas
Denominada "Intelectual", tem como objetivo descobrir como questões ligadas à aprendizagem, à descoberta, à curiosidade são motivações:	Aprender sobre as coisas ao redor de mim
	Ser criativo
	Satisfazer a minha curiosidade
	Descobrir coisas novas
	Expandir meu conhecimento
	Explorar novas ideias
	Usar minha imaginação
Aprender sobre mim	
Denominada "Competência", tem como objetivo compreender as motivações ligadas a motivos de saúde, fitness, habilidades e a ideia de se manter ativo:	Desenvolver a aptidão física
	Ser ativo
	Ser bom no ciclismo
	Desafiar minhas habilidades
	Se manter em forma fisicamente
Denominada "Inibição", visa compreender as motivações ligadas a evitação de estímulos, como a busca por relaxamento físico e mental, da diminuição de estresse e da recreação:	Usar as minhas habilidades físicas
	Aliviar o estresse e a tensão
	Evitar a confusão e agitação das atividades diárias
	Descansar
	Desfrutar do meu tempo
	Diminuir ritmo
	Relaxar fisicamente
Relaxar mentalmente	
Porque às vezes gosto de estar sozinho	

Fonte: Adaptado Faulks, Dodd e Ritchie (2011).

Quadro 2 - Dimensões sustentabilidade e desmotivações

Denominada “Sustentabilidade”, tem como objetivo analisar a engajamento em relação a questões ligadas sustentabilidade:	Por questões ambientais
	Por questões econômicas
	Para percorrer melhores os espaços da cidade
	Por questões políticas
	Por questões sociais
Denominada “Desmotivações”, tem como objetivo analisar quais Dimensões desmotivam os ciclistas recreacionais blumenauenses:	Falta de Bicicletário
	Clima
	Falta de condicionamento físico
	Desrespeito por parte dos motoristas
	Falta de incentivo por parte do governo para esse tipo de lazer
	Insegurança no trânsito
	Muitos morros
	Falta de serviços relacionados a bicicleta
Falta de vias adequadas	

Fonte: Elaboração autora (2021).

Referente ao tratamento e à análise dos dados obtidos com os questionários, foram utilizadas a Análise Descritiva. A análise descritiva para Acker (2001) está ligada à distribuição de frequências que contribuem em sumarizar informações, oferecer números precisos, simples e significativos para sumarizar as informações de um grande conjunto de dados. Em relação a distribuição de frequência, Malhotra (2006, p. 431) afirma ser uma distribuição matemática cujo a meta é obter uma contagem do número de respostas associadas a diferentes valores de uma variável e expressar essas contagens em termos de percentagens. A tabulação e limpeza dos dados foi feita diretamente pelo Excel. Para análises foram considerados somente os questionários com 100% das respostas válidas.

Em relação aos procedimentos estatísticos, foram adotadas: Análise de Alfa de Cronbach, Correlação de Spearman, Análise de Cluster e Modelagem de Equação Estrutural. Os softwares estáticos utilizados foram SmartPLS 2.0 e IBM SPSS 23.

### 2.2.5 Observação participante

A observação participante é umas das etapas dentro desta pesquisa, da qual objetiva vivenciar a experiência dos ciclistas recreacionais na cidade Blumenau, com um olhar atento às hipóteses e aos objetivos propostos. Para Silva e Menezes (2005), a pesquisa se caracteriza como participante quando “se desenvolve a partir da interação entre pesquisadores e membros das situações investigadas” (SILVA e MENEZES, 2005, p. 22). Cruz Neto (2002) afirma que

com esse tipo de técnica é possível perceber situações que não são obtidas por perguntas ou relatos, pois é uma vivência da realidade por parte do pesquisador.

Nesta etapa, a autora participou de forma ativa como ciclista recreacional na cidade de Blumenau. A ideia inicial da pesquisa era participar juntamente com grupos de ciclismo e outros ciclistas mais experientes, para entender mais sobre esse universo e rotas. Porém, com a crise sanitária por conta pandemia de Sars-Cov 19, a falta de condicionamento físico adequado para acompanhar o ritmo de ciclistas experientes e de equipamentos adequados, a autora identificou a necessidade de fazer pedalar de forma individual e com rotas traçadas pré-programadas conforme as vias mais citadas como respostas na aplicação de questionário. Com base nas respostas obtidas, foram traçadas cinco rotas, das quais percorrem 18 das 22 vias mais citadas na pesquisa. As bicicletas utilizadas para percorrer as rotas foram alugadas da empresa Mais Bicicletas, cujo proprietário, Giovanni Seibel, é cicloativista da cidade de Blumenau, sendo integrante da Associação Blumenauense Pró-Ciclovias.

As rotas foram traçadas conforme as ruas citadas e sua proximidade/localidade, sendo elas:

Quadro 3 - Rotas conforme levantamento de dados com ciclistas recreacionais

Fonte: Elaboração própria.

Rotas	Ruas e localidades percorridas
1	XV de Novembro > Alameda Duque de Caxias > Amazonas > Antônio Zendron > Hermann Huscher > Alameda Rio Branco > XV de Novembro.
2	XV de Novembro > República Argentina > Antônio Treis > Itajaí > Ponte dos Arcos > Rep. Argentina > XV de Novembro.
3	Almirante Barroso > Benjamin > Marechal Deodoro > Humberto de Campos > General Osório > João Pessoa > Parque Ramiro > Antônio da Veiga > Eng. Paul Werner
4	Eng. Paul Werner > São Paulo > Via Expressa > 2 de setembro > Eng. Udo Deeke > Pomerode > Bahia > Eng. Paul Werner.
5	XV de Novembro > Av. Presidente Castelo Branco (Beira rio) > Av. Martin Luther > São Paulo > Antônio da Veiga > Sete de Setembro > XV de Novembro.

Fonte: Elaboração autora (2021).

A observação participante correu durante os meses de setembro e novembro de 2021 e complementou o contexto dos questionários aplicados, pois possibilitou o contato com ciclistas recreacionais *in loco*. Neste contexto, as observações das rotas eram registradas durante cada passeio, como um diário de campo. Para os autores Fiorentini e Lorenzato (2009, p. 94), pode ser definido da seguinte forma: o diário de campo é um dos mais ricos instrumentos de coletas de informações durante o trabalho. É nele que o pesquisador registra observações e fenômenos, faz descrições de pessoas e cenários e descreve episódios ou retrata diálogos.

### 2.2.6 Entrevistas

Outro método adotado como fonte de informações e dados, são as entrevistas. Segundo define Cruz Neto (2002), as entrevistas servem para que o investigador encontre informações por meio das falas dos atores sociais. Para os autores Quivy e Campenhoudt (1998), as entrevistas têm, portanto, diferentes formas:

[...] os métodos de entrevista distinguem-se pela aplicação dos processos fundamentais da comunicação e de interação humana. Corretamente valorizados, estes processos permitem ao investigador retirar das entrevistas informações e elementos de reflexão muito ricos e matizados. [...] os métodos de entrevista caracterizam-se por um direto entre o investigador e os seus interlocutores [...] (QUIVY e CAMPENHOUDT, 1998, p. 191 e 192)

Dessa forma, as entrevistas são um complemento às informações adquiridas por intermédio do questionário. As entrevistas ocorreram entre os meses de junho de 2021 e novembro de 2021. As entrevistas ocorreram de forma informal, não sendo gravadas e nem roteirizadas, sendo que em sua maioria não registrando oficialmente o nome de quem foi entrevistado. O intuito era que a ocorresse entrevista *in loco*, a fim de entender mais sobre o ciclista recreacional e suas motivações.

## 2.3 CONTRIBUIÇÃO DA PESQUISA

A partir da realização da pesquisa, foram desenvolvidas produções técnicas destinadas aos ciclistas recreacionais, para poder público do município e a sociedade civil engajada em relação ao ciclismo em Blumenau/SC. As produções técnicas são referentes a quatro mapas com apresentação e sintetização dados, sendo eles: Mapa Sistema Cicloviário, Mapa Fluxo Vias, Mapa Fluxo Bairros e Mapa Fluxo Cidades Vizinhas. Os mapas estão disponíveis no capítulo 4.

Afim de informar a comunidade sobre as descobertas da pesquisa, foi cedida uma entrevista para o jornalista Evandro de Assis do Jornal de Santa Catarina. A matéria intitulada: *Quais as ruas de Blumenau mais procuradas por quem pedala a lazer* (ASSIS, 2021), foi postada dia 18/11/2021 no site do jornal e está disponível na íntegra no apêndice F do presente trabalho.

Para finalizar este capítulo, foi elaborado um quadro com uma síntese que relaciona os objetivos e os procedimentos metodológicos utilizados na pesquisa.

Quadro 4 - Síntese dos objetivos e procedimentos metodológicos da pesquisa

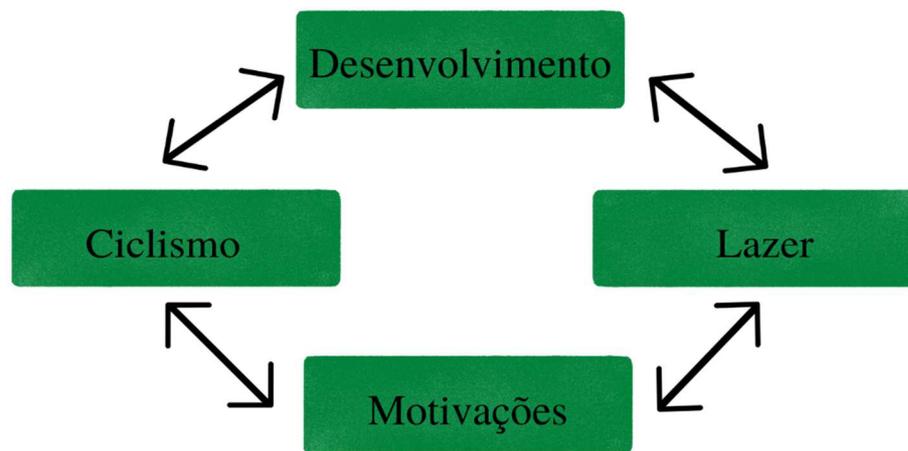
OBJETIVO GERAL	O objetivo geral desta pesquisa é analisar as motivações dos praticantes de ciclismo recreacional em Blumenau, ponderando suas implicações para o desenvolvimento sustentável.	
QUESTÕES	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS
De que formas o lazer e o desenvolvimento sustentável se relacionam?	Identificar as relações teóricas entre lazer e desenvolvimento sustentável.	Bibliometria e Revisão Bibliográfica: Pesquisas realizadas nas plataformas Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD) e Biblioteca Digital de Teses e Dissertações – FURB com as palavras chaves: desenvolvimento lazer, ciclismo e motivações.
Quais as motivações dos blumenauenses para utilizar a bicicleta como meio de transporte recreacional?	Apresentar as motivações dos praticantes de ciclismo recreacional em Blumenau.	Pesquisa documental: Sites, matérias de revistas e jornais, relatórios, publicações técnicas, material de divulgação, etc.; Entrevistas: Representantes poder público, sociedade civil, comunidade local e iniciativa privada; Questionário: Ciclista recreacionais morem na cidade em Blumenau/SC; Observação Participante: Realizada de forma empírica, utilizando a bicicleta como veículo de lazer condição de iniciante.
O ciclismo recreacional impacta no desenvolvimento sustentável da cidade de Blumenau?	Refletir sobre os impactos ciclismo recreacional para o desenvolvimento sustentável.	Análise conceitual a partir de uma matriz analítica desenvolvida para a pesquisa, nas quais se contrastam as motivações para o ciclismo, assim como lazer e desenvolvimento sustentável.
Como está pesquisa pode ser relevante para o município de Blumenau?	Elaboração cartográfica, afim de fornecer subsídios para uma avaliação da infraestrutura ciclística do município.	Contribuição teórico-prática da pesquisa, a partir do desenvolvimento de uma produção técnica, destinada a comunidade, ao poder público e stakeholders a fim de compreender mais sobre a prática e suas motivações.

Fonte: Elaboração própria.

### 3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Este capítulo apresenta os conceitos, teorias e informações que fundamentam a presente pesquisa. O modelo conceitual do estudo tem como base as relações presentes entre desenvolvimento sustentável, lazer, motivações e ciclismo.

Figura 1 - Modelo Conceitual



Fonte: Elaboração própria.

#### 3.1 DESENVOLVIMENTO REGIONAL

O Desenvolvimento Regional é uma área de estudos complexa e com muitos caminhos de interpretação e vieses que partem de dois elementos chave: a compreensão do que é região (território/espaço) e do que é desenvolvimento. A correlação entre esses múltiplos conceitos faz-se compreender os aspectos do desenvolvimento de uma região em detrimento de outra, seja positivo ou não.

No que diz respeito à região, Dallabrida (2006) conceitua que o espaço é demarcado por interesses, que podem ser políticos, econômicos e administrativos, além de identificar esse espaço por suas funções e relações, sejam estas locais ou globais. Para Milton Santos (1999) a configuração regional/territorial não é só o espaço em si, mas:

[...] que sua realidade vem de sua materialidade, enquanto o espaço reúne a materialidade e a vida que a anima. A configuração territorial, ou configuração geográfica, tem, pois, uma existência material própria, mas sua existência social, isto é, sua existência real, somente lhe é dada pelo fato das relações sociais. No começo da história do homem, a configuração territorial é simplesmente o conjunto dos complexos naturais. À medida que a história vai fazendo-se, a configuração territorial é dada pelas obras dos homens: estradas,

plantações, casas, depósitos, portos, fábricas, cidades, etc; verdadeiras próteses. Cria-se uma configuração territorial que é cada vez mais resultado de uma produção histórica e tende a uma negação da natureza natural, substituindo-a por uma natureza inteiramente humanizada. (SANTOS, 1999, p. 51)

De maneira geral, a região se caracteriza pela natureza e pelos recursos de que ela dispõe e que se sucede pelas transformações do espaço pelo homem e pela sociedade, que emprega ali relações culturais, sociais, econômicas, de poder, entre outras. “As regiões são um espaço de conveniência, meros lugares funcionais do todo, pois, além dos lugares, não há outra forma para a existência do todo social que não seja a forma regional” (SANTOS, 1999, p. 48). Outro aspecto da região é a homogeneidade e as características territoriais que despertam a “solidariedade vivida em relações de interdependência com os restantes conjuntos regionais e com o espaço nacional e internacional” (BENKO, 1999, p. 18).

Assim como as várias visões do que é a região, o conceito de desenvolvimento varia conforme o ângulo de análise “e sugere tantas possibilidades quantos são os livros que foram escritos sobre ele”, segundo Souza e Theis (2009, p. 15). Ao desenvolvimento é atrelada uma série de possíveis adjetivos, tais como: econômico, social, regional, endógeno, sustentável e territorial sustentável (BUSARELLO, 2020). Entre os adjetivos, normalmente “desenvolvimento” é determinado com um viés econômico, ligado a fins estritamente monetários. Com isso, é necessária a distinção entre desenvolvimento econômico e crescimento econômico. Para Sachs (2004),

O desenvolvimento, distinto do crescimento econômico, cumpre esse requisito, na medida em que os objetivos do desenvolvimento vão bem além da mera multiplicação da riqueza material. O crescimento é uma condição necessária, mas de forma alguma suficiente (muito menos é um objeto em si mesmo), para se alcançar a meta de uma vida melhor, mais feliz e mais completa para todos. (SACHS, 2004, p. 13)

O desenvolvimento de uma região é frequentemente relacionado às mudanças sociais e econômicas que ocorrem em um determinado espaço e, para Mattedi (2015), o desenvolvimento tem três grandes formas de ser analisado:

- a) Desenvolvimento regional é multidimensional: econômico, social, político, cultural e ambiental;
- b) O desenvolvimento regional é multidirecional: significa simultaneamente progresso e retrocesso;
- c) O desenvolvimento regional é multissignificativo: o sentido varia segundo os grupos sociais. (MATTEDI, 2015, p. 98)

Além de suas multiformas, o desenvolvimento regional pode ser compreendido, segundo Souza e Theis (2009), por:

[...] mais do que um processo localizado de crescimento econômico e mudança social, que tem por objetivo a melhoria da qualidade de vida material e espiritual de uma comunidade. Aqui se adere a uma compreensão de desenvolvimento na escala regional como um processo de desenvolvimento socialmente equitativo e ecologicamente prudente, apoiado na democratização em todas as escalas, na participação ativa da cidadania na definição de seu para paradigma societário, na completa soberania dos sujeitos na escolha de seu futuro. (SOUZA e THEIS, 2009, p. 12)

### 3.1.1 Desenvolvimento sustentável

O “Outro desenvolvimento” (SACHS, 2009), que pode ser nomeado como ecodesenvolvimento ou desenvolvimento sustentável, vem como a opção contra a insustentabilidade do atual modelo de desenvolvimento econômico. A degradação e o desequilíbrio ambiental afetam outros aspectos das sociedades, como o social e o econômico, ampliando desigualdades e reforçando padrões prejudiciais ao planeta.

A obsessão pelo crescimento econômico das sociedades atuais está baseada em valores desequilibrados e patológicos dos pontos de vista social e ambiental. Essa crise planetária que vivenciamos hoje resulta de um processo contínuo de uso predatório do espaço geográfico e dos recursos naturais. As mudanças climáticas globais e o aumento da frequência dos desastres ambientais constituem uma faceta desse modelo perverso de crescimento econômico baseado no consumo perdulário. (AUMOND, 2012, p. 16)

A trajetória do ecodesenvolvimento, ou desenvolvimento sustentável, começa por volta da década de 1970, quando o assunto se firma em meio a pesquisas e debates devido aos sinais de esgotamento do planeta. A Conferência de Estocolmo (1972) foi a primeira conferência a nível global a respeito de questões como a poluição atmosférica e o uso de recursos naturais, abrindo caminhos para novas e mais amplas discussões sobre esse desenvolvimento proposto. O livro *Nosso Futuro Comum* (1987), fruto do Relatório Brundtland, elaborado pela Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento da ONU propõe que:

O desenvolvimento sustentável é aquele que procura satisfazer as necessidades da geração atual, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem as suas próprias necessidades, significa possibilitar que as pessoas, agora e no futuro, atinjam um nível satisfatório de desenvolvimento social e econômico e de realização humana e cultural, fazendo, ao mesmo tempo, um uso razoável dos recursos da terra e preservando as espécies e os habitats naturais. (BRUNDTLAND, 1987)

Outras conferencias ocorreram, como a ECO-92 ou a Rio-92 (1992) - também chamada de Cúpula da Terra, a qual trouxe ao debate o desenvolvimento com um olhar mais social e econômico, buscando a conservação e preservação ambiental e, assinado o acordo da Agenda 21. A RIO+10 (2002) ou a Cúpula Mundial sobre o Desenvolvimento Sustentável, propôs rever

metas, acordos e proposta anteriores, como a Agenda 21. Já a Rio+20 (2012), por sua vez, trouxe o aprofundamento dos debates sobre desenvolvimento sustentável em questões como a segurança alimentar, a economia verde, o acesso a água e o uso de energia.

Em linhas gerais, o desenvolvimento sustentável tem três pilares principais: o social, o ambiental e o econômico. Com o equilíbrio desses três pilares, é possível a sustentabilidade do desenvolvimento. Entretanto, Ignacy Sachs traz em sua vasta produção acadêmica a respeito desse tema, outros pontos que devem ser levados em consideração para o caminhar sustentável. Sachs (1993) afirma que a sustentabilidade se dá por dimensões mais amplas, entre elas: social, econômica, ecológica, cultural e espacial.

Quadro 5 - Dimensões do Desenvolvimento Sustentável

Dimensões do Desenvolvimento Sustentável	
Cultural:	Considera-se os valores culturais específicos de cada sociedade, promovendo processos que busquem mudanças dentro da continuidade cultural e que traduzam o conceito normativo de ecodesenvolvimento em um conjunto de soluções específicas para o ecossistema.
Ecológica:	Aqui, aponta-se o uso racional dos recursos naturais, de recursos renováveis e não renováveis em geral; define-se as normas para uma adequada proteção ambiental. É necessário que se pense em processos produtivos que utilizem quantidades menores de recursos naturais, produzindo de modo a atender a demanda da população mundial sem gerar degradação ambiental.
Econômica:	Repensada no sentido macroeconômico, o gerenciamento mais eficiente dos recursos e de um fluxo constante de investimentos com o objetivo do alcance de uma forma sustentável de crescer.
Espacial:	Está relacionada ao estabelecimento de uma configuração adequada da distribuição das populações rural e urbana no território. Preservação da biodiversidade e descentralização, entre outros.
Social:	Entende-se como a criação de um processo de desenvolvimento sustentável pela visão de uma sociedade equilibrada, que busca um novo estilo de vida, adequado ao momento presente e ao futuro, com qualidade de vida, saúde, educação, moradia, segurança e estabilidade.

Fonte: FROEHLICH (2014). Adaptado pela autora.

Para além das cinco dimensões apresentadas acima, outros autores ampliaram a gama de dimensões. Pawlowski (2008) propôs a dimensão política como uma das dimensões, assim como o próprio Sachs que, em suas obras, acrescentou essa dimensão, fazendo distinção entre política internacional e política nacional:

[...] Política (nacional): democracia definida em termos de apropriação universal dos direitos humanos; desenvolvimento da capacidade do Estado para implementar o projeto nacional, em parceria com todos os empreendedores; um nível razoável de coesão social. 8. Política (internacional): eficácia do sistema de prevenção de guerras da ONU, na garantia da paz e na promoção da cooperação internacional; um pacote Norte-Sul de ecodesenvolvimento, baseado no princípio de igualdade (regras do jogo e compartilhamento da responsabilidade de favorecimento do parceiro mais

fraco); controle institucional efetivo do sistema internacional financeiro e de negócios; controle institucional efetivo da aplicação do Princípio da Precaução na gestão do meio ambiente e dos recursos naturais; prevenção das mudanças globais negativas; proteção da diversidade biológica (e cultural); e gestão do patrimônio global, como herança comum da humanidade; sistema efetivo de cooperação científica e tecnológica internacional e eliminação parcial do caráter commodity da ciência e tecnologia, também como propriedade da herança comum da humanidade. (SACHS, 2002, p. 85-88)

No âmbito mundial, a fim de promover ações em prol de um mundo mais sustentável, assim como motivar governos nacionais em prol dessa causa, em uma Conferência da ONU (2000), foram lançados os Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODM). Instaurada como uma Agenda Global, os ODM foram uma forma de mobilizar governos em todos os níveis a atingir 8 Objetivos e 21 metas, por meio de estratégias que poderiam ser adaptadas a contextos locais. Os 8 Objetivos foram:

(1) Erradicar a extrema pobreza e a fome (2) Alcançar a educação primária universal, (3) Promover a igualdade de gênero e capacitar as mulheres, (4) Reduzir a mortalidade infantil, (5) Melhorar a saúde materna, (6) Combater o HIV/SIDA, a malária e outras, (7) Qualidade de vida e respeito ao meio ambiente e (8) Estabelecer uma parceria mundial para o desenvolvimento. (ONU, 2000) e (BRASIL, 2009)

Ademais,

Os ODM representam uma grande evolução em relação a outros planos de desenvolvimento mundial porque propõem uma agenda que engloba as dimensões econômica, social e ambiental. Além disso, incentivam a participação conjunta de cidadãos, governos e sociedade para avançar rumo ao desenvolvimento humano. (BRASIL, 2009, p. 9)

Os resultados alcançados em nível global com os ODM foram positivos e foi proposta a continuação desse propósito. Os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) foram estabelecidos no final do ano de 2015, ainda mais audaciosos que os ODM. Esta nova Agenda vai até o ano de 2030 e contempla 17 objetivos e 169 metas e indicadores.

(1) Erradicação da pobreza, (2) Erradicação da fome, (3) Saúde de qualidade, (4) Educação de qualidade, (5) Igualdade de gênero, (6) Água limpa de Saneamento, (7) Energias Renováveis, (8) Trabalho Decente e Crescimento Econômico, (9) Inovação e Infraestrutura, (10) Redução das Desigualdades, (11) Cidades e Comunidade Sustentáveis, (12) Consumo Responsável, (13) Combate às Mudanças Climáticas, (14) Vida Embaixo da Água, (15) Vida Terrestre, (16) Paz e Justiça e (17) Parceiras pelas metas. (PNUD, 2021)

Os ODS abordam questões que podem ser amplamente discutidas no âmbito da mobilidade urbana com o uso da bicicleta, seja esse uso para a locomoção diária para o trabalho, para a escola ou para o lazer. A União de Ciclistas do Brasil (2016) elaborou um documento intitulado *A Bicicleta como Promotora dos 17 ODS - Contexto Brasileiro* em que aborda

cirurgicamente como essa relação de sustentabilidade se constrói a partir do uso da bicicleta como meio de locomoção. Entre os 17 Objetivos, o Objetivo 3 tem como 4ª meta “Até 2030, reduzir em um terço a mortalidade prematura por doenças não transmissíveis por meio de prevenção e tratamento, e promover a saúde mental e o bem-estar” (AGENDA 2030, 2021). Para a UCB (2016) nessa meta o uso da bicicleta pode:

Andar de bicicleta gera inúmeros benefícios para a saúde de quem pedala e para a cidade, reduzindo a incidência de doenças ligadas ao coração e outras causadas pelo estresse, pela obesidade e pelo sedentarismo. Para a cidade, a não emissão de poluentes em seu uso, a menor necessidade de uso do espaço viário e redução de acidentes impactam positivamente na saúde pública, gerando menos gastos públicos e melhorando a qualidade de vida de toda a população. (UCB, 2016, p. 4)

### 3.2 LAZER, BICICLETA E MOBILIDADE

A seguir serão abordados conceitos sobre lazer, bicicleta, ciclismo e mobilidade urbana sustentável.

#### 3.2.1 Lazer

A concepção do que é lazer, mudou com os anos, assim como a concepção do termo a partir do ponto de vista de cada pesquisa sobre o tema. Em linhas gerais, entende-se que o lazer é um elemento fundamental para a qualidade de vida do cidadão e pode proporcionar uma série de benefícios (UVINHA, 2018).

Nesse caminho, há muitas atividades que fazem parte da dinâmica do desenvolvimento que contribuem para as transformações que ocorrem dentro e no território. O lazer é uma delas. Para Marcellino (2001), lazer pode ser conceituado como “cultura vivenciada (praticada, fruída ou conhecida) no tempo disponível das obrigações profissionais, escolares, familiares, sociais, combinando os aspectos tempo e atitude” (MARCELLINO, 2001, p. 42). Em outras palavras, o lazer pode ser compreendido como uma das possibilidades de vivência que constituem um processo pelo qual os homens são capazes de orientar as ações simbólicas e dar a elas significado próprio (ZINGONI, 2002). Essas ações possuem as seguintes funções: diversão; descanso ou recuperação do desgaste físico e/ou emocional das atividades cotidianas (incluindo o trabalho) e desenvolvimento social do cidadão, tendo em vista que o ser humano evolui dentro e junto da comunidade (DOMINGUES, 2018). Atualmente, as atividades do tempo livre, recreação e lazer, têm se direcionado a momentos ligados fortemente ao consumo e ao

entretenimento, seja de bens ou serviços, de forma sintética e apressada, banhadas de apelos midiáticos e informacionais, que não levam ao usufruto de momentos e experiências de liberdade. O ócio moderno é ligado principalmente ao descanso, sejam férias ou diversão, assim como às atividades de cunho utilitaristas. Entretanto, segundo Francileudo (2013) conforme citado por Cruz, Calvacante e Martins (2018, p. 260), as novas teorias a respeito da temática abordam esses momentos lazer como uma oportunidade de experiências que levam a autorrealização e qualidade de vida à qual todo e qualquer indivíduo tem direito. É importante frisar que o campo de estudos acadêmicos a respeito da “recreação” e “lazer” só começou a se desenvolver a partir de 1970 (MELO, 2019, p. 18). Dito isso, quando analisamos as diferentes formas de lazer usufruídas pela sociedade, Etges (2002) ressalta que “a recreação ocupa lugar de destaque, uma vez que, nesse campo, o lúdico se associa à busca da sensação do bem-estar, atividade na qual a prática de esportes se destaca” (ETGES, 2002, p. 136). Pedalar é estar em movimento e o uso da bicicleta é muito versátil, pois pode ser utilizada como meio de lazer, como esporte de alta performance, assim como meio de locomoção no cotidiano e, independentemente de como for seu uso, os benefícios são semelhantes à atividade física. A bicicleta, quando usada como instrumento de lazer é para Cruz, Calvacante e Martins (2018, p. 260) a representação de um potencial transformador da sociedade contemporânea, vivenciando e contemplando a cidade, com a sensação de liberdade, com o sustentável e flexível abrindo possibilidades para experiências capazes de promover saúde física e mental, bem-estar e equilíbrio em relação aos semelhantes e à natureza.

### 3.2.2 Bicicleta: da criação à crise

O princípio da bicicleta ocorreu no século XVIII, em uma época em que os meios de transporte disponíveis eram a caminhada ou a locomoção com o auxílio de animais, como por exemplo, a carroça. A criação da bicicleta transformou o mundo da mobilidade e da locomoção, acelerando o processo de desenvolvimento do planeta e a criação de novas tecnologias rumo ao mundo que conhecemos hoje. Em suas raízes, a bicicleta é o ideal de progresso e libertação individual, visto que o homem é o “piloto, motor e passageiro”, o controlador absoluto do meio, seja nos limites tangíveis ou intangíveis (OOSTERHUIS, 2016).

A primogênita das invenções da bicicleta data por volta do ano de 1790, quando o conde francês Mede de Sivrac inventou o celerífero – um cavalo de madeira com duas rodas, que se empurrava com um ou os dois pés – cujo nome é derivado das palavras latinas “*celer*” (rápido) e “*fero*” (transporte). Após, foi criada a “máquina de corrida” do alemão, Karl Friederich von

Drais, apelidada de 'Draisiana' e há, também, o “Dandy Horse” na Grã-Bretanha, criado por volta de 1815-1820. O velocípede possuía um guidão e, em 1865, o francês Pierre Michaux acoplou pedais à roda dianteira do velocípede, entretanto, este possuía grandes rodas dianteiras e com traseira pequena, sendo que tal modelo era ideal para triciclos e quadrículos, mas na versão de duas rodas era de difícil mobilidade. Em meados de 1880, Lawson, que era de origem inglesa, introduziu a tração dos pedais sobre disco que, por meio de uma corrente, repassava o esforço para a roda traseira. Por sua vez, a década de 1890, testemunhou-se o triunfo da bicicleta "segura", pois surgiu o câmbio de marchas, inventado por Johann Walch, da Alemanha, e o quadro trapezoidal, feito por Humber, da Inglaterra e, em 1891, os pneus tubulares e desmontáveis, desenvolvidos por Michelin, da França. Essas transformações consistem no padrão de bicicletas até hoje (BRASIL, 2007) e (OOSTERHUIS, 2016).

No Brasil, o início da trajetória da bicicleta não foi registrado historicamente e não há pesquisas que afirmem com precisão a data de chegada ou início. Em linhas gerais, as primeiras unidades chegaram por volta de 1859 e 1870 no Rio de Janeiro, que nesse período era capital do País e concentrava as pessoas com maior poder aquisitivo (BRASIL, 2007) e (BUSTO, 2006). Em função dos movimentos migratórios, seguiram-se, provavelmente, os estados de São Paulo e Santa Catarina. A bicicleta, rapidamente após sua chegada ao Brasil, tornou-se meio de locomoção em ascensão entre os trabalhadores das indústrias, de pequenos estabelecimentos comerciais e de serviço das grandes áreas urbanas (ROSA, 2015) e (BRASIL, 2007).

A popularidade da bicicleta começou a sofrer desgastes na década de 1950, com as transformações, a nível nacional, por meio das propostas desenvolvimentistas do então presidente, Juscelino Kubitschek. Ao lema de “50 anos em 5”, o modelo de mobilidade nacional tornou-se automobilístico, visto a entrada dessas fábricas na economia brasileira. A partir desse momento, a participação das bicicletas no trânsito foi diminuindo gradualmente. Já na década de 1970, a bicicleta foi novamente suscitada por dois motivos: o choque do Petróleo - crise que afetou os motoristas de todo mundo e o movimento nacional em prol das bicicletas, visto seus benefícios à saúde. Em relação ao reconhecimento da bicicleta, a Constituição Federal de 1988, assim como o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) reforçam a sua importância. Em 1997, o CTB, entre outras pautas:

[...] reconhece a bicicleta como veículo (Art. 96), dotado de direitos e deveres, que deve ser priorizado, junto com os pedestres, sobre a circulação de veículos motorizados (Art. 29, § 2º), dispondo inclusive de penalidades pelo descumprimento do estabelecido no Código. Aos motoristas que não respeitarem a distância lateral mínima de 1,50m ao ultrapassar uma bicicleta (Art. 201), por exemplo, a infração é média e penalizada com multa. (CTB apud ROSA, 2015, p. 52)

No cenário atual brasileiro, a bicicleta vem sendo “redescoberta” como meio de transporte, visto as multiquantidades e benefícios que ela traz ao ser utilizada no lugar de veículos motorizados. Para Oosterhuis (2016) a bicicleta é tida como um veículo:

[...] leve, silencioso, sustentável, saudável, flexível, barato, meios de transporte pessoal democrático e humano, mais rápidos do que carros ou transporte público em locais lotados cidades. É recomendado como remédio para congestionamentos de trânsito e estacionamento, ambientais e poluição sonora, esgotando os recursos energéticos, doenças de bem-estar e exclusão social. (OOSTERHUIS, 2016, p. 233)

### 3.2.3 Modelos de bicicletas, usos e comercialização

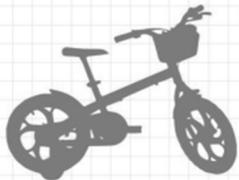
Em seu caminho, a bicicleta passou por transformações que estavam de acordo com aquilo que se entendia como uma necessidade para o melhoramento do desempenho, da segurança e para possibilitar o maior número de pessoas pedalantes. O autor Harry Oosterhuis traz essa afirmação no artigo intitulado *Cycling, Modernity and National Culture*, segundo ele:

Quando o modelo de segurança mais confortável e seguro, equipado com pneus pneumáticos, chegou ao mercado na década de 1890, o apelo e a acessibilidade do ciclismo foram ampliados a novos grupos, incluindo mulheres e homens mais velhos. O uso do novo veículo foi principalmente recreacional: passear no campo e curtir a natureza. (OOSTERHUIS, 2016, p. 237)

Por sua vez, a padronização de modelos trouxe diferentes possibilidades de veículos, do qual atendem as diversas demandas e necessidades ciclísticas, seja para transporte, lazer, competição, usuário adulto ou infantil, área urbano ou rural. Entre os principais modelos:

Quadro 6 - Modelos de Bicicleta ABRACICLO

Modelos	Nomes	Características
	DE ESTRADA ou SPEED	Modelo ideal para ciclistas que percorrem longos trajetos e em vias pavimentadas, adquirindo velocidades médias mais altas. Com aro de 700mm, pneus estreitos e quadro e garfo sem amortecimento. É aconselhado a quem já tem prática com ciclismo.
	ELÉTRICA	Modelo conhecido como E-bike, possui sistema de potência auxiliar de até 350 watts, motor acionado somente por pedais, com auxílio do motor para velocidades até 25km/h, sem aceleradores manuais ou de qualquer outro tipo. O objetivo é proporcionar um desempenho mais leve e constante para pessoas com menos preparo físico, aqueles que desejam percorrer maiores distâncias, facilitando a mobilidade urbana.

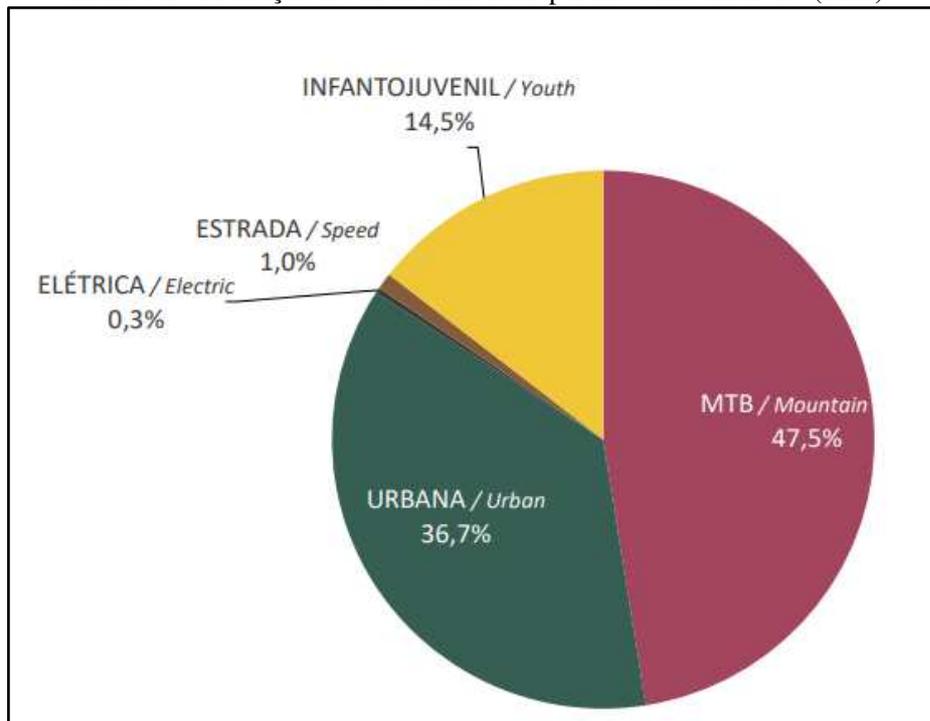
	<p>MOUNTAIN BIKE ou MTB</p>	<p>O modelo é a bicicleta mais popular, que permite o uso para qualquer terreno e condição, incluindo trilhas acidentadas, vias de terra ou lama. Os pneus são largos, com cravos que ofertam melhor aderência e estabilidade, tracionando nos terrenos mais irregulares. Alguns modelos têm sistema de amortecimento central nos quadros e suspensão dianteira.</p>
	<p>INFANTIL</p>	<p>Entre 2 e 7 anos, a criança já pode pedalar bicicletas com aros entre 12" e 16", variando conforme a estatura. Esse modelo possui ajustes para acompanhar o crescimento do usuário, assim como rodinhas traseiras auxiliares.</p>
	<p>URBANA ou MOBILIDADE</p>	<p>Modelo com desenho de quadro apropriado para uso nas cidades, facilitando a mobilidade urbana, sobretudo em vias pavimentadas, deixando o ciclista menos inclinado ao pedalar e com maior estabilidade, porém dificulta o desempenho em subidas e maiores velocidades.</p>

Fonte: Adaptado pela Autora - ABRACICLO (2021).

Além dos modelos citados acima, que são os mais comuns do dia-a-dia, existem outros, como: a Bicicleta de Balanço, que é um modelo infantil sem pedais e ideal para trabalhar a coordenação motora infantil; o modelo Infante-Juvenil, modelo normalmente sem marcha e ideal para crianças de até 10 anos pois se adequa às necessidades dessa fase; o modelo Dobrável, que é ideal para espaços urbanos pois ocupa pouco espaço, porém, por ter aro menor, não é ideal para velocidades médias mais altas e longas distâncias; o modelo Tandem é um modelo que permite que duas pessoas pedalem ao mesmo tempo de maneira síncrona, além disso, é muito versátil, pois pode ser usada para viagens e esportes, assim como para a inclusão de ciclistas com alguns tipo de deficiências ou limitações (ABRACICLO, 2021).

Em relação à produção e comercialização de modelos de bicicleta, a ABRACICLO (Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicleta, Ciclomotores, Motonetas, Bicicleta e Similares), publicou o Relatório *Dados do Setor Duas Rodas - 2020* (2021), onde traz informações das empresas fabricantes de bicicletas associadas: CALOI, HOUSTON, SENSE e OGGI e que possuem fábricas no Polo Industrial de Manaus (MIP). Em números, no ano de 2019, foram produzidas 919.924 bicicletas, sendo elas:

Gráfico 1 - Produção Total de Bicicletas por modelos em 2019 (MIP)



Fonte: ABRACICLO (2021).

Em questão da produção nacional, o relatório traz informações a respeito da importação e exportação de bicicletas. Em 2019, foram exportadas 13.915 bicicletas, estas destinadas principalmente a países latino americanos, em especial o Paraguai com 4.494 unidades. Já as importações foram principalmente da China, com 57.274 unidades, somando ao total de 74.962 bicicletas vindas de outros países. A comercialização das peças produzidas pelas quatro associadas no atacado nacional foram de 889.847 unidades em 2019 (ABRACICLO, 2021). Entre os consumidores nacionais, a ABRABIDI (2011) trouxe que os principais motivos para compra de bicicleta em relação ao seu uso final são: 50% Transporte, 32% Infantil, 17% Lazer, 1% Competição. Em relação ao mercado estadual e municipal de produção e comercialização de bicicletas, não foram obtidos dados sobre o setor; em Blumenau, as empresas desse seguimento são: NATHUR, MORMAII e Status Bike.

### 3.2.4 Ciclismo

Dentre os meios de transporte não motorizados, o ciclismo é uma das modalidades adotadas, seja como meio de transporte, como atividade física (exercício/esporte) ou como lazer, por meio do percorrer ciclisticamente a cidade. O dicionário traz duas possíveis interpretações para definir o conceito ciclismo, sendo elas: a arte de andar de bicicleta e a bicicleta enquanto esporte, competição (FERREIRA, 1975). Neste sentido, o ciclista é quem

utiliza a bicicleta e que pode dar a essa prática um sentido próprio, pessoal; “assim como as viagens, o uso da bicicleta está diretamente relacionado a diversas Dimensões e motivações” (BUSARELLO, 2020, p. 66).

O ciclista tem total controle de seu veículo, atuando simultaneamente como piloto, motor e passageiro, que é uma experiência diferente de utilizar qualquer outro modo de transporte moderno (OOSTERHUIS, 2016).

### 3.2.5 Mobilidade urbana sustentável e a cidade de Blumenau/SC

Em linhas gerais, o dicionário conceitua que mobilidade é: “Característica do que é móvel ou do que obedece às leis do movimento, a possibilidade de mover (-se), andar, dançar etc.” (MICHAELIS, 2021). Para os autores Cruz, Calvacante, Martins (2018) a mobilidade pode ser entendida como “a capacidade humana de se locomover a fim de satisfazer necessidades e objetivos” (CRUZ; CAVALCANTE e MARTINS, 2018, p. 242).

As cidades agrupam em seu território desafios complexos em questão da mobilidade, já que a mobilidade individual de cada cidadão se torna a mobilidade coletiva de um todo. A chamada mobilidade urbana “passou a apresentar inúmeros desafios, pois é onde as pessoas se reúnem para trocar ideias e mercadorias, comprar e vender, ou simplesmente circular, viver e se divertir” (CRUZ; CALVACANTE e MARTINS, 2018, p. 242). As formas de locomoção nesse espaço, segundo Balbim *et al.* (2016) podem se dar por multimeios, sendo os motorizados, particulares ou coletivos, ou os não motorizados, como a bicicleta e a caminhada, além disso, o meio escolhido pode variar conforme a idade, o sexo e a renda do indivíduo.

Para a organização da relação entre território e meio de mobilidades, foi firmada a Lei nº 12.587/2012, que é referente a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Essa lei entende que a mobilidade urbana é um instrumento de desenvolvimento urbano e integra diferentes meios de transporte, assim como a acessibilidade e a mobilidade no território, visando autonomia no deslocamento de pessoas na cidade para realização de suas atividades (BRASIL, 2007). Essa lei ainda diz respeito ao Plano de Mobilidade Urbana, ao qual todas das cidades brasileiras acima de 20 mil habitantes devem implementar. O plano tem como objetivo a análise e o diagnóstico da situação municipal, assim como e quais ações devem ser tomadas para o melhor desenvolvimento da mobilidade.

A cidade de Blumenau, por sua vez, elaborou o Plano de Mobilidade Urbana (Sustentável), aprovado pelo Decreto nº 11.740, no dia 07 de maio de 2018. Esse plano prevê, além de melhorias de pavimentação e calçamento urbano, a integração de transporte público e

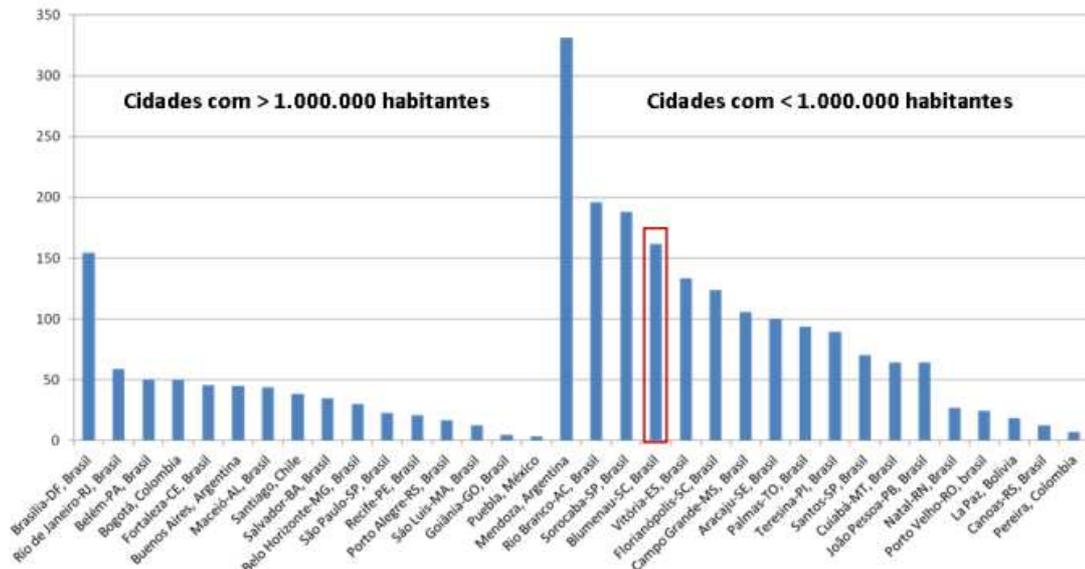
viária e dos impactos ambientais, pois entende que tal plano deva “atender as necessidades atuais e futuras da população Blumenauense” (BLUMENAU, 2018).

Nesse contexto, a sustentabilidade entra como uma alternativa à mobilidade urbana. A sustentabilidade de mobilidade implica em compreender a dinâmica social dos transportes, o impacto em relação ao meio ambiente, a economia, a política, a cultura, os impactos sociais e no espaço (território), assim como papel para o desenvolvimento local (BOARETO, 2008).

Nessa linha de desenvolvimento e planejamento, os transportes coletivos e os não motorizados, como a bicicleta, tornam-se socialmente mais inclusivos e ecologicamente mais sustentáveis, promovendo o acesso mais democrático à mobilidade de qualidade. Para o pesquisador Carlos Carvalho (2016), as dimensões que abordam a mobilidade ecologicamente correta é a tríade – econômica, social e ambiental. Segundo o autor (CARVALHO, 2016, p. 16) do ponto de vista ambiental dos transportes deveriam ser adotados veículos com tecnologia mais limpas (emissões e ruídos) e planejamento para integração dos transportes, entre outros; do ponto de vista econômico é preciso que se dê o balanceamento oferta/demanda assim como o equilíbrio econômico-financeiro. Por fim, o aspecto da sustentabilidade social (CARVALHO, 2016, p. 20) é observado sob a ótica da justiça social, como a integração de espaços mais carentes à mobilidade urbana, o melhoramento do acesso para cidadãos com deficiências físicas e mentais e locomoção reduzida.

Como uma alternativa viável e sustentável para melhoria da mobilidade urbana, a bicicleta se encaixa em todos os requisitos, pois não emite poluentes, é silenciosa, requer pouco espaço, promove benefícios à saúde física e mental, promove a recreação e contribui para a qualidade de vida de todos (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2016). No Plano de Mobilidade Urbana de Blumenau (2017), em relação a veículos não motorizados como a bicicleta, é explicado que a cidade “tem uma malha cicloviária relativamente desenvolvida, porém, de forma segmentada e sem conectividade entre os trechos existentes” (PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE BLUMENAU, 2017).

Gráfico 2 - Extensão de Ciclovias por Milhão de Habitantes (comparativo de Blumenau com outras cidades)



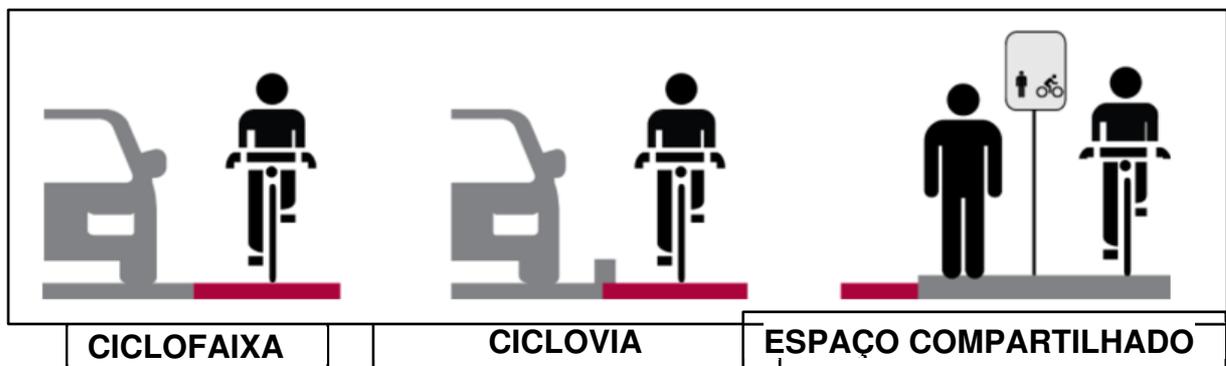
Fonte: Plano de Mobilidade Urbana de Blumenau (2017).

O gráfico acima mostra que Blumenau, a nível América Latina, está entre as cidades com as redes cicloviárias mais extensas. Entretanto, diferente do que o gráfico aponta, uma reportagem noticiada pelo portal ND+ (2020) afirma que Blumenau “tem 1.424 quilômetros de vias urbanas”. A reportagem ainda traz a manifestação da ABC Ciclovias, que denuncia: “Temos ciclovias que acabam no nada, ciclofaixas com espaço minúsculo e calçadas compartilhadas sem espaço para que pedestres e ciclistas se locomovam com segurança”. Em relação a essas questões estruturais, o Plano blumenauense prevê a curto, médio e longo prazo implementar “[...] a rede do sistema cicloviário projetado e estabelecer a conectividade entre eixos e bairros nos trechos existentes com iluminação, adequada sinalização horizontal e vertical, com especial atenção para a área central.” (PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE BLUMENAU, 2017, p. 90).

Em relação aos ciclistas e ao uso da bicicleta, o PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE BLUMENAU (2017) entende que a bicicleta tem alto potencial de crescimento, porém, no município, há a carência de campanhas que a estimulem como um meio de transporte diário, para viagens com motivo de trabalho e escola, além de lazer e recreação, assim como há a falta de infraestrutura adequada e segurança. Em relação à rede cicloviária, a partir de dados da SEPLAN (2021), o município tem a previsão que, até o final de 2022, a malha cicloviária contemple 137,5kms divididos em: 84,3kms de ciclofaixa; 25,7kms de ciclovia e 27,5kms de passeio compartilhado. A previsão para longo prazo é de 155km de ciclo vias e ciclofaixas (SITE PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU, 2018).

Para compreender o que é infraestrutura cicloviária, a Cartilha do Ciclista (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2016) diz que há três grandes grupos que formam as redes e rotas cicloviárias, sendo eles: o espaço totalmente segregado, caracterizado como ciclovia; o espaço delimitado na pista ou canteiro, identificado como ciclofaixa; e o espaço compartilhado com pedestres ou outros tipos de veículos motorizados ou não. As ciclorrotas também são outro tipo de opção, elas “são as vias sinalizadas que interligam pontos de interesse, ciclovias e ciclofaixas indicando o compartilhamento do espaço entre veículos motorizados e bicicletas, melhorando as condições de segurança na circulação” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2016, p. 33).

Figura 2 - Rede Cicloviária



Fonte: Click RBS (2021)<sup>5</sup>.

### 3.3 MOTIVAÇÕES

A palavra motivação tem origem no latim “*motivus, movere*” e significa “mover”. Motivação (para algo) é, ou aponta, um grupo ou grupos de razões que explicam, induzem, incentivam, provocam ou estimulam algum tipo de ação (ou reação), um comportamento humano (MAXIMIANO, 2000). Para Hofstede (1983) os comportamentos são inerentes ao Ser, pois diferentes motivos podem causar um mesmo comportamento e vice-versa, além de que determinados comportamentos e motivações podem variar de cultura para cultura. Em linhas universais, Steers, Mowday & Shapiro (2004) apontam características comuns a todas as teorias sobre a motivação humana: (1) aquilo que energiza o comportamento humano; (2) aquilo que direciona ou canaliza tal comportamento e (3) como o comportamento é mantido e sustentado. Dessa forma, é possível concluir que a motivação para algo, como por exemplo ser um ciclista recreacional, é algo que varia de indivíduo para indivíduo. Angelo (2010) destaca “[...] que a

<sup>5</sup> Disponível em: <[https://www.clicrbs.com.br/sites/swf/jsc\\_bike\\_mapa/assets/dicas.pdf](https://www.clicrbs.com.br/sites/swf/jsc_bike_mapa/assets/dicas.pdf)>. Acesso em: 13 mar. 2021

motivação é um fenômeno interno ao indivíduo, relacionada a uma ação intencional que busca atender alguma coisa (necessidades, desejos ou expectativas) através de escolhas conscientes entre alternativas apresentadas pelo meio-ambiente.” (ANGELO, 2010, p. 15-16).

Entre os anos de 1940 e 1950, no campo da comunicação, iniciaram-se estudos a respeito do que motivava os consumidores a optarem por determinadas marcas, canais de informação, entretenimento, entre outros (BLUMLER, 2019). Um dos principais estudos da época foi realizado por Bernard Berelson, durante uma greve de jornalistas na cidade de Nova York (EUA). O estudo contou com uma pesquisa que questionava o que mais as pessoas sentiam falta nesse período e os resultados obtidos foram: 1) Informação e interpretação de questões públicas; 2) ferramenta de orientação para questões para a vida cotidiana; 3) escapar de questões cotidianas; 4) prestígio social e 5) contato social (MARTINO, 2017). Nessa lógica, a compra de um jornal proporcionava a seus leitores o suprimento de um desejo, seja a manutenção de sua rotina, o desenvolvimento pessoal e o status social, assim como o acesso à informação (WOLF, 1987).

O modelo de usos e gratificações (U&G) se fundamenta em três princípios:

- 1) Que o espectador consumidor deve ser considerado um participante ativo, que usa desses meios para suprir vontade e necessidades (não alienado); 2) A comunicação de massa, quem decide o que consumir e como isso o gratifica é o indivíduo e 3) O indivíduo tem consciência dos motivos que o fazem escolher uma coisa em detrimento de outra. (BLUMLER, 2019, p.5)

Dentro desse universo de motivos, Ruótulo (1998) expõe que os indivíduos são impactados por suas escolhas individuais, assim como pelo meio em que estão inseridos e influenciam na origem de suas motivações. Macedo (2009) segue esse mesmo pensamento, quando diz que:

Pode-se assim estabelecer uma ligação que parte do contexto social, psicológico e circunstancial, seguido pela necessidade, motivações e a procura dos meios de comunicação ou outras fontes de satisfação. Podemos citar como exemplo um contexto de vida entediante que leva a necessidade de diversão ou entretenimento; surge daí a motivação para a de um meio que gere esse ponto de fuga. (MACEDO, 2009, p. 8)

Contudo, a teoria de U&G foca nas relações em mídias, mas é facilmente transposta para o lazer, ciclismo e motivações, uma vez que o principal objetivo do estudo é entender as relações entre o porquê da escolha de algo em detrimento a um ou mais benefícios.

Em paralelo a esses trabalhos, Abraham Maslow (MASLOW apud ANGELO, 2010) desenvolveu o conceito de Hierarquia das Necessidades. Esse conceito tem três princípios básicos em relação às motivações do ser humano, sendo eles: 1) o ser humano é motivado pelo desejo de satisfazer tipos específicos de necessidades, (2) são universais nas populações, e (3)

são sequenciais em um formato hierárquico. Maslow, citado por Angelo, afirma que apenas “emergem” necessidades superiores após a satisfação da inferior, quando declinando de importância o indivíduo passará a buscar naturalmente a satisfação da próxima numa ordem fixa (MASLOW apud ANGELO, 2010, p. 19). Elas podem ser divididas em três dimensões: a dimensão das “necessidades básicas”, que são as necessidades fisiológicas e as de segurança; a dimensão “psicológica” que são as sociais e as de auto estima, e a dimensão do “Ego” ou “realização pessoal” composta pelo auto realização.

Figura 3 - Pirâmide de Maslow



Fonte: Elaboração Própria.

A partir da visão do ciclismo recreacional, é possível visualizar que tal prática abrange toda a Hierarquia proposta por Maslow (MASLOW apud ANGELO, 2010). Como por exemplo, a partir das necessidades fisiológicas com a pedalada, temos o lazer e o repouso; na segurança, temos o cuidado e a preservação da saúde; nos aspectos sociais a relação com outras pessoas, com o pertencimento de um grupo de pedal, assim como o encontro com pessoas durante a prática; da auto estima e do cuidado com o corpo assim como a autoconfiança com a prática e por fim, na auto realização, é o alcance pleno de uma vontade de crescimento e melhora, assim como a concretização de pequenos desafios que a prática do lazer recreacional possibilita.

### 3.3.1 Escala de motivação para o lazer (EML)

A partir do trabalho de Maslow (MASLOW apud ANGELO, 2010), outras teorias se desenvolveram e se aprofundaram em áreas mais específicas, como a *Leisure Motivation Scale*

(LMS) que em tradução livre é Escala de Motivação para o Lazer (EML). Teorizada por Beard e Ragheb (1983), ela abrange as áreas do turismo, esporte e lazer, escalando as motivações das quais as pessoas possuem ao realizar algum comportamento em relação as áreas citadas acima. Beard e Ragheb (1983) elencaram quatro principais dimensões de motivações, sendo elas: a intelectual, a social, a domínio de competência e a *evitação* de estímulos. O Dimensão social é relacionado a interação social, amizades, estima. O Dimensão intelectual é ligado à aprendizagem, à descoberta, à curiosidade. O Dimensão *evitação* de estímulos, que foi adaptado para o termo Inibição, vai ao encontro do relaxamento, da diminuição de estresse, assim como da recreação. Por fim, a dimensão domínio de competência é relativo a motivos de saúde, *fitness*, habilidade e a ideia de se manter ativo.

A escala possui 32 itens de avaliação, que são divididos entre os quatro Dimensões, e subdivididos em *procura de estímulos* e *evitação de estímulos*. Em seu estudo, Texeira (2013) explica que a *procura de estímulos* compreende as dimensões social, intelectual e domínio de competência e *evitação de estímulos* compreende, justamente, a dimensão inibição.

Quadro 7 - Dimensões da Escala de Motivação para o Lazer

Dimensão Inibição	Dimensão Competência
Diminuir	Para se manter em forma fisicamente
Para aliviar o estresse e a tensão	Para desenvolver a aptidão física
Para relaxar mentalmente	Para usar as minhas habilidades físicas
Descansar	Para desenvolver habilidade físicas
Para evitar a confusão e agitação das ativ. diárias	Para melhorar minhas habilidades
Para desfrutar do meu tempo	Ser ativo
Para relaxar fisicamente	Para desafiar minhas habilidades
Porque as vezes gosto de estar sozinho	Para ser bom no ciclismo
Dimensão Intelectual	Dimensão Social
Para descobrir coisas novas	Para construir amizades
Para expandir meu conhecimento	Para interagir com outras pessoas
Para explorar novas ideias	Para conhecer novas e diferentes pessoas
Para aprender sobre as coisas ao redor de mim	Para desenvolver amizades intimas
Para satisfazer a minha curiosidade	Para revelar meus pensamentos ou habilidade
Para aprender sobre mim	Para ganhar respeito
Para ser criativo	Para pertencer a algo
Para usar minha imaginação	Para ser socialmente competente e habilidoso

Fonte: Faulks, Ritchie e Dodd (2011). Adaptado pela autora (2021).

A escala de Beard e Ragheb (1983) foi aplicada a alguns estudos específicos das áreas de lazer, turismo e esporte com destaque ao trabalho desenvolvido por Faulks, Ritchie e Dodd (2011) sob o título *Bicycle Tourism as an Opportunity for Re-creation and Restoration?*

*Investigating the motivations of bike ride participants* que investiga as motivações dos participantes do *Great Victorian Bike Ride*, um evento que ocorre anualmente na Austrália. Esse evento constitui em um circuito ciclístico percorrido entre 8 ou 9 dias. Para tal, a fim de medir as motivações dos participantes, foi aplicado um questionário on-line, em que foi questionado os 32 itens da EML de Beard e Ragheb (1983), além de perguntas a respeito de dados demográficos e experiências de ciclismo.

## 4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE RESULTADOS DA PESQUISA

Este capítulo é composto pela apresentação da cidade de Blumenau/SC e sua malha cicloviária, como, também, a apresentação e análise dos resultados da presente pesquisa.

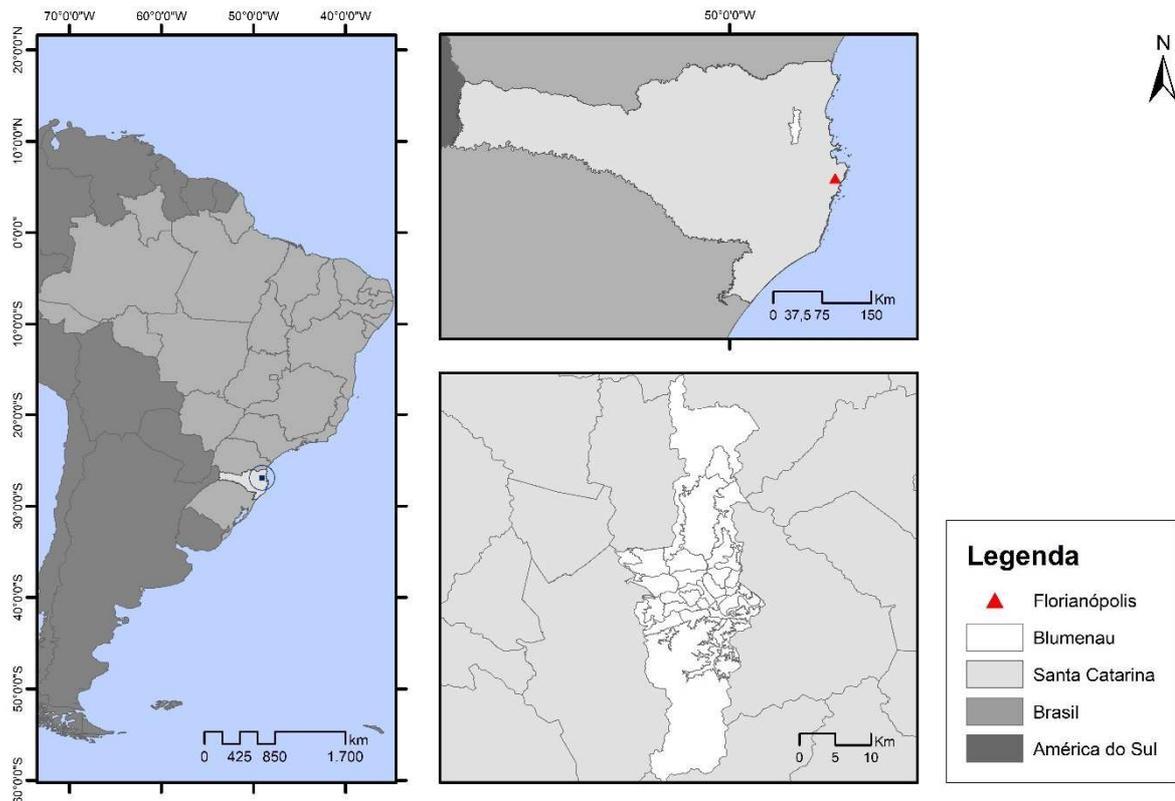
### 4.1 APRESENTAÇÃO DO MUNICÍPIO DE BLUMENAU/SC

A cidade Blumenau está localizada no estado de Santa Catarina, na região do Vale do Itajaí. Fica a 130km da capital do estado, Florianópolis. Fundada em 1850 pelo imigrante alemão Hermann Bruno Otto Blumenau, tem uma população estimada em 366.418 habitantes (IBGE, 2021), sendo a 26º melhor cidade do país para se morar e reconhecida nacionalmente como a Capital da Cerveja. Seu relevo é bastante acidentado, apresentando grandes e inúmeras diferenças de altitudes e declives, margeada pelo rio Itajaí-Açu tem uma história marcada por cheias e enchentes. Em nível estadual, é a terceira cidade mais populosa e 4º lugar em arrecadação (IBGE, 2021). Seu Produto Interno Bruto (PIB), renda per capita, era de R\$ 48.115,48 em 2018 e quanto ao Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), em 2010 ocupava a 0,806. Em relação sua dimensão territorial possui 519,8km<sup>6</sup> de superfície terrestre, divididos em 206,8km<sup>2</sup> área urbana (39,78%) e 313,0km<sup>2</sup> área rural (60,22%), gerando uma densidade demografia de quase 705 hab/km (BLUMENAU, 2021).

---

<sup>6</sup> Disponível em: <<https://www.blumenau.sc.gov.br/blumenau/as5d1a5sd4a4sd>>. Acesso em: 22 out. 2021.

Mapa 1 - Localização Blumenau/SC



Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Além da alta densidade demográfica, a frota de veículos é expressiva. Conforme informações disponíveis no site do DETRAN (2021), no mês de setembro de 2021, a cidade contabilizava 276.135 veículos automotores ao total. Entre os tipos de veículos, destacam-se os automóveis, sendo 172.159 unidades; as motocicletas, 39.232 unidades; caminhões, 5818 unidades e os ônibus, com 881 unidades. Em números, considerando todos os tipos de veículos automotores do município, a média é de 1,35 veículos por habitante.

Em relação aos números de bicicletas e ciclistas no município, foram questionados os órgãos públicos SEPLAN (Secretária Municipal de Planejamento Urbano) e SETERB (Secretária Municipal de Trânsito e Transportes de Blumenau) e a organização da sociedade civil ABCiclovias (Associação Blumenauense Pró-Ciclovias), e todas informaram que não há dados oficiais nesse sentido. Entretanto, um estudo feito pela ABCiclovias (2020), através de um medidor de bicicletas instalado na rua Antônio da Veiga, entre os meses de março e agosto de 2020, revelou que a média diária de bicicletas que passavam no local nos dias de semana eram de 258. Aos fins de semana, a média era de 228, sendo os horários de pico as 09:00 e as 17:00 horas. Vale ressaltar que a medição ocorreu nos primeiros meses de pandemia.

## 4.2 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS DA PESQUISA

Neste tópico serão apresentados os resultados da presente pesquisa. Começando com as características da amostra e os procedimentos utilizados para a análise dos dados estatísticos. Posteriormente, são descritos os resultados do estudo, ao qual foi realizado dois métodos estatísticos, sendo um deles descritivo, composto por característica da amostra, confiabilidade do estudo e resultados descritivos dos construtos, e o outro, multivariado, através do Alpha de Cronbach, Correlações de Spearman e Análise de Cluster.

### 4.2.1 Características da amostra

O objeto de estudo dessa dissertação se propõe a explicar sobre as motivações que levam os ciclistas recreacionais de Blumenau/SC a pedalarem. Para isso, realizou-se uma pesquisa quantitativa, através de questionário on-line, do qual se obteve 340 respostas, sendo 304 válidas. O questionário utilizado para captação de respostas foi *Google Forms*, e ficou aberto para respostas entre os dias 15/06/2021 e 05/07/2021, totalizando 21 dias. As tabelas abaixo expõem as variáveis sociodemográficas, o perfil e hábitos dos ciclistas e questões ligadas a mobilidade urbana e rotas.

### 4.2.2 Perfil e hábitos dos ciclistas

Primeiramente, foram apresentadas duas perguntas-filtro, conforme tabela acima, para delimitar o objeto de estudo, sendo assim, dos 340 respondentes, foram descartadas 20 respostas, pois os participantes não residiam em Blumenau/SC. Na sequência, das 320 respostas, foram apenas consideradas 304, visto que conforme a pergunta filtro a respeito de ciclismo recreacional, 16 respondentes informaram que não pedalarão recreacionalmente. A tabela abaixo expõe as variáveis sociodemográficas dos participantes.

Tabela 5 - Perguntas do Questionário

	<b>Perguntas Filtro</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
<b>Você reside em Blumenau?</b>	Sim	320	94,1
	Não	20	5,9
	<b>Total</b>	<b>340</b>	<b>100,0</b>
<b>Você pedala recreacionalmente?</b>	Sim	304	95,0
	Não	16	5,0
	<b>Total</b>	<b>320</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Dados pesquisa (2021).

Tabela 6 - Variáveis Sociodemográficas dos Pesquisados

	<b>Características Sociodemográficas</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
<b>Gênero</b>	Feminino	137	45,1
	Masculino	163	53,6
	Outros	4	1,3
	<b>Total</b>	<b>304</b>	<b>100,0</b>
<b>Faixa Etária</b>	15 a 19	17	5,6
	20 a 29	86	28,3
	30 a 39	103	33,9
	40 a 49	65	21,4
	50 ou mais	33	10,9
	<b>Total</b>	<b>304</b>	<b>100,0</b>
<b>Escolaridade</b>	Ensino Fundamental (completo/incompleto)	1	0,3
	Ensino Médio (completo/incompleto)	56	18,4
	Graduação (completo/incompleto)	133	43,8
	Lato Sensu (completo/incompleto)	72	23,7
	Stricto Sensu (completo/incompleto)	42	13,8
	<b>Total</b>	<b>304</b>	<b>100,0</b>
<b>Renda</b>	Até 5SM	166	54,6
	De 6 a 10 SM	88	28,9
	Mais de 10 SM	50	16,4
	<b>Total</b>	<b>304</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Dados pesquisa (2021).

Acima a amostra da pesquisa apresenta um total de 163 respondentes do gênero masculino, que corresponde a 53,6% um pouco a mais da metade dos entrevistados. Em sequência, temos 137 (45,1%) pessoas pertencentes ao gênero feminino e outros 4 entrevistados que se identificam com outros gêneros, como transgênero masculino e transgênero feminino e não binário, ou seja 1,3% do percentual.

Quanto a faixa etária, a pesquisa tem como destaque a faixa do 30 a 39 anos com 33,9% das respostas, seguindo de 28,3% da faixa dos 20 aos 29 anos, e 21,4% que possuem entre 40 a 49 anos. Estes resultados diminuem no público de 50 anos ou mais que apresentam 10,9% da amostra, enquanto a faixa etária de 15 a 19 anos com 17 respostas conta com 5,6% do resultado.

Em relação a escolaridade dos participantes, observa-se que grande parte é bem instruída, mais de 81,3% possui ensino superior, sendo que 23,7% dos entrevistados conta com pós-graduação *Latu Senso* e 13,8%, ou seja, 42 respondentes, pós-graduação *Stricto Sensu*. Das demais respostas, 56 (18,4%) possuem apenas ensino médio e um respondente (0,3%) tem apenas o ensino fundamental.

A pergunta de encerramento das questões sociodemográficas do questionário é sobre a renda. Foi solicitado que nessa questão fosse levado em consideração todos os tipos de rendimentos mensais do núcleo familiar do participante. A principal faixa de renda dos

questionados, contabilizando 166 respostas (54,6%) foi a de até 5 salários mínimos mensais. Na demais faixas, tivemos 28,9% dos participantes com renda entre 6 e 10 salários mínimos, e 50 respondentes com renda acima de 10 salários mínimos mês.

Na pesquisa pretendeu-se também traçar hábitos, assim como o perfil desses ciclistas recreacionais como exige a tabela 7.

Tabela 7 - Perfil do Ciclista Recreacional

	<b>Perfil Ciclismo</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Tempo de ciclismo recreacional	Menos 1 ano	52	17,1
	De 1 a 5 anos	130	42,8
	De 6 a 10 anos	46	15,1
	Mais de 10 anos	76	25,0
	<b>Total</b>	<b>304</b>	<b>100,0</b>
Qual modelo de bicicleta você utiliza?	M.T.B	208	68,4
	Fixa/Estrada/Speed	26	8,6
	Urbana / Mobilidade	40	13,2
	Não sei / Outros	30	9,9
	<b>Total</b>	<b>304</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Dados pesquisa (2021).

Diante dos resultados, identificou-se que, nos últimos 5 anos, houve um aumento em relação ao ciclismo de lazer, visto que 130 respondentes (42,8%) afirmaram que já pedalam dentro de um período de um a cinco anos. Os ciclistas com mais de dez anos vêm na sequência, equivalendo a 25,0% das respostas. Após os ciclistas com menos de um ano de pedal, com 17,01%, seguido dos respondentes que afirmam pedalar recreacionalmente entre seis e dez anos, com 15,1%.

O item mais importante para o ciclista é a bicicleta, das 304 respostas 208 delas, trazem o modelo M.T.B. ou a Mountain Bike como o modelo preferido. Os modelos Urbana e Mobilidade vem em seguida com 13,2% das respostas. As bicicletas dos modelos Fixa, Estrada e Speed, normalmente associadas aos pneus finos e alta velocidade, estão entre os modelos de 8,6% dos ciclistas respondentes. A opção não sei/outros, foi escolhida por 9,9% dos respondentes e sendo essa uma questão que permitia respostas abertas, o modelo Gravel foi o mais citado como “outros”.

Concluindo esta parte da análise, buscou-se entender mais sobre os hábitos relacionados ao passeio ciclístico. Nesta etapa, as perguntas permitiam mais de uma resposta.

Tabela 8 - Hábitos do Ciclista Recreacional

	<b>Hábitos do Ciclista Recreacional</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
<b>Com quem você costuma pedalar?</b>	Sozinho	178	58,6
	Casal/Dupla	116	38,2
	Família	44	14,5
	Amigos	127	41,8
	Grupo de Ciclismo	82	27,0
	<b>Total</b>	<b>304</b>	
<b>Você utiliza a bicicleta para outros fins?</b>	Não, somente lazer	145	47,7
	Meio de transporte	132	43,4
	Meio de trabalho	36	11,8
	Competição	25	8,2
	<b>Total</b>	<b>304</b>	
<b>Você comprou ou trocou de bicicleta em 20/21? Qual motivo?</b>	Não	159	52,3
	Covid e transporte Público	15	4,9
	Exclusivamente para fins de lazer	68	22,3
	Alta dos combustíveis	14	4,6
	Troca de modelo	39	12,8
	Uma bicicleta melhor	68	22,3
	Outros	9	2,9
	<b>Total</b>	<b>304</b>	
<b>Você passou a pedalar com mais frequência a partir da pandemia de Covid-19?</b>	Sim	161	53,0
	Não	143	47,0
	<b>Total</b>	<b>304</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Dados pesquisa (2021).

O morador de Blumenau/SC, tende a preferir pedalar sozinho, conforme 58,6% dos respondentes, seguido do pedal com amigos, que obteve 41,8% das respostas. Grupos de Ciclismo obtiveram 27,0% da preferência, contando com 82 respostas. Casal/Dupla, obteve 38,2% e, por fim, a opção família foi a menor porcentagem, com 14,5%.

Para além do ciclismo recreacional, do qual é o recorte desse estudo, foi proposta a pergunta sobre outras formas de utilizar a bicicleta. Entre os respondentes, 47,7% afirmaram pedalar restritamente para fins de lazer. Seguido por 132 respostas (43,4%) que indicam usar a bicicleta como meio de transporte. Dos que utilizam a bicicleta como meio de trabalho (ciclo mensageiros) foram 11,8% das respostas. Por fim, 25 ciclistas afirmaram também utilizar a bicicleta para fins de competição, com 8,2% das respostas.

Quando perguntados a respeito da compra ou troca de modelo de bicicleta entre 2020 e 2021 e qual o motivo para tal, 159 (52,3%) dos respondentes afirmaram que não compraram ou trocaram de bicicleta no período. Dois motivos obtiveram o mesmo número de 68 respostas, sendo 22,3%, que foram a compra ou troca para uma “bicicleta melhor” e “exclusivamente para

fins de lazer”. Seguindo de 12,8% dos ciclistas que afirmaram “trocar de modelo”, 4,9% por conta da questão da pandemia de COVID-19 e problemas com transporte público, 4,6% das respostas afirmam que a compra foi motivada pela alta dos combustíveis. Por fim, os motivos outros com 2,9% das respostas.

#### 4.2.3 Mobilidade urbana e rotas

Das informações ligadas a questões sociodemográficas, perfil e hábitos, é necessário compreender mais a respeito dos territórios dos ciclistas respondentes, assim como as suas percepções ligadas a mobilidade urbana e a situação da malha cicloviária do município. Com esses objetivos, foram obtidas as seguintes respostas:

Tabela 9 - Ruas e Bairros mais citados

<b>Ruas</b>	<b>Citações</b>	<b>Bairros</b>
<b>Itajaí (SC 412)</b>	30	Vorstadt
<b>2 de setembro</b>	31	Itoupava Norte
<b>República Argentina</b>	31	Ponta Aguda
<b>Bahia</b>	32	Passo Manso
<b>Amazonas</b>	36	Garcia
<b>Hermann Huscher</b>	36	Valparaíso
<b>15 de Novembro</b>	37	Centro
<b>Beira Rio / Castelo Branco</b>	51	Centro
<b>Humberto de Campos</b>	58	Velha
<b>São Paulo</b>	62	Itoupava Seca
<b>7 de Setembro</b>	75	Centro

Fonte: Dados pesquisa (2021).

Apesar do município de Blumenau ter por volta de 4.311<sup>7</sup> ruas oficiais, os territórios dos ciclistas se concentram, conforme respostas obtidas, em 74 vias, espalhadas por 32 bairros. Com destaque a rua Sete de Setembro, uma das principais vias do centro da cidade e que foi citada 75 vezes, seguida pelas Rua São Paulo e Humberto de Campos. Em relação aos bairros, o Centro foi citado 233 vezes, considerando o total de cinco ruas, das quais três estão entre as ruas mais citadas. Dos respondentes, 44 citaram como ruas apenas “região central”, que foram contabilizados junto com o bairro Centro. A lista completa de ruas e bairros estão no Apêndices B e C.

<sup>7</sup> Disponível em: <<https://www.blumenau.sc.gov.br/monitorarecurso/extrawwolderuastransp.aspx>>. Acesso em: 16 maio 2022

Ultrapassando os limites do município blumenauense, os ciclistas citaram outras 17 cidades que costumam pedalar. Entre as principais cidades: Gaspar (90 citações), Indaial (72 citações), Pomerode (57 citações) e Luiz Alves (16 citações). A tabela completa de cidade se encontra no Apêndice E. Outra informação subtraída foram as localidades mais frequentes. No município de Blumenau as localidades mais citadas foram: a Nova Rússia (46 citações), local destaque pelas belezas naturais, e o Parque Municipal Ramiro Rudiger (16 citações). Entre cidades vizinhas, as localidades mais citadas foram: o Encano (39 citações) que fica no município de Indaial e a localidade Belchior (26 citações) que se localiza no município de Gaspar, ambos são locais com natureza predominante. Ao todo, foram citadas 28 localidades conforme Apêndice D.

Tabela 10 - Ruas e Bairros mais citados

	<b>Mobilidade Urbana e Rotas</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
<b>Nessas vias, existem ciclofaixas, ciclovias ou vias compartilhadas (rede cicloviária)?</b>	Não	123	40,4
	Sim	79	25,9
	Apenas em alguns trechos...	102	33,5
	<b>Total</b>	<b>304</b>	<b>100,0</b>
<b>Não sua opinião quais são os principais problemas na rede cicloviária do município?</b>	Ciclofaixa compartilhada/ outros	7	2,30%
	Faltam interligações	265	87,17%
	Más condições estruturais	199	65,46%
	Espaço utilizado por motoristas	127	41,78%
	Espaços muito curtos	164	53,95%
	Espaço muito estreitos	148	48,68%
	<b>Total</b>	<b>304</b>	

Fonte: Dados pesquisa (2021).

Conforme as ruas mais citadas do município de Blumenau/SC, os respondentes deram a sua opinião a respeito das condições da malha cicloviária dessas vias. Em relação aos que afirmaram que existem malha cicloviária, tivemos 25,9% das respostas, entretanto, 73,9% dos respondentes afirmaram não existir ciclovias e afins nessas ruas ou se existem são apenas em alguns trechos. Já em relação a sua opinião em relação as condições dessas vias, são relatados que são muito negativas. Apenas um respondente que foi contabilizado em “outros” afirmou que não há nenhum problema na rede cicloviária do município. Entre as outras 303 respostas, a falta de interligações somou 87,1%, sendo a opção de 265 respondentes. Outro problema destaque são as más condições estruturais que englobam desde pintura apagada, sujeira e buracos, somou 65,4% das reclamações. Entre os outros problemas temos espaços muito curtos com 53,9%, espaços muito estreitos 48,6%, e espaços utilizados por motoristas (como, por

exemplo, estacionar na ciclofaixa) como a resposta de 41,7%. Em outros, que obteve 2,30%, tivemos como respostas abertas a questão das vias de ciclofaixa compartilhada, que entre os comentários, fica claro que os ciclistas não se sentem seguros em utilizá-las.

#### 4.3 CONFIABILIDADE DO ESTUDO

Para verificar a confiabilidade desse estudo, ou seja, se os ciclistas responderam às perguntas de forma coerente, aplica-se o Alfa de Cronbach, visto que tal método é utilizado como indicador de veracidade pois “a boa pesquisa exige uma confiabilidade aceitável” (HAIR, *et al.*, 2005a, p. 200). Segundo Hair (2009), para que os dados sejam relevantes para validação, deve-se obter um índice superior a 0,600, visto que a confiabilidade varia entre 0 e 1. Abaixo são expostos os alfas das variáveis analisadas nesse estudo.

Tabela 11 - Confiabilidade do Estudo pelo Alfa Cronbach

<b>Dimensões</b>	<b>Alfa Cronbach</b>	<b>Nº de itens</b>
<b>Social</b>	0,819	8
<b>Intelectual</b>	0,881	8
<b>Competência</b>	0,801	6
<b>Inibição</b>	0,724	8
<b>Sustentabilidade</b>	0,791	5
<b>Desmotivações</b>	0,748	9

**Fonte: Dados pesquisa (2021).**

Neste caso, pode ser contatar que todas as dimensões estudadas estão dentro do nível de confiabilidade, superior a 0,600. A dimensão Intelectual foi a com o índice de Alfa Cronbach mais alta, com 0,881, sendo a mais confiável de total as dimensões, e a dimensão relacionada a Inibição, apresentou o menor índice, com 0,724.

#### 4.4 RESULTADOS DESCRITIVOS

Para alcançar os objetivos propostos com a pesquisa, é necessário simplificar e sintetizar os resultados através de tabelas para melhorar a compreensão dos dados obtidos. Hair Jr. *et al.* (2005a) diz que as tabelas de distribuição de frequência proporcionam grande parte das informações por meio de medidas de tendência central que tem o objetivo de resumir e descrever as informações coletadas da amostra questionada.

Nesta análise, foi empregado o método descritivo com coleta de dados desenvolvida através da utilização de questionário on-line estruturado com questões adaptadas para escala

Likert que, segundo Brandão (2009), mede o grau de concordância sobre variáveis e atitudes apresentadas. Nesta pesquisa, a escala Likert é equivalente as dimensões: Competência, Intelectual, Inibição, Social, Sustentabilidade e Desmotivações. As primeiras quatro dimensões são adaptadas da *Leisure Motivation Scale* (LMS) que em tradução livre é “Escala de Motivação para o Lazer (EML)” dos autores Beard e Ragheb (1983), estas também aplicadas ao estudo de Faulks, Ritchie e Dodd (2011). Foram inclusas a dimensão de Sustentabilidade para entender como os ciclistas recreacionais blumenauenses que percebem essas questões ligadas a pratica ciclismo, a dimensão de Desmotivações para entender o que desmotiva a prática do ciclismo recreacional.

Uma série de 44 afirmações foram adaptadas a escala Likert de 5 pontos, sendo: 0 – Não sei; 1 – Discordo totalmente, 2 – Discordo parcialmente; 3 – Concordo parcialmente, 4 – Concordo totalmente, a fim de entender as motivações dos ciclistas recreacionais. Para tal, formulou-se uma tabela geral abaixo onde foi optado por dividir as variáveis em: Indecisos, que são as questões que receberam 0 pontos em relação a escala Likert; discordo, para os que obtiveram pontos 1 e 2 na escala e, por fim, concordo, para os que tiveram 3 ou 4 pontos na escala. Através dessa divisão é possível ver com mais clareza os resultados, assim como as variáveis que receberam maior e menores índices, que serão discutidos na sequência.

Tabela 12 - Valores Descritivos do Consumo

Variáveis	Indecisos		Discordam		Concordam	
	0		1 e 2		3 e 4	
	Frequência		Frequência		Frequência	
<b>S1. Construir amigos</b>	34	11,2%	29	9,5%	241	79,3%
<b>S2. Conhecer novas e diferentes pessoas</b>	28	9,2%	30	9,9%	246	80,9%
<b>S3. Ser socialmente competente e habilidoso</b>	75	24,7%	78	25,7%	151	49,7%
<b>S4. Interagir com outras pessoas</b>	15	4,9%	28	9,2%	261	85,9%
<b>S5. Desenvolver amizades íntimas</b>	70	23,0%	80	26,3%	154	50,7%
<b>S6. Pertencer a algo</b>	56	18,4%	68	22,4%	180	59,2%
<b>S7. Ganhar respeito</b>	79	26,0%	112	36,8%	113	37,2%
<b>S8. Revelar meus pensamentos ou habilidades físicas</b>	32	10,5%	32	10,5%	240	78,9%
<b>INT1. Aprender sobre as coisas ao redor de mim</b>	13	4,3%	12	3,9%	279	91,8%
<b>INT2. Ser criativo</b>	43	14,1%	21	6,9%	240	78,9%
<b>INT3. Satisfazer a minha curiosidade</b>	26	8,6%	16	5,3%	262	86,2%
<b>INT4. Descobrir coisas novas</b>	9	3,0%	8	2,6%	287	94,4%

INT5. Expandir meu conhecimento	26	8,6%	19	6,3%	259	85,2%
INT6. Explorar novas ideias	21	6,9%	15	4,9%	268	88,2%
INT7. Usar minha imaginação	32	10,5%	19	6,3%	253	83,2%
INT8. Aprender sobre mim	20	6,6%	15	4,9%	269	88,5%
C1. Desenvolver a aptidão física	9	3,0%	2	0,7%	293	96,4%
<b>C2. Ser ativo</b>	<b>2</b>	<b>0,7%</b>	<b>0</b>	<b>0,0%</b>	<b>302</b>	<b>99,3%</b>
C3. Ser bom no ciclismo	35	11,5%	19	6,3%	250	82,2%
C4. Desafiar minhas habilidades	17	5,6%	5	1,6%	282	92,8%
<b>C5. Se manter em forma fisicamente</b>	<b>7</b>	<b>2,3%</b>	<b>2</b>	<b>0,7%</b>	<b>295</b>	<b>97,0%</b>
C6. Usar as minhas habilidades físicas	6	2,0%	4	1,3%	294	96,7%
INI1. Aliviar o estresse e a tensão	8	2,6%	4	1,3%	292	96,1%
INI2. Evitar a confusão e agitação das atividades diárias	24	7,9%	18	5,9%	262	86,2%
INI3. Descansar	34	11,2%	29	9,5%	241	79,3%
INI4. Desfrutar do meu tempo	7	2,3%	4	1,3%	293	96,4%
INI5. Diminuir	66	21,7%	33	10,9%	205	67,4%
INI6. Relaxar fisicamente	29	9,5%	30	9,9%	245	80,6%
<b>INI7. Relaxar mentalmente</b>	<b>5</b>	<b>1,6%</b>	<b>2</b>	<b>0,7%</b>	<b>297</b>	<b>97,7%</b>
INI8. Porque as vezes gosto de estar sozinho	23	7,6%	35	11,5%	246	80,9%
SUS1. Por questões ambientais	26	8,6%	34	11,2%	244	80,3%
SUS2. Por questões econômicas	26	8,6%	85	28,0%	193	63,5%
SUS3. Para percorrer melhores os espaços da cidade	12	3,9%	14	4,6%	278	91,4%
<b>SUS4. Por questões políticas</b>	<b>56</b>	<b>18,4%</b>	<b>114</b>	<b>37,5%</b>	<b>134</b>	<b>44,1%</b>
SUS5. Por questões sociais	41	13,5%	44	14,5%	219	72,0%
D1. Falta de Bicicletário	21	6,9%	63	20,7%	220	72,4%
D2. Clima	22	7,2%	67	22,0%	215	70,7%
<b>D3. Falta de condicionamento físico</b>	<b>33</b>	<b>10,9%</b>	<b>185</b>	<b>60,9%</b>	<b>86</b>	<b>28,3%</b>
D4. Desrespeito por parte dos motoristas	11	3,6%	25	8,2%	268	88,2%
D5. Falta de incentivo por parte do governo para esse tipo de lazer	27	8,9%	76	25,0%	201	66,1%
D6. Insegurança no trânsito	10	3,3%	27	8,9%	267	87,8%
<b>D7. Muitos morros</b>	<b>22</b>	<b>7,2%</b>	<b>143</b>	<b>47,0%</b>	<b>139</b>	<b>45,7%</b>
D8. Falta de serviços relacionados a bicicleta	32	10,5%	90	29,6%	182	59,9%
D9. Falta de vias adequadas	10	3,3%	24	7,9%	270	88,8%

Fonte: Dados pesquisa (2021).

Como se pode analisar na tabela acima, os itens que obtiveram o maior número de respostas na variável “Indecisos” são as questões S3, S5 e S7, estas relacionadas a motivações de cunho social, que estão sinalizadas em verde na tabela. As afirmativas são: “Ser socialmente competente e habilidoso” com 24,7%, “Desenvolver amizades íntimas” com 23,0% e “Ganhar respeito” com 26,0%. Isso representa que pelo menos metade dos respondentes não vê como uma motivação específica o contato social com outras pessoas, seja criando laços ou, até mesmo, se afirmando socialmente de alguma forma. Isso é confirmado quando levamos em consideração as porcentagens relacionadas a variável “discordam”.

Agora, nas variáveis com maiores índices de “Discordantes”, sinalizados em vermelho, temos a seguintes afirmações: D3, D7 e SUS4, que correspondem a sequência “Falta de condicionamento físico” com 60,9%, “Muito morros” com 47,0% e “Por questões políticas” com 37,5%. Nesse sentido, os discordantes não têm como “desmotivações” para o ciclismo recreacional a relação entre a “falta de condicionamento físico” para o exercício, assim como a questão dos “morros”, visto que o relevo da cidade tem forte incidência de morros. As maiores “desmotivações” são, em primeiro lugar, “Falta de vias adequadas”, seguido da variável “Desrespeito por parte dos motoristas”. Em relação a sustentabilidade, grande parte dos respondentes desconsidera questões políticas na hora do ciclismo, sendo esta variável o item com maior porcentagem em relação as variáveis “Indecisos” e “Discordam” e o menor índice em “Concordam”. Nesta questão, as variáveis com maiores índices de concordância são pedalar “Para percorrer melhores os espaços da cidade” e “Por questões ambientais”.

Para as afirmações com maior porcentagem dos concordantes, na cor amarela, é possível destacar respectivamente C2, INIB7 e C5: “Ser ativo” com 99,3%, “Relaxar mentalmente” com 97,7% e “Se manter em forma fisicamente” com 97%. Sendo assim, é possível entender que a maiores motivações em pedalar recreacionalmente, visto que essas quase 100% de importância e números insignificantes em relação a “Indecisos” e “Discordantes”, é estar em movimento e aliando corpo e mente.

Diante do objetivo do trabalho e dos resultados gerais das motivações, buscou-se compreender como as mesmas podem se alterar conforme gênero, idade, escolaridade, renda e tempo de ciclismo. Em seguida, visualiza-se cada dimensão individualmente em relação as médias de gênero.

Tabela 13 - Motivações para o Ciclismo Recreacional e Gênero

<b>Dimensão</b>	<b>Média Geral</b>	<b>Média Mulheres</b>	<b>Média Homens</b>	<b>Média Outros</b>
<b>Social</b>	2,61	2,62	2,57	2,53
<b>Intelectual</b>	3,28	3,42	3,12	<b>3,53</b>
<b>Competência</b>	<b>3,60</b>	<b>3,65</b>	<b>3,55</b>	<b>3,63</b>
<b>Inibição</b>	3,26	3,27	3,26	3,18
<b>Sustentabilidade</b>	2,81	2,96	2,68	<b>3,10</b>
<b>Desmotivações</b>	2,80	2,98	2,62	<b>3,36</b>

Fonte: Dados pesquisa (2021).

Os resultados da tabela acima indicam que a dimensão que mais motiva os ciclistas recreacionais é a Competência, ou seja, os ciclistas são motivados por questões relacionadas ao corpo, a habilidade e forma física, em seu momento de lazer. Neste tópico, os dados da pesquisa condizem com o estudo de Faulks, Ritchie e Dodd (2011) em diversos aspectos. Em primeiro lugar, as médias das mulheres em relação as dimensões são maiores do que as médias dos homens, aqui levando em consideração as dimensões Social, Intelectual, Competência e Inibição, que são as mesmas baseadas na EML dos autores Beard e Ragheb (1983). Em relação as dimensões em particular, a dimensão da Competência é a que mais motiva os ciclistas recreacionais visto que é “como estar ativo e em forma, desenvolver e melhorar as habilidades de ciclismo e habilidade desafiadoras” (FAULKES; RITCHIE e DODD, 2011, p. 23).

Em seguida, as motivações dos ciclistas partem das dimensões Intelectual e de Inibição, sendo que a diferença média entre ambas é irrisória. No trabalho de Faulks, Ritchie e Dodd (2011), a dimensão Inibição era mais relevante para os ciclistas do estudo do que as motivações advindas da dimensão Intelectual. Por fim, em ambas as pesquisas, o Dimensão Social é o que tem menor média. Nesta tabela é notável a baixa variação de acordo com os gêneros masculino e feminino, indicando interesses muito similares e não apresentando dados relevantes para análise. Já em relação ao gênero Outros, apesar de serem apenas quatro respondentes, é notável um interesse maior em relação a questões ligadas a Sustentabilidade, seja questões políticas, ecológicas ou sociais, ao mesmo tempo, que as condições adversas da dimensão das Desmotivações os deixam mais desmotivados do que o gênero masculino, por exemplo.

Tabela 14 - Cruzamento Dimensões e Idades dos ciclistas

<b>Dimensões</b>	<b>15 a 19 anos</b>	<b>20 a 29 anos</b>	<b>30 a 39 anos</b>	<b>40 a 49 anos</b>	<b>50 anos ou mais</b>
<b>Social</b>	2,62	2,62	2,50	2,62	2,87
<b>Intelectual</b>	3,49	3,51	3,17	3,21	3,09
<b>Competência</b>	3,74	3,74	3,48	3,61	3,48
<b>Inibição</b>	3,09	3,24	3,27	3,27	3,37
<b>Sustentabilidade</b>	2,48	2,97	2,89	2,61	2,72
<b>Desmotivações</b>	2,85	2,94	2,73	2,80	2,61

Fonte: Dados pesquisa (2021).

Nesta tabela acima, nota-se que os ciclistas com 50 anos ou mais possuem médias semelhantes ou abaixo das outras idades, porém, na dimensão Social são os mais motivados, visto que essa dimensão trabalha aspectos a conhecer novas pessoas e desenvolver amizades íntimas. E essa faixa etária é menos afetada pelos aspectos das dimensões Desmotivações, ou seja, a falta de infraestrutura adequada ou bicicletário não os afeta negativamente na hora do pedal. Por sua vez, os mais novos, de 15 a 19 anos, são os que menos demonstram interesse na dimensão da Sustentabilidade e os ciclistas menos motivados por questões de relaxamento mental e físico.

Tabela 15 - Cruzamento Dimensões e Escolaridade dos ciclistas

<b>Dimensões</b>	<b>Ensino Fundamental</b>	<b>Ensino Médio</b>	<b>Graduação</b>	<b>Lato Sensu</b>	<b>Strictu Sensu</b>
<b>Social</b>	1,66	<b>3,00</b>	2,70	2,44	<b>2,13</b>
<b>Intelectual</b>	3,00	<b>3,53</b>	3,39	3,09	<b>2,97</b>
<b>Competência</b>	3,83	3,76	3,65	3,48	3,43
<b>Inibição</b>	2,00	3,44	3,26	3,20	3,20
<b>Sustentabilidade</b>	1,00	2,85	2,75	2,91	2,83
<b>Desmotivações</b>	2,67	2,82	2,82	2,73	2,86

Fonte: Dados pesquisa (2021).

Em relação a opção Ensino Fundamental, houve apenas um respondente, tornando o dado não relevante para o cruzamento com os demais. Entretanto, na dimensão Intelectual, houve um cruzamento interessante visto que para os que possuem Ensino Médio, esse momento de lazer é importante para o seu desenvolvimento intelectual, em contraponto, a média mais baixa é da escolaridade *Strictu Sensu*, ou seja, os que possuem pelo menos 6 anos a mais de estudo. Entre as demais dimensões e médias, a dimensão Social é outra média que vai diminuindo conforme o grau de escolaridade dos ciclistas aumenta.

Tabela 16 - Cruzamento Dimensões e Renda dos ciclistas

<b>Dimensões</b>	<b>Até 5 S.M.</b>	<b>6 A 10 S.M.</b>	<b>Mais de 10 S.M.</b>
<b>Social</b>	2,70	2,50	2,50
<b>Intelectual</b>	<b>3,41</b>	3,21	3,01
<b>Competência</b>	3,65	3,54	3,53
<b>Inibição</b>	3,36	3,13	3,19
<b>Sustentabilidade</b>	<b>3,00</b>	2,55	2,58
<b>Desmotivações</b>	2,93	2,63	2,68

Fonte: Dados pesquisa (2021).

Como exibe a tabela acima, as médias mais altas de todas as dimensões se concentram nos ciclistas que tem como Renda familiar total de até cinco salários mínimos. Aqui, destacam-se duas dimensões: a Intelectual e Sustentabilidade.

Tabela 17 - Cruzamento Dimensões e Tempo de Ciclismo

<b>Dimensões</b>	<b>Menos de 1 ano</b>	<b>1 a 5 anos</b>	<b>6 a 10 anos</b>	<b>Mais de 10 anos</b>
Social	2,64	2,69	2,45	2,57
Intelectual	3,25	3,27	3,32	3,15
Competência	3,72	3,60	3,58	3,53
Inibição	3,16	3,28	3,32	3,28
Sustentabilidade	2,69	2,81	2,79	2,92
Desmotivações	2,92	2,83	2,73	2,71

Fonte: Dados pesquisa (2021).

Como exibe a tabela 17, na dimensão das Desmotivações, apesar de ser uma diferença média pequena, é possível observar que, conforme aumentam os anos de pedalar dos ciclistas, estes mesmos acabam aceitando ou se acostumando com determinadas situações, como por exemplo a insegurança no trânsito ou a falta de malha ciclovária adequada. Entretanto, acabam se importando mais com questões ligadas a Sustentabilidade do que os que pedalam a mesmo tempo. Em relação aos ciclistas com menos de 1 ano de ciclismo, estes têm uma média maior em relação a dimensão da Competência, o que pode indicar que sua motivação vem de ser bom no ciclismo, assim como manter-se ativo fisicamente.

#### 4.5 CORRELAÇÕES DE SPEARMANN

As correlações de Spearman, que também é conhecida por correlação bivariada e correlação simples, tem por objetivo apresentar como se correlacionam as dimensões entre elas, com a finalidade de afirmar o quanto uma dimensão influencia em outra ou se há uma relação entre elas. Malhotra (2001) diz que o índice gerado entre os cruzamentos, serve para, de fato, determinar se existe uma relação entre X e Y e ainda “o grau em que a variação de uma variável X está relacionada com a variação de outra variável Y” (MALHOTRA, 2001, p. 455).

Ao fazer a análise multivariada de dados, em geral convém examinar a correlação simples entre cada par de variáveis. Esses resultados são apresentados em forma de uma matriz de correlação que indica que o coeficiente de correlação entre cada par de variáveis. (MALHOTRA, 2001, p. 456)

Para analisar as dimensões desta pesquisa, foi realizado o cálculo do coeficiente de correlação através de duas variáveis qualitativas ordinais, ou seja, duas variáveis não métricas,

o que para Malhotra (2001) significa que as duas medidas utilizam classificações, não valores absolutos das variáveis e os conceitos básicos que as fundamentam são semelhantes. Em relação a tal afirmação, o autor Hair Jr. *et al.*, (2005) explica que o coeficiente de correlação de Spearman geralmente resulta em um coeficiente baixo, porém, é considerado uma estatística conservadora.

Conforme a análise das dimensões de motivações para o ciclismo, foi notada a diferença entre os índices de correlações conforme a utilização da dimensão Desmotivações ou não. Como indica a tabela abaixo, incluindo a dimensão Desmotivações, tivemos duas correlações que não apresentaram uma correlação significativa.

Tabela 18 - Correlações de Spearman e a Dimensão Desmotivações

Correlações						
	Social	Desmotivações	Intelectual	Competência	Inibição	Sustentab.
Social	1,000					
Desmotivações	,055	1,000				
Intelectual	,485**	,148**	1,000			
Competência	,443**	,076	,476**	1,000		
Inibição	,440**	,188**	,365**	,395**	1,000	
Sustentabilidade	,249**	,237**	,383**	,251**	,316**	1,000

**\*\*.** A correlação é significativa no nível 0,01 (bilateral).

**Fonte: Dados pesquisa (2021).**

Há uma forte correlação entre a dimensão Social e o Intelectual ( $,485^{**}$ ), o que significa que quanto mais o ciclista usa desses momentos para criar vínculos e amizades, mais os ciclistas buscam questões ligadas a conhecer mais os locais onde pedala, assim como conhecer outros locais. Outra correlação forte que foi possível ser observada, foi entre as dimensões Intelectual e Competência ( $,476^{**}$ ), o que significa que quanto mais o ciclista recreacional busca questões ligadas a expandir os seus conhecimentos e a imaginação, maior também é a sua motivação relacionadas as competências, como ser ativo e se manter em forma fisicamente.

As correlações mais fracas que foram identificadas são entre as dimensões Competência e Sustentabilidade ( $,251^{**}$ ), o que significa que os ciclistas que têm como motivações desenvolver aptidão física e habilidades, não tem como motivação ou foco as questões ligadas a Sustentabilidade. A correlação mais baixa entre duas dimensões é a Sustentabilidade e a Social ( $,249^{**}$ ), o que significa que o ciclista que tem como motivação ganhar respeito ou criar amizades íntimas, independe de questões ligadas ao meio ambiente ou política para isso.

Em relação a dimensões que não foram significativas para o método Spearman, temos as correlações Social e Desmotivações ( $,055$ ) e Desmotivações e Competência ( $,076$ ).

#### 4.6 ANÁLISE DE CLUSTER

Análise de Cluster ou Análise de Conglomerados, é definido como um método analítico que tem o objetivo de identificar e agrupar objetos ou indivíduos que tenham características em comum e criar conjuntos de indivíduos parecidos entre si.

A análise de conglomerado combina objetos para que tenham alta homogeneidade interna bem como alta heterogeneidade externa. Quer dizer, a análise de conglomerados tenta identificar agrupamentos naturais usando diversas variáveis. Mas nenhuma das variáveis é considerada como variável dependente ou independente. Se a análise for bem-sucedida, os objetos dentro dos conglomerados estarão muito próximos e os objetos em diferentes conglomerados estarão muito distantes. (HAIR Jr. *et al.*, 2005, p. 400)

Para o autor Malhotra (2001), a Análise de Cluster pode ser feita por dois métodos de análise, dos quais os processos de aglomeração são definidos como: hierárquicos e não hierárquicos. O primeiro processo se caracteriza pelo estabelecimento de uma hierarquia. Por sua vez, o segundo “inicialmente determina ou assume o centro de aglomeração e em seguida agrupa todos os objetos que estão a menos de um valor pré-estabelecido” (MALHOTRA, 2001, p. 531).

Tabela 19 - Análise de Cluster

<b>Dimensões</b>	<b>Selim</b>	<b>Pedivela</b>	<b>Freios</b>
<b>Social</b>	1,92	<b>3,37</b>	2,00
<b>Intelectual</b>	3,28	<b>3,76</b>	2,36
<b>Competência</b>	3,52	<b>3,89</b>	3,12
<b>Inibição</b>	3,16	<b>3,51</b>	2,78
<b>Sustentabilidade</b>	3,07	<b>3,25</b>	1,61
<b>Desmotivações</b>	<b>3,03</b>	2,81	2,49
<b>Total de respondentes</b>	<b>90</b>	<b>143</b>	<b>71</b>

Fonte: Dados pesquisa (2021).

Na pesquisa foi possível identificar 3 grupos que seguem hábitos parecidos entre si nomeados Selim, Pedivelal e Freios. Esses grupos compõem toda amostra do estudo. A seguir, observamos os padrões de comportamento de cada um deles.

No grupo Selim, composto por 90 respondentes, tem em destaque as dimensões de Competência e Intelectual. A dimensão de mais baixo percentual é a Social, o que indica que esses indivíduos praticam o ciclismo recreacional de forma individual, sem interesse em criar laços com outros ciclistas ou participação em grupos de ciclismo. Outro destaque é a dimensão das Desmotivações, que teve o mais alto percentual em relação aos outros grupos, o que indica

que questões como clima, relevo e condições de conservação das ruas e ciclovias influenciam na não prática do ciclismo recreacional.

No grupo Pedivela, no entanto, temos um padrão de comportamento bem equilibrado que abrange quase metade dos 304 respondentes, com 143 respostas, com os percentuais mais altos nas dimensões: Social, Intelectual, Competência, Inibição, Sustentabilidade e Desmotivações. Destaca-se a dimensão Social, que entre os três grupos foi o percentual mais alto, indicando que tais ciclistas criam vínculos com outros ciclistas, participando de grupos de ciclismo e pedalando com amigos. Entre os outros percentuais, podemos deduzir que tal grupo acha importante todas essas dimensões.

Por fim, no grupo Freios, composto por 71 respondentes, temos o grupo com os números mais baixos que os grupos anteriores. A dimensão da Sustentabilidade teve o mais baixo percentual, que indica que esse grupo não vê tanta importância em questões ligadas a aspectos sociais, ambientais e econômicos ligados ao ciclismo recreacional. Assim, como os outros grupos, a dimensão ligada a Competência foi a com maior percentual, seguida da dimensão de Inibição, o que indica que tal grupo busca no ciclismo a melhoria e aperfeiçoamento físico atrelados a quebra da rotina e do estresse do dia a dia. A dimensão Social também está baixa, o que indica que preferem a prática individualizada do ciclismo, sem pretensão de fazer novas amizades.

Conclui-se que a dimensão de Competência é a dimensão com mais alto percentual entre os grupos, logo seguida das dimensões Inibição e Intelectual, o que nos leva a conclusão que os ciclistas recreacionais buscam nesses momentos é melhoria de sua capacidade física e suas habilidades ligadas ao ciclismo, além do se desligar das questões cotidianas e do estresse, visando, também, conhecer mais a respeito de si e do lugar em que se vive.

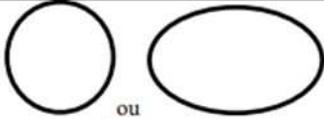
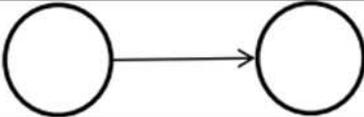
#### 4.7 MODELAGEM DE EQUAÇÃO ESTRUTURAL

A técnica de Modelagem de Equações Estruturais (MEE) é utilizada para apontar a relação entre dimensões, e foi um dos métodos escolhidos para o presente estudo. Conforme Hair Jr. *et al.*, (2005), esse método oferece uma técnica direta para lidar com várias relações de uma forma síncrona, ao mesmo tempo que fornece eficiência estatística, e que, a partir das avaliações realizadas sobre as relações, forneceram uma transição da análise exploratória para a análise confirmatória. Segundo os autores Gosling e Gonçalves (2003), esse procedimento visa esclarecer como a realidade se comporta através de uma abordagem estatística, onde são testadas hipóteses acerca das relações entre as variáveis latentes observadas.

Modelagem de equações estruturais é uma técnica que combina elementos de regressão múltipla com os de análise Dimensão e que permite ao pesquisador não apenas avaliar relações de dependência interrelacionadas bastante complexas, mas também incorporar os efeitos de erros de mensuração sobre os coeficientes estruturais ao mesmo tempo (HAIR JR. *et al.*, 2005, p. 513)

A técnica de Modelagem de Equação Estrutural traz uma demonstração visual das relações e também expõe as relações que existem entre as variáveis, mesmo que sejam dependentes ou independentes. Para tal, a importância dos diagramas de caminhos está ligada às relações eventuais que são descritas no modelo (HAIR JR. *et al.*, 2005). A MEE pode ser empregada em diversas situações, das quais apresentam códigos a serem usados, esses códigos são representações de formas geométricas que representam e identificam a relação entre as diversas variáveis. De acordo com Ringle, Silva e Bido (2014), esse método utiliza de simbologia específica que deve ser seguida para a análise confirmatória, conforme figura a seguir.

Figura 4 - Símbolos da MEE

SÍMBOLO	DEFINIÇÃO
	Constructo ou Variável Latente (VL)
	Variável Observada ou mensurada ou indicador (VO)
	Correlação entre a VL e VO (modelo de mensuração)
	Relação Causal - Coeficiente de Caminho entre as VL Independente → Dependente (modelo estrutural)

Fonte: Ringle, Silva e Bido (2014)

Conforme figura 4, acima, as elipses ou círculos identificam as variáveis latentes ou os constructos, enquanto os quadrados ou retângulos representam as variáveis observadas ou mensuradas. Outra simbologia fundamental é a seta, que representa as relações das variáveis. Quando uma seta liga o círculo ao retângulo significa uma relação da variável latente e a variável observada. Por sua vez, quando uma seta liga um círculo ao outro, significa uma ligação causal das variáveis latentes independentes à uma dependente.

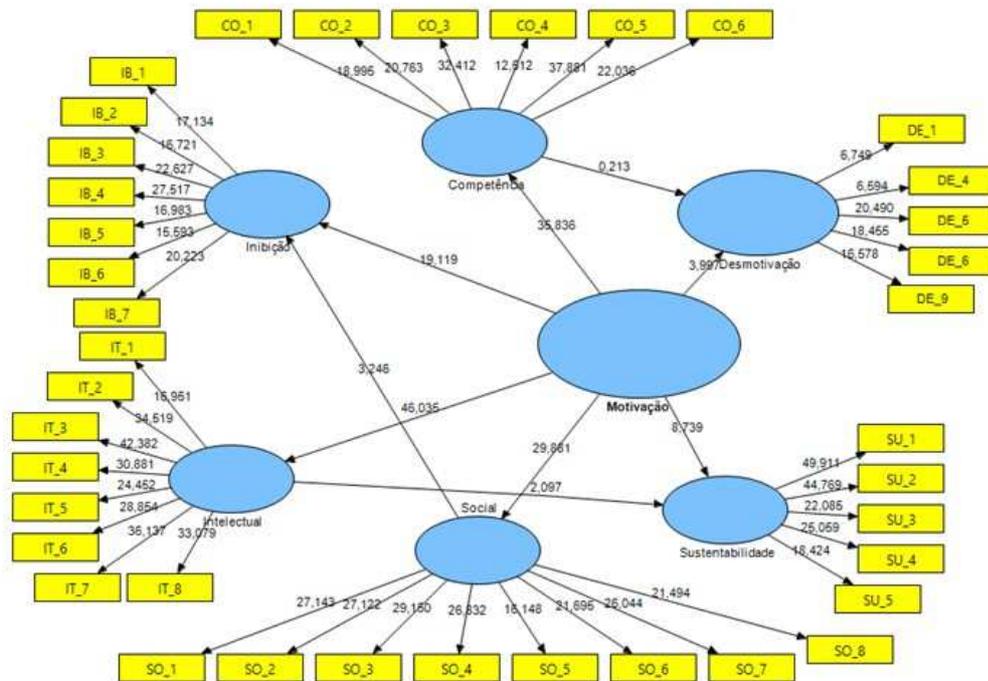
O coeficiente de Pearson ( $R^2$ ) é outra ferramenta importante para a análise da MEE, que representa uma “medida estatística da força de uma relação linear entre duas variáveis métricas” (HAIR JR. *et al.*, 2009, p. 310).

O coeficiente varia de -1,00 a 1,00, sendo que 0 representa a absoluta ausência de associação entre duas variáveis e -1,00 ou 1,00 representam uma relação perfeita entre ambas. O coeficiente de correlação pode ser positivo ou negativo, dependendo da direção da relação entre as duas variáveis. Mas quanto maior o coeficiente de correlação, mais forte a associação entre as duas variáveis. (HAIR JR. *et al.*, 2009, p. 310)

Partindo das métricas do coeficiente de Pearson, é necessário analisar as descrições das forças expostas de cada resultado, sendo que: entre 0,00 a 0,20 fraco/sem relação; 0,21 a 0,40 fraco; 0,41 a 0,60 moderado; 0,61 a 0,80 forte, e 0,81 a 1,00 muito forte. Roque (2015) traz que quando a correlação é igual a zero, isso indica que “uma variação em uma das variáveis (aumento ou diminuição) não influencia a outra” (ROQUE, 2015, p. 1). O autor ainda aborda sobre as correlações positivas e negativas que, para ele, as correlações positivas indicam que se uma variável aumenta a outra também aumenta e que quando uma variável aumenta e a outra diminui, se dá uma correlação negativa.

Na Modelagem de Equação Estrutural abaixo são expostos os valores que foram encontrados neste estudo e que se demonstraram positivos para a aplicação da técnica.

Figura 5 - BOOTSTRAP



Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Tabela 20 - Relações, Carga do Caminho, R- Quadrado e Sig.

	<b>Relação</b>		<b>Carga do Caminho</b>	<b>R-Quadrado</b>	<b>Sig.</b>
<b>Motivação</b>	->	Competência	0,765	0,585	p<0,001
<b>Motivação</b>	->	Desmotivação	0,249	0,067	p<0,001
<b>Motivação</b>	->	Inibição	0,811	0,509	p<0,001
<b>Motivação</b>	->	Intelectual	0,824	0,678	p<0,001
<b>Motivação</b>	->	Social	0,727	0,528	p<0,001
<b>Motivação</b>	->	Sustentabilidade	0,683	0,313	p<0,001
<b>Competência</b>	->	Desmotivação	0,014	0,067	
<b>Social</b>	->	Inibição	-0,144	0,509	p<0,001
<b>Intelectual</b>	->	Sustentabilidade	-0,160	0,313	p<0,001

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Analisando a Figura 5 e a tabela 20, é possível compreender relações entre variáveis que não foram percebidas nas análises anteriores. A partir de uma relação geral “Motivações” para as dimensões específicas, a relação Intelectual (0,824) é a mais forte, ou seja, é a partir de uma motivação Intelectual forte é que as demais correlações são fortes. A correlação entre as Motivações como um todo e a dimensão Desmotivações obteve a correlação mais fraca (0,249), visto que tais dimensões, de fato, são opostas. Em questão das desmotivações, tiveram relações inexistentes que foram excluídas, sendo elas: Clima, Falta de condicionamento físico, Muitos morros e Falta de serviços relacionados a bicicleta.

Para compreender mais sobre as Dimensões e influências, foram feitas as seguintes correlações: Competência > Desmotivação, a qual foi considerada como correlação inexistente, Social e Inibição, a qual foi considerada uma correlação negativa, porém fraca, assim como a correlação entre Intelectual e Sustentabilidade. Em relação a Dimensões de Desmotivações, se conforma que tal dimensão é oposta e que tem pouca influência nas Motivações dos ciclistas recreacionais.

Tabela 21 - Qualidade do Modelo

	<b>AVE</b>	<b>Confiabilidade Composta</b>	<b>R Square</b>	<b>Alfa de Cronbach</b>
<b>Competência</b>	0,541198	0,875489	0,584965	0,82904
<b>Desmotivação</b>	0,513899	0,83811	<b>0,067465</b>	0,79061
<b>Inibição</b>	0,42662	0,838265	0,509	0,774455
<b>Intelectual</b>	0,552964	0,907746	0,678498	0,883191
<b>Social</b>	0,449899	0,866407	0,527824	0,822585
<b>Sustentabilidade</b>	0,539232	0,852633	0,312533	0,78659

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

A partir desta tabela, é possível analisar a Confiabilidade Composta (CC) e o Alfa de Cronbach (AC) para que seja possível apresentar os valores de consistência interna. Segundo

Ringle, Silva e Bido (2014), para que possa ser avaliado se a amostra esta livre de vieses, ou ainda, se as respostas em seus respectivos conjuntos são confiáveis, os valores do AC devem ser acima de 0,60 e 0,70 para serem considerados adequados em pesquisas exploratórias e apresentas valores de 0,70 e 0,90 do CC para serem considerados satisfatórios. Sendo assim, pode-se confirmar que a Modelagem de Equação Estrutural do presente estudo é confiavel e consistente. Em relação ao Alfa de Cronbach, ele aparece diferente da tabela 21, pois para a MEE algumas que apresentavam um índice muito baixo foram excluídos.

Outro critério utilizado para validação de resultados, é o Critério de Fornell-Larcker. Esse critério é usado para avaliar a Validade Discriminante onde são comparadas as raízes quadradas dos valores das AVE (tabela 21) de cada constructo com as correlações de (Pearson) entre os contrutos (ou variáveis latentes). Ringle, Silva e Bido (2014) afirmam que “as raízes quadradas das AVEs devem ser maiores que as correlações dos constructos” (RINGLE; SILVA e BIDO, 2014, p. 63), e também é de praxe colocar os valores das raízes quadradas dos valores das AVEs na diagonal principal e destacá-las como algum tipo de cor” (RINGLE, SILVA E BIDO, 2014, p. 63). Sendo assim, pode ser observado na tabela abaixo, em verde, os valores das raízes quadradas dos valores das AVEs.

Tabela 22 - Critério de Fornell-Larcker

	Competência	Desmoti.	Inibição	Intelectual	Social	Sustentabilidade
Competência	<b>0,736</b>					
Desmotivação	0,204	<b>0,717</b>				
Inibição	0,503	0,234	<b>0,653</b>			
Intelectual	0,527	0,219	0,371	<b>0,744</b>		
Social	0,388	0,082	0,445	0,467	<b>0,671</b>	
Sustentabilidade	0,301	0,251	0,326	0,403	0,276	<b>0,734</b>

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

#### 4.8 OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE

As motivações para o ciclismo reacional em Blumenau são diversas, sendo as principais, as ligadas a competencia do corpo em pedalar e se movimentar, assim como fuga do estresse cotiano, possibilitando um descanso mental em fisico em movimento. Para além de dados numéricos e resultados tabelados, o propósito dessa pesquisa também foi ir as ruas e vivenciar rotas e estar próximo a ciclistas durante a prática recreacional. Dessa forma, com a observação participante, é possível compreender e correlacionar outras informações que não ficaram claras ou não foram abordadas na pesquisa mas que são relevantes para o estudo.

A seguir são abordadas as cinco rotas planejadas e executadas a partir da pesquisa de campo e uma rota de evento ciclistico, afim de entender em profundidade ruas percorridas pelos ciclistas recreacionais.

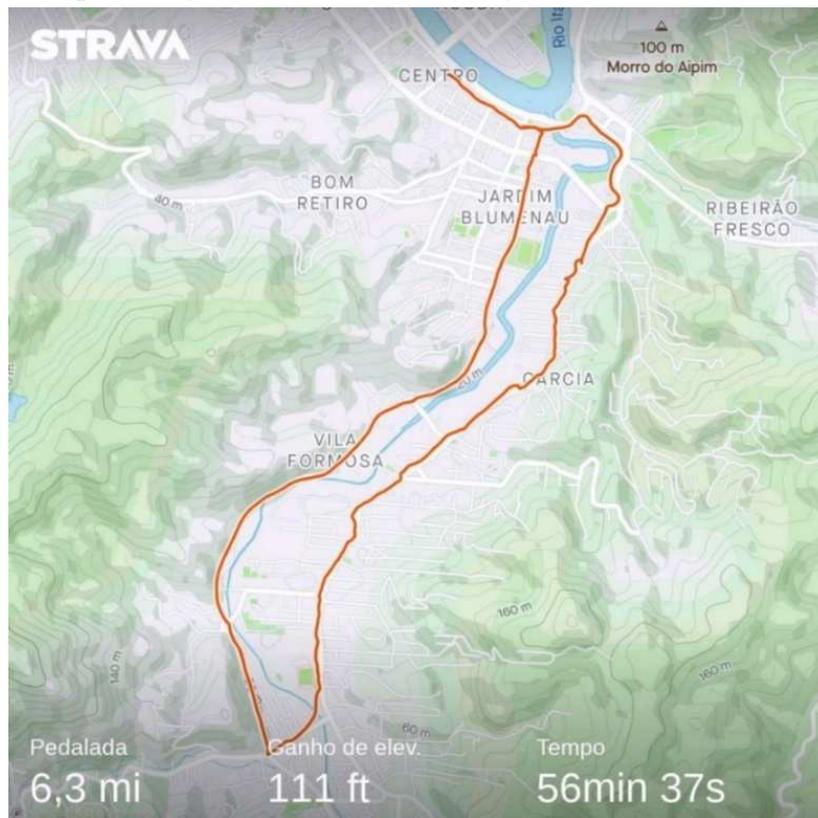
#### 4.8.1 Rota 1 - Principais vias da região norte de Blumenau/SC (02/09/2021)

Quadro 8 - Ruas Percorridas da Região Norte de Blumenau/SC

#	Ruas percorridas	Nº	Malha viária
5 <sup>a</sup>	XV de Novembro	900 ao 120	Não possui
46 <sup>a</sup>	Alameda Duque de Caxias	Início ao fim	Ciclovía e Passei compartilhado
6 <sup>a</sup>	Amazonas	0 ao 3690	Ciclofaixa
53 <sup>a</sup>	Antônio Zendron	0 ao 396	Não possui
7 <sup>a</sup>	Hermann Huscher	Início ao fim	Ciclofaixa e Ciclovía
12 <sup>a</sup>	Alameda Rio Branco	Início ao fim	Ciclovía
5 <sup>a</sup>	XV de Novembro	340 ao 900	Não possui

Fonte: Elaborado pela autora (2021)

Mapa 2 - Região Central e Início da Região Sul de Blumenau/SC



Fonte: Mapa elaborado pelo aplicativo Strava (2021).

**Distância:** 10,154 km.

**Entrevistado comunidade:** Um casal de moradores da região sul, parados em frente a rótula da rua Hermann Huscher e rua Antônio Zendron, afirmaram pedalar recreacionalmente. O casal informou que tem costume de pedalar aos finais de semana pela rua Hermann Hurscher,

assim como pela rua XV de Novembro (Rota de Lazer) e demais vias da região central e norte do município. Afirmaram que a rua Hermann Huscher é a melhor via para se pedalar justamente por ter vias específicas, no caso, a ciclofaixa e a ciclovia, trazendo maior segurança aos ciclistas. Em conversa, relataram as dificuldades de percorrer a rua Amazonas, visto a descontinuidade da malha viária, assim como o tráfego intenso de veículos que, por vezes, desrespeitam os ciclistas.

**Relato pesquisadora:** Após a locação de uma bicicleta do modelo Urbana da empresa “Mais Bicicletas”, localizada na rua XV de Novembro, foi dado início a primeira rota e, apesar de ser feriado municipal, as ruas estavam movimentadas. O trecho até a rua Amazonas foi tranquilo e em boa parte com ciclofaixa. Na rua Amazonas, até a entrada na rua Antônio Zendron, houveram várias observações, valendo ressaltar que neste, havia obras na pista. Em relação a malha viária, sobre a rua Amazonas, existem trechos com passeio compartilhado nas calçadas, porém esta não tem o rebaixo necessário para atravessar a rua, o que dificulta a pedalada. Em outros trechos existem ciclovias de um lado da rua que, do nada, mudam para a faixa do outro lado da rua, por trechos há ciclofaixas dos dois lados, porém muito estreitas e que simplesmente acabam, sem nenhuma marcação ou finalização. É necessário ficar atento, pois a via é muito estreita para a quantidade de fluxo de veículos automotores e pedestres, incluindo as calçadas, ora largas ou estreitas, e com postes no meio caminho.

A rua de ligação de utilização para a rua Hermann Huscher foi a rua Antonio Zendron, esta que até onde percorri e que não tem malha cicloviária, e as calçadas são difíceis de trafegar, incluindo pessoas a pé. A rua Hermann Huscher é inteiramente ciclável, com ciclofaixa, sinalização adequada, bom asfalto, porém, o asfalto tem queda nas laterais o que pode causar acidentes. As bocas de lobo nessa via são dentro da ciclofaixa, o que inspira cuidados para não acabar se envolvendo em algum tipo de sinistro.

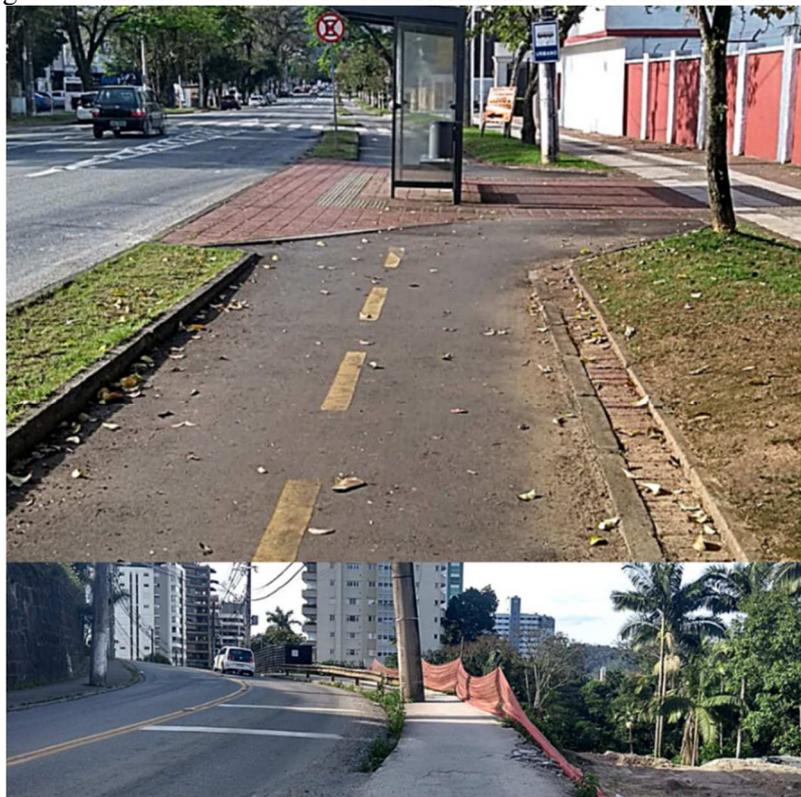
Voltando para a rua XV de Novembro, passando pela Alameda Rio Branco, existem dois pontos que chamam atenção: o ponto de ônibus no meio da ciclovia e, também, uma obra de construtora que não tem a devida sinalização (tanto para pedestres como para ciclistas).

Figura 6 - Malha Cicloviária da Rua Amazonas de Blumenau/SC



Fonte: Capturado pela autora (2021).

Figura 7 - Malha Cicloviária da Rua Hermann Huscher de Blumenau/SC



Fonte: Capturado pela autora (2021).

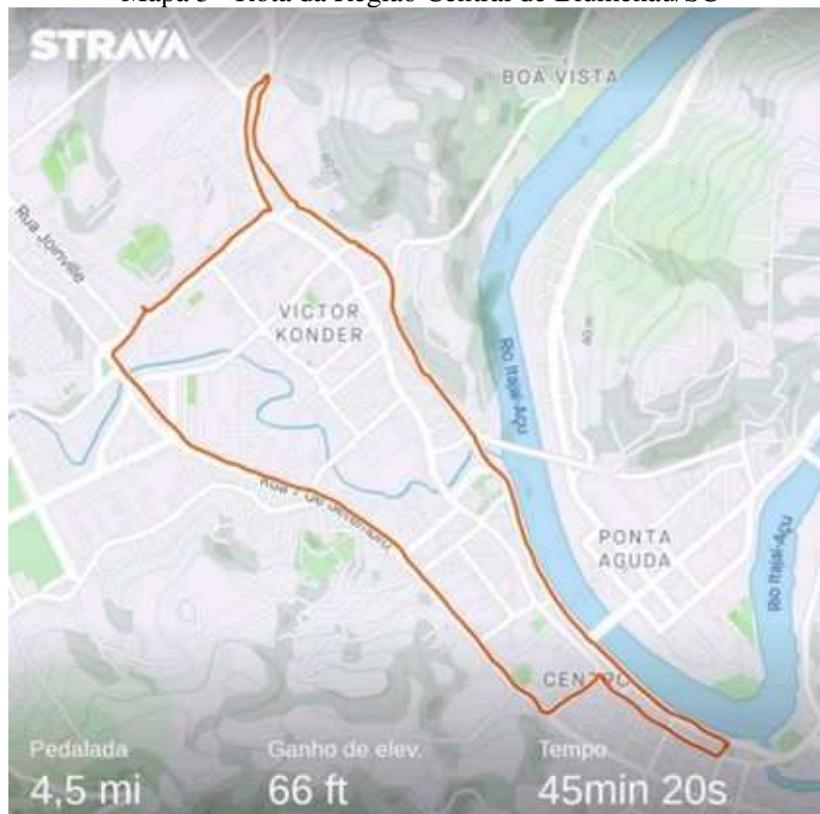
## 4.8.2 Rota 2 - Principais vias da região central de Blumenau/SC (05/09/2021)

Quadro 9 - Ruas Percorridas na Região Central de Blumenau/SC

#	Ruas percorridas	Nº	Malha viária
5ª	XV de Novembro	900 ao 420	Não possui
28ª	Nereu Ramos	30 ao início	Ciclofaixa
4ª	Av. Pres. Castelo Branco	154 ao 1450	Passeio Compartilhado
13ª	Av. Martin Luther	Início ao 1858	Não possui
2ª	São Paulo	1800 ao 1338	Passeio compartilhado
15ª	Antônio da Veiga	Início ao fim	Ciclovia e Ciclofaixa
1ª	7 de Setembro	Início ao 1087	Passeio compartilhado e ciclofaixa
0	Padre Jacobs	Início ao Fim	Não possui
5ª	XV de Novembro	900	Não possui

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Mapa 3 - Rota da Região Central de Blumenau/SC



Fonte: Mapa elaborado pelo aplicativo Strava (2021)

**Distância:** 7 km.

**Entrevistado comunidade:** Família de moradores da cidade de Gaspar (três pessoas), afirmaram pedalar recreacionalmente. Conforme conversa, foi a primeira vez que vieram

pedalando até a cidade de Blumenau, passando até então pelas ruas Itajaí, Rua XV de Novembro e rua 7 de Setembro. Alegaram que alguns trechos foram ruins, como por exemplo o trecho da rua 7 de Setembro, visto que a entrada e saída de rua dificultam a continuidade segura do pedal.

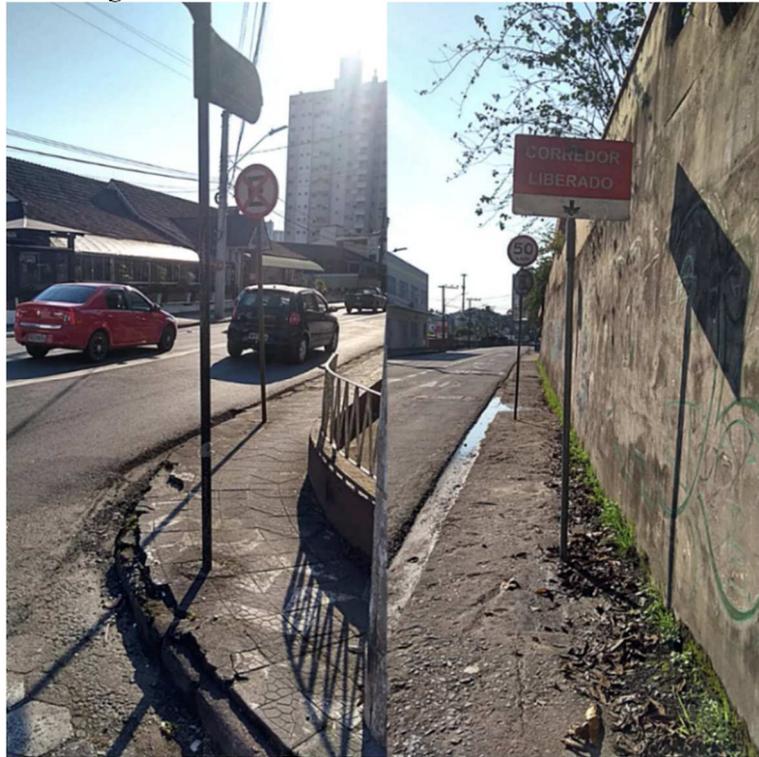
**Relato pesquisadora:** Após a locação de uma bicicleta do modelo Urbana da empresa “Mais Bicletas”, localizada na rua XV de Novembro, e conforme a rota programada anteriormente, a rota se iniciou pela rua XV de Novembro, rumo a Avenida Presidente Castelo Branco, também conhecida popularmente na região como “Beira Rio”. A via em questão tem de início ao fim passeio compartilhado. Chegando à Avenida Martin Luther, foi possível identificar inúmeros problemas em relação a mobilidade urbana, mesmo sendo ela uma das principais vias do município. Nesta via não há nenhum tipo de malha cicloviária, as calçadas são esburacadas, trechos com barro/limo, postes e placas no meio de uma calça estreita, não há rebaixos para atravessar as ruas, além de ter lixeiras e caçambas nas calçadas. Esses mesmos problemas são vistos na rua São Paulo e na rua Antônio da Veiga, apesar que esta última tem trechos pequenos com ciclofaixa e passeio compartilhado. A rua Sete de Setembro tem trechos com ciclofaixas e passeio compartilhado, mas as calçadas por vezes apresentam irregularidades que dificultam o pedal.

Figura 8 - Malha Cicloviária da Avenida Beira Rio e da Avenida Martin Luther de Blumenau/SC



Fonte: Capturado pela autora (2021).

Figura 9 - Avenida Martin Luther de Blumenau/SC



Fonte: Capturado pela autora (2021).

#### 4.8.3 Rota 3 - Principais vias da região leste de Blumenau/SC

Quadro 10 - Ruas Percorridas na Região Leste de Blumenau/SC

#	Ruas percorridas	Nº	Malha viária
5 <sup>a</sup>	XV de Novembro	900 ao Início	Não possui
11 <sup>a</sup>	Itajaí (Rod. Jorge Lacerda)	Início ao SESI	Ciclofaixa, Ciclovia e Passeio compartilhado
52 <sup>a</sup>	Antônio Treis	Início ao Fim	Ciclofaixa
10 <sup>a</sup>	República Argentina	Fim ao 560	Ciclofaixa
0	Chile	Fim ao 282	Passei compartilhado
0	Avenida Brasil	261 ao 400	Não possui
10 <sup>a</sup>	República Argentina	135 ao início	Ciclofaixa
0	Pt. Egon Stein	Fim ao Início	Ciclovia
4 <sup>a</sup>	Av. Pres. Castelo Branco	752 (Tunga)	Passeio Compartilhado
5 <sup>a</sup>	XV de Novembro	1035 ao 900	Não possui

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Mapa 4 - Rota da Região Central e de Parte da Região Leste de Blumenau/SC



Fonte: Mapa elaborado pelo aplicativo Strava (2021).

**Distância:** 10,5 km.

**Entrevistado comunidade:** Um casal de amigos moradores do bairro Velha, afirmaram pedalar recreacionalmente. Em conversa com os ciclistas, informaram que eram do bairro Velha, mas que pedalavam por vários pontos da cidade. Apesar de problemas com a malha cicloviária da rua Itajaí (conforme relato abaixo), optaram por percorrer o local por oferecer vias específicas para ciclistas que no caso são: ciclofaixa, ciclovia e passeio compartilhado. Em relação a outras rotas, costumam pedalar na região do Belchior, que fica no município de Gaspar, cidade vizinha a Blumenau.

**Relato pesquisadora:** Após locar uma bicicleta do modelo Urbana da empresa “Mais Bicycletas”, localizada na rua XV de Novembro, e conforme rota programada anteriormente, me dirigia a rua Itajaí. Como já conhecia a região, optou-se por iniciar a rota por essa via para evitar alguns trechos de subidas e conseguir percorrer a rota com mais leveza. Na rua Itajaí parte do percurso foi em via compartilhada e ciclofaixa. A via tem boa sinalização, dando prioridade para o ciclista. Em outros trechos apresentavam problemas, como muitas folhas, vegetação invadindo a pista, assim como falhas no asfalto. Entretanto, as situações mais graves foram desbarrancamento da pista e uma boca de lobo que estava quebrada, apresentando um enorme buraco com risco de queda no esgoto. Na rua Antônio Treis, por sua vez, quase houve uma colisão contra um carro, pois o motorista não respeitou a preferencial do ciclista. Na mesma via foi relatado pessoas utilizando a ciclofaixa para caminhar, visto que as calçadas

estavam tomadas pelo matagal. Retornando para a rua XV de Novembro, a via utilizada foi a rua República Argentina, que recentemente passou por obra. Há ciclovia no local um pouco estreita e com muitas folhas e areia (no local, além das obras, funciona uma empresa de extração de areias do rio Itajaí-Açú). Outro destaque é a nova ponte Egon Stein que possui uma ciclofaixa.

Figura 10 - Malha Viária da Rua Itajaí de Blumenau/SC



Fonte: Capturado pela autora (2021).

Figura 11 - Malha Viária da Rua Antônio Treis e República Argentina de Blumenau/SC



Fonte: Capturado pela autora (2021).

## 4.8.4 Rota 4 - Principais vias da região norte de Blumenau/SC

Quadro 11 - Ruas Percorridas na Região Central e Norte de Blumenau/SC

#	Ruas percorridas	Nº	Malha viária
49 <sup>a</sup>	José Deeke	595 ao início	Não possui
22 <sup>a</sup>	Benjamin Constant	550 ao início	Não possui
8 <sup>a</sup>	Bahia	1251 ao início	Passeio compartilhado
2 <sup>a</sup>	São Paulo	3424 ao 2189	Passeio compartilhado
0	Pt. Pft. Vilson P. Kleinubing (Via Expressa)	Início ao Fim	Não possui
9 <sup>a</sup>	2 de Setembro	1551 ao 5200	Passeio compartilhado
0	30 de Agosto	Início ao fim	Não possui
0	Marechal Rondon	Início ao Fim	Não possui
68 <sup>a</sup>	Pomerode	447 ao início	Ciclofaixa
0	Pt. Lauro Muller	Início ao fim	Não possui
8 <sup>a</sup>	Bahia	2200 ao 1251	Passeio compartilhado
22 <sup>a</sup>	Benjamin Constant	Início ao 550	Não possui

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Mapa 5 - Rota da Região Central e Início da Norte de Blumenau/SC



Fonte: Mapa elaborado pelo aplicativo Strava (2021).

**Distância:** 12 km.

**Ciclista comunidade:** Homem morador da região da Itoupava Norte, afirmou pedalar recreacionalmente. Em conversa com o ciclista, informou que costuma pedalar nos finais de

semana já que tem folga no trabalho, reconhece que há trechos complicados na região da rua Dois de Setembro. Informou que opta por outras rotas, como por exemplo, o caminho para a cidade de Indaial, passando pela rua Bahia.

Homem morador da região da Escola Agrícola, afirmou pedalar recreacionalmente. Em conversa com o ciclista, informou que costuma pedalar sempre que tem tempo disponível e que até mesmo já frequentou um grupo de ciclistas. Em relação ao grupo, relatou que não faz mais parte, pois os ciclistas chegaram a um outro nível de pedal, o qual ele não conseguia mais acompanhar. Outro comentário pertinente em relação ao grupo foi a certa elitização de alguns ciclistas do grupo, que se consideravam “melhores do que os outros”, pois tinham equipamentos mais caros e melhores, além de condições de se dedicarem mais tempo a atividade. Em relação a rotas percorridas, diz preferir caminhos como Blumenau até o município de Pomerode/SC, por ser uma via onde não há tantos perigos em relação ao trânsito e por ter uma infraestrutura boa.

**Relato pesquisadora:** Diferente das demais rotas, optou-se pela utilização de bicicleta própria. Saindo da região da Escola Agrícola, houve um trajeto com obras na pista na rua Bahia, mas sem nenhum tipo de problema em ser percorrido. No trecho da rua São Paulo, foi mais viável percorrer a via pelo corredor de ônibus, pois as calçadas estão muito deterioradas em alguns trechos. A subida e descida da ponte Prefeito Vilson P. Kleinunbing é tranquila e oferecem uma bela vista a ser contemplada. Na rua Dois de Setembro, por sua vez, é notória a degradação das calçadas (sujeira, buracos), alta velocidade dos motoristas, e o passeio compartilhado é apenas em um trecho da rua e que aparentemente termina “do nada”, pois param as placas indicativas e não há no chão nenhum tipo de marcação. No planejamento inicial, a próxima rua percorrida seria a Engenheiro Udo Deeke, que foi citada pelos respondentes da pesquisa, entretanto, por falta de calçada para travessia de uma pequena ponte, optou-se por cruzar uma pinguela da rua 30 de Agosto e que é uma rua paralela a Eng. Udo Deeke e que sai na rua Marechal Rondon. Adiante, a popular “Ponte do Salto”, traz diversas falhas no seu assoalho. Retornando a rua Bahia, assim como na grande parte das ruas anteriores, não há malha cicloviária, requerendo cuidados e atenção. É necessário relatar que nessa rota, o selim da bicicleta se soltou, o que trouxe desconforto para a conclusão do percurso, mas que foi compensando pelas belas vistas do entardecer.

Figura 12 - Obras a Rua Bahia: Implementação do Passeio Compartilhado em Blumenau/SC



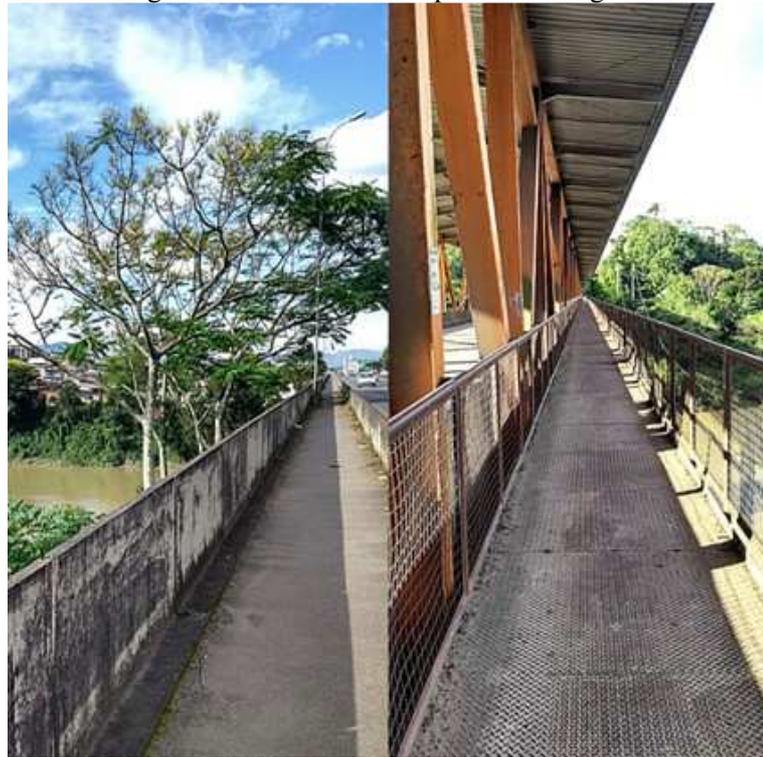
Fonte: Capturado pela autora (2021).

Figura 13 - Rua Dois de Setembro em Blumenau/SC



Fonte: Capturado pela autora (2021).

Figura 14 - Blumenau/SC por outros ângulos



Fonte: Capturado pela autora (2021).

#### 4.8.5 Rota 5 - Principais vias da região oeste de Blumenau/SC (03/11/2021)

Quadro 12 - Ruas Percorridas na Região Oeste de Blumenau/SC

#	Ruas percorridas	Nº	Malha viária
49 <sup>a</sup>	José Deeke	595 ao início	Não possui
22 <sup>a</sup>	Benjamin Constant	550 ao 2200	Não possui
0	Júlio Baungarten	Início ao fim	Não possui
26 <sup>a</sup>	Frei Estanislau Schaette	161 ao Início	Não possui
31 <sup>a</sup>	Almirante Tamandaré	1915 ao 1815	Ciclofaixa
50 <sup>a</sup>	Marechal Deodoro	900 ao 427	Ciclofaixa e passeio compartilhado
3 <sup>a</sup>	Humberto de Campos	1160 ao 2160	Ciclovía
3 <sup>a</sup>	Humberto de Campos	2160 ao 550	Ciclovía
45 <sup>a</sup>	Alberto Stein	199 a o fim	Não possui
0	Parque Ramiro Ruediger	Parque	Ciclovía
31 <sup>a</sup>	Almirante Tamandaré	1282 ao fim	Ciclofaixa
22 <sup>a</sup>	Benjamin Constant	Fim ao 2640	Não possui
30 <sup>a</sup>	Almirante Barroso	Fim ao 763	Ciclofaixa
0	Gustav Salinger	Fim ao Início	Ciclofaixa

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Mapa 6 - Rota da Região Central e Início da Região Oeste de Blumenau/SC



Fonte: Mapa elaborado pelo aplicativo Strava (2021).

**Distância:** 10 km.

**Entrevistado comunidade:** Homem morador da região Água Verde, afirmou pedalar recreacionalmente. Em conversa com o ciclista, informou que costumam pedalar aos fins de semana e feriados na Ciclofaixa da rua Humberto de Campos com seus filhos, visto que, por vezes, o Parque Ramiro Ruediger é muito cheio, o que dificulta o passeio. O entrevistado também pontou que alguns trechos da ciclofaixa da rua Humberto de Campos apresentam mau conservação, como por exemplo de placas de cimento que racharam e sofreram erupção, mas que é o trecho mais seguro e em melhores condições da região.

Dupla de amigas, uma moradora da região das Itoupavas e a outra não informou. A moradora da região das Itoupavas informou que era o primeiro passeio de ciclismo recreacional que ela fazia, e sentiu dificuldades na rota até o Parque Ramiro. A outra ciclista afirmou pedalar recreacionalmente há algum tempo, informou que costuma fazer rotas dentro da cidade de Blumenau, mas sente falta de rotas mais seguras.

**Relato pesquisadora:** Nessa rota, optou-se também pela utilização de bicicleta própria. Iniciando pela rua Benjamin Constant, notou-se a dificuldade em pedalar na via, visto que as estradas são estreitas para o fluxo de veículos e as calças são desniveladas, estreitas e com diversos obstáculos. O planejamento foi percorrer toda a via, mas a rota foi modificada para um caminho

menos acidentado. Passando a rua Frei Estanislau Schaeette, a Rua Marechal Deodoro tem ciclofaixa e com ligação à ciclovia da Rua Humberto de Campos. Em relação a região, essa ciclovia é a o local mais apropriado para pedalar, porém em alguns trechos já é possível observar má conservação e pontos que apresentam risco de queda (para ribanceira). Por sua vez, o parque Ramiro Ruedger é um local com ciclovia, porém, por ser muito movimentada, a mesma é utilizada por pessoas caminhando e outros. Encaminhado para o final da rota, as principais vias percorridas tinham ciclovias, com destaques para as ruas Almirante Barros e Gustav Salinger, que foram recém feitas. É necessário relatar que nessa rota, por diversas vezes, foi observado o uso das ciclovias e ciclofaixas para uso de corredores, familiares com crianças em carrinho de bebê e afins, inclusive, foi presenciado a cena de um cachorrinho acompanhado de sua tutora defecando na pista e a mesma não ajuntando as fezes. Outro ponto é que na malha cicloviária dessa rota, existem muitas tampas de empresas e bueiros que estão muito abaixo do nivelamento da estrada, o que requer atenção, inspirando cuidados.

Figura 15 - Rua Almirante Barroso de Blumenau/SC



Fonte: Capturado pela autora (2021).

Figura 16 - Rua Humberto de Campos de Blumenau/SC



Fonte: Capturado pela autora (2021).

Figura 17 - Ciclofaixas Recém Implementadas em Blumenau/SC



Fonte: Capturado pela autora (2021).

## 4.8.6 Rota 6 - Rota ciclística SENAC (03/11/2021)

Quadro 13 - Ruas Percorridas Rota Ciclística SENAC de Blumenau/SC

#	Ruas percorridas	Nº	Malha viária
8 <sup>a</sup>	Bahia	x	Passeio compartilhado
2 <sup>a</sup>	São Paulo	x	Passeio compartilhado
4 <sup>a</sup>	Av. Pres. Castelo Branco	x	Passeio compartilhado
10	República Argentina	x	Ciclofaixa
0	Paraguai	x	Não possui
0	Avenida Brasil	x	Não possui
0	Peru	x	Não possui
0	Uruguai	x	Não possui
0	Bolívia	x	Não possui
0	Ponte Gov. Adolfo Konder	x	Ciclofaixa
13 <sup>a</sup>	Av. Martin Luther	x	Não possui
0	Heinrich Hosang	x	Não possui
1 <sup>a</sup>	Sete de Setembro	x	Passeio compartilhado
15 <sup>a</sup>	Antônio da Veiga	x	Ciclofaixa
0	Dr. Amadeu da Luz	x	Não possui
6 <sup>a</sup>	Amazonas	x	Ciclofaixa
0	Oscar Jenichen	x	Não possui
0	Alwin Schrader	x	Não possui
11 <sup>a</sup>	Itajaí	x	Ciclofaixa, ciclovia e passeio comp.
0	Pt. Eng. Antônio V. Ávila Filho	x	Não possui
5 <sup>a</sup>	XV de Novembro	x	Não possui

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Mapa 7 - Rota Passeio Ciclístico SENAC de Blumenau/SC



Fonte: Mapa elaborado pelo aplicativo Strava (2021).

**Distância:** 22 km.

**Relato pesquisadora:** Diferente das demais rotas acima, que foram baseadas nos resultados da pesquisa com os ciclistas recreacionais, este percurso foi organizado e planejado pelo SENAC Blumenau/SC juntamente com o SETERB. Todas as vias transitadas estavam em boas condições, apenas a rua Heinrich Hosang que passava por obras. Participaram do passeio 112 pessoas, entre ciclistas e praticantes de in-line (patins), segundo informações repassadas pela organização do evento (SENAC, 2021). Nesse sentido, não foram discriminadas as numerações das ruas percorridas, mas observado se havia algum tipo de malha cicloviária. Não houveram entrevistas com os ciclistas recreacionais durante o passeio, porém houve uma aproximação com integrantes da ABCiclovias, que resultou em uma conversa com Eldon Jung, um dos fundadores e associado da ABCiclovias. Na conversa informal com demais integrantes, Jung falou a respeito dos 30 anos que vem atuando como ativista junto da ABCiclovias e das mudanças estruturais necessárias na malha viária do município para uma mobilidade urbana mais segura e ativa.

Figura 18 - Passeio Ciclístico SENAC Blumenau/SC



Fonte: Instagram SENAC Blumenau (2021).

As seis rotas acima, trouxeram uma maior clareza ao estudo, principalmente em pontos que relacionam as motivações com a mobilidade urbana no município. Como apontaram os dados, questões ligadas a falta de malha cicloviária, interligação das malhas, assim como a falta de segurança são de fato questões que ficam muito evidentes quando se pedala pela cidade.

Pelas fotos é possível identificar alguns desses pontos que necessitam de melhorias estruturais. Com observação participante aliada aos dados levantados com o questionário, entende-se que a melhoria desses aspectos pode incentivar a prática do ciclismo recreacional no município.

#### 4.9 PRINCIPAIS DESCOBERTAS DA PESQUISA

A presente investigação buscou responder os seguintes objetivos: a) Identificar as relações teóricas entre lazer e desenvolvimento sustentável; b) Apresentar as motivações dos praticantes de ciclismo recreacional em Blumenau; c) Refletir sobre os impactos do ciclismo recreacional para o desenvolvimento sustentável e d) Elaboração cartográfica, a fim de fornecer subsídios para uma avaliação da infraestrutura ciclística do município. Com isso, buscou-se analisar as motivações dos praticantes de ciclismo recreacional em Blumenau, ponderando suas implicações para o desenvolvimento sustentável. Neste tópico, as principais descobertas da pesquisa são apresentadas e discutidas, tendo como roteiro de análise os objetivos do trabalho.

##### 4.9.1 Lazer e desenvolvimento sustentável

O primeiro objetivo específico da presente pesquisa foi identificar as relações estabelecidas entre lazer e desenvolvimento sustentável. O procedimento metodológico utilizado foi a revisão bibliográfica, incluindo a bibliometria realizada no banco de dados da BTDT.

Partindo da complexidade que é definir lazer e desenvolvimento sustentável, segundo os conceitos aqui abordados, que é possível relacioná-los por meio de características que ambos os conceitos apresentam em comum: interdisciplinaridade, multidimensionalidade e seus impactos, negativos ou positivos, variando conforme o contexto que estão inseridos.

A questão é como o desenvolvimento, enquanto processo de mudanças e transformações, acontece no território. Nesse sentido, o lazer pode ser considerado uma ferramenta para o desenvolvimento. Essa relação está pautada na condição da atividade recreacional, aqui pelo viés do ciclismo, a ser considerada propulsora do desenvolvimento sustentável, por meio das dimensões da sustentabilidade como condutor de melhorias na sociedade.

Os estudos analisados, de maneira geral, abordam a importância do lazer para a vida das pessoas. O lazer faz parte das necessidades mais básicas para manutenção da vida com qualidade, conforme é abordado na teoria da Pirâmide de Maslow. Entretanto, a significância do

lazer como agente de transformação individual tem diferentes interpretações acadêmicas, que por vezes parte de uma visão utilitarista do mesmo. Para Miranda (2018) o lazer faz parte de todas as dimensões da vida social, como trabalho e educação, não sendo um campo isolado de estudo, mas imbricado a todo esse universo.

Os estudos também indicam que apesar de estar sendo estudado e pensado por diversas áreas dentro das ciências sociais, ele ainda não configura um tema destaque nos estudos em desenvolvimento regional.

Dessa forma, para que o lazer possa estimular o desenvolvimento regional com impactos mais profundos, é preciso considerar o caminho que norteia a busca por seus objetivos. Os agentes públicos e fazedores de políticas públicas precisam priorizar questões de desenvolvimento espacial, social, cultural, ambiental, econômico e de políticas (no que se refere a sua gestão e elaboração de políticas públicas) afim de incentivar a prática e seus benefícios serão consequência.

#### 4.9.2 Motivações dos ciclistas recreacionais

O segundo objetivo específico foi apresentar as motivações dos ciclistas recreacionais blumenauenses. Como pressupostos, entendia-se que as motivações eram diversas e baseadas em três eixos centrais: questões de saúde, como a prática de uma modalidade esportiva aliada ao lazer saudável, benefícios a saúde física e psicológica; questões ideológicas, que englobam aspectos como a importância do ciclista e da sua invisibilidade perante às políticas públicas e de planejamento urbano municipal; e questões sociais que são em relação ao fazer amigos e ter um grupo de interesses mútuos, aliado a uma atividade física e recreacional.

A descoberta das motivações se deu pela através da pesquisa com os ciclistas, utilizando como base de estudo a teoria da Escala das Motivações para o Lazer de Beard e Ragheb (1983) que foi adaptada para esse trabalho. As motivações foram divididas em quatro dimensões, sendo: *Inibição*, *Competência*, *Intelectual e Social*; com variáveis conforme tabela 12 ou Apêndice xx. Foram acrescentados, visando ampliar o campo das motivações, as dimensões da “Sustentabilidade” e “Desmotivações”.

Os resultados revelaram que as três principais motivações vão de encontro aos pressupostos ligados a saúde e a necessidade de aliar o bem-estar físico e mental. Dos respondentes, 99,3% afirmaram que pedalam para “Ser ativo”, seguidos do “Relaxar mentalmente” (97,7%) e “Se manter em forma fisicamente” com 97%. Aqui, sem fazer nenhum

tipo de distinção entre os questionados. Vale salientar, que essas questões fazem parte das dimensões Competência e Intelectual.

A dimensão da Competência, conforme a média geral das respostas que incluem gênero, idade, escolaridade, renda e tempo de ciclismo, é a dimensão que mais motiva os ciclistas sendo sempre a média mais alta. Nesse sentido, o que de fato o lazer ciclístico motiva é esse olhar para corpo e entender suas potências, habilidades e o ser bom em um esporte que não tem só um fim físico, mas que promove outros benefícios.

Os pressupostos ligados a ideologia e ao social, de fato não se firmaram como os mais motivadores para os ciclistas recreacionais e tiveram as médias mais baixas resultantes da pesquisa. Dos pesquisados, apenas 27% informou costumar pedalar com grupos de ciclismo em contra partida 41,8% diz pedalar com a amigos, mas acompanhando as médias em relação dimensão social, temos os maiores números de indecisos em relação a “Desenvolver amizades íntimas “ (23%), “Ser socialmente competente e habilidoso” (24,7%) e “Ganhar respeito” com 26% dos respondentes. Dessa forma, a dimensão social de fato não é o grande motivador dos blumenauenses partindo da *EML*.

Dentro das dimensões adaptados para essa pesquisa, “Desmotivações” e “Sustentabilidade” temos os maiores números de discordantes. Com o total de 60,9% a variável “Falta de condicionamento físico” foi a mais discordada, entretanto, como motivação ela indica que não é um problema para o ciclista estar fora de forma física e que mesmo assim ele mantém a prática. Dessa forma a prática do pedal é um agente de condicionamento físico relevante. Outro ponto, que não desmotiva os blumenauenses é a quantidade de morros do município, que possui como geograficamente essa condição por ser um vale. Um total de 47% informou que os morros não são empecilhos, porém 45,7% afirmou que a quantidade e altura dos morros é de fato algo que desmotiva a pedalar. Entre os concordantes das desmotivações, a falta de bicicletário, desrespeito dos motoristas, insegurança, falta de vias adequadas, tiveram médias superiores a 70% o que são barreiras a serem vencidas tanto para quem gosta da pratica assim como para o poder público com políticas públicas que favoreçam a pratica e a incentivem.

Pensando a dimensão Sustentabilidade, a variável “Por questões políticas” tem 37,5% de discordantes da pesquisa, sendo a terceira variável mais discordada. Em contrapartida, a mesma em 44,1% de pessoas que concordam que pedalar é um ato político e o fazem. Como é comumente entendido, a política vai além de partidos políticos, porém muitos associam diretamente a palavra política a tal ideia. De fato, e a pesquisa comprova, quem pedala gosta e busca “percorrer melhor os espaços da cidade” conforme os 91,4% concordantes.

Com os resultados da pesquisa do presente estudo em relação motivações dos ciclistas recreacionais blumenauenses com base na teoria da Escala de Motivações para o Lazer, aplicado ao estudo de Faulks, Ritchie e Dodd (2011), a dimensão da Competência é a que mais motiva os ciclistas recreacionais visto que é “como estar ativo e em forma, desenvolver e melhorar as habilidades de ciclismo e habilidade desafiadoras” (FAULKES; RITCHIE e DODD, 2011, p. 23).

#### 4.9.3 Impactos do ciclismo recreacional para o desenvolvimento sustentável

O terceiro objetivo específico foi refletir sobre os impactos do ciclismo recreacional para o desenvolvimento sustentável. Para tal foi necessário, antes, identificar quais são esses impactos através dos questionários, análise documental e observação participante. Os pressupostos são usados como guia norteador para a reflexão, visto que se baseiam dentro das dimensões para desenvolvimento sustentável de Sachs (1993) e dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da ONU.

A prática do ciclismo recreacional leva ao desenvolvimento da dimensão econômica. Dos 304 entrevistados, 130 (42,8%) afirmam praticam ciclismo recreacional de um a cinco anos. Estes também podem utilizar a bicicleta como meio de trabalho, locomoção e competição. O aumento no número de ciclistas, conseqüentemente gera aumento nas vendas de bicicletas, acessórios, roupas, periféricos, gerando aumento na prestação de serviços como manutenção e consertos. Outro dado extraído da pesquisa é que 145 dos respondentes compraram ou trocaram de bicicleta entre 2020 e 2021, destes sendo 68 bicicletas exclusivamente para fins de lazer. Dados que vão de encontro aos aumentos nas vendas de bicicletas noticiados pelos veículos de comunicação entre os anos de 2020 e 2021 e citados anteriormente. Nesse sentido, Sartori (2021) diz que

O principal meio de transporte individual dos trabalhadores ao longo do século XX foi sendo resignificado em seus usos, com novos modelos e o incentivo para o esporte, que gerou essa busca pelas viagens com a bicicleta e toda a linha de acessórios de segurança, vestimenta e conectividade, que passaram a atrair a atenção e o interesse de homens e mulheres, de diferentes faixas etárias. (SARTORI, 2021, p .30)

O impulso nas vendas gera empregos, novas possibilidades de empreendimentos, diversificação de produtos e serviços, e chama a atenção para a prática do ciclismo recreacional, incentivando ações do poder público para suprir demandas necessárias. Um exemplo é a rota de lazer que acontece todos os domingos na rua XV de novembro, uma das principais ruas de

Blumenau, e fortemente incentivado pelo poder público municipal. O fechamento da rua para carros, abre a possibilidade de um lazer seguro para caminhantes e ciclistas recreacionais, além de incentivar alugueis de bicicleta, comercio de alimentos, até mesmo atraindo turistas para essa outra possibilidade explorar o centro da cidade de forma mais desacelerada sem os motores.

Na dimensão política foi possível identificar um interesse por um governo municipal alinhado com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), Agenda 2030 da ONU. Na gestão do prefeito Mario Hildebrant (Podemos) 18 órgãos municipais fazem parte do Movimento Nacional ODS Santa Catarina, sendo a prefeitura certificada com seis estrelas por executar ações ligadas a todos os 17 objetivos de desenvolvimento sustentável (FLEITCH, 2022c). Em relação ao ciclismo recreacional, os principais impactos de implementação de políticas públicas são construção de melhorias da malha cicloviária. Estima-se que até o final de 2022, o total de quilometragem de sejam de 137,5 km (SEPLAN, 2021). O investimento em vias adequadas para o pedal, impacta diretamente na motivação dos ciclistas em percorrer o espaço urbano de forma segura. Dos respondentes, 145 afirmaram que nas vias que pedalam não há nenhum ou apenas alguns trechos de rede cicloviária. Entre os maiores problemas das redes existentes são a falta de interligações (87,1%) e as más condições estruturais (65,46%).

No que se refere à dimensão ambiental é possível afirmar que a influência do ciclismo recreacional traz impactos através de ações individuais para o coletivo. Os carros emitem uma serie de poluentes que são extremamente tóxicos a vida terrestre como um todo. O monóxido de carbono (CO), por um exemplo, é um gás resultante da queima incompleta do combustível e, se inalado, reduz a capacidade do sangue de transportar oxigênio (EMISSÃO, 2022). Em números, ao percorrer 100km por mês o ciclista recreacional emite o total de zero quilos de gás carbônico na atmosfera. Em contrapartida, um carro 1.0 utilizando gasolina, vai liberar na atmosfera 12,800 kg de gás carbônico para percorrer os mesmos 100km (CALCULADORA, 2022).

O ciclismo recreacional em si, gera um baixo impacto ambiental, visto que grande parte da malha cicloviária é feita a partir de estradas que já existentes, mas por vezes os próprios ciclistas preferem rotas alternativas para fugir do urbano. Localidades como Nova Rússia, Encano, Belchior, foram citadas e justificadas pelos questionados como sendo áreas para ter contato com a natureza. O ciclismo recreacional e a bicicleta oferecem a vantagem de ser um meio de transporte ecologicamente correto, além de proporcionar uma nova percepção do espaço (urbano ou natural), tendo como consequência uma relação mais sustentável com o meio ambiente, o que indica que o ciclista é um cidadão mais consciente quanto a suas responsabilidades. Segundo características da dimensão social, a busca por qualidade de vida

através da prática do ciclismo recreacional é uma realidade. Conforme os dados da pesquisa apresentados anteriormente, a busca por bem-estar físico e mental como “ser ativo”, “relaxar mentalmente” e se “manter em forma” foram as principais motivações de mais de 97% dos entrevistados. Essa busca é algo que impacta o presente e traz transformações profundas para o futuro, tanto no desenvolvimento individual como no coletivo. A bicicleta promove uma reflexão sobre a vida e os nossos hábitos pessoais (UCB, 2016).

No ano de 2022, uma movimentação social surgiu, justamente em busca de segurança e transformações sociais/culturais em relação a bicicleta e suas práticas em Blumenau. Em pouco menos de uma semana, durante o mês de fevereiro, dois acidentes envolvendo ciclistas marcaram as manchetes do município. No primeiro caso, uma jovem<sup>8</sup> estava atravessando de bicicleta a faixa de pedestres e foi atropelada, sofrendo traumatismo crânio e uma série de complicações. No segundo caso, um senhor<sup>9</sup> estava passando de bicicleta por uma ciclofaixa recém-inaugurada e foi atropelado por um veículo que a invadiu, sofrendo apenas escoriações leves. Não se sabe se os ciclistas citados estavam usando a bicicleta no momento do acidente como lazer, trabalho ou afins. Em decorrência dos acidentes, a ABCiclovias em parceria com outros ciclistas não ligados a nenhuma entidade ou movimento, realizaram *bicicletada* afim de conscientizar motoristas e população sobre as vidas que são marcadas e/ou perdidas pela imprudência no trânsito.

Figura 19 - Manifestação “Fecha-faixa”



Fonte: Instagram SENAC Blumenau (2022).

<sup>8</sup> Disponível em: <<https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2022/03/23/apos-um-mes-ciclista-atropelada-em-blumenau-deixa-hospital-sob-aplausos-video.ghtml>>. Acesso em: 09 maio de 2022.

<sup>9</sup> Disponível em: <<https://ndmais.com.br/seguranca/policia/ciclista-e-atropelado-em-ciclofaixa-no-centro-de-blumenau/>>. Acesso em: 09 maio 2022.

A qualidade de vida através das duas rodas não depende apenas do ciclista, seja ele recreacional, competidor ou trabalhador; mas de todo um construto social de respeito e valorização a vida. De fato, assim como vimos anteriormente, a mudança através da aplicação de políticas públicas em relação a segurança e malha cicloviária fomentam a vontade individual para o ciclismo recreacional. Estimular o ciclismo é garantir menos mortes no trânsito, menos poluição atmosférica e sonora, mais espaço urbano de mobilidade e qualidade, gerando a possibilidade um futuro mais sustentável a todos cidadãos.

E, por fim, na dimensão cultural, o que se percebe por meio dos questionários, observação participante e da dimensão social, é o início da desaceleração. Assim como em todo Brasil, o município de Blumenau possui um vínculo muito forte em relação ao motor e ao *status*. Não ter um carro por vezes é motivo de estranheza ou até mesmo fracasso, justamente por não o ter *status*. Busarello (2020, p. 159) também afirma que “O incentivo ao uso da bicicleta contribui para desconstruir a ilegítima imagem de que bicicleta é um meio de transporte exclusivo da população de baixa renda”. A bicicleta ainda é atrelada a uma visão preconceituosa de transporte, mesmo quando usada para lazer.

Conforme os dados obtidos através da pesquisa, houve um aumento no uso da bicicleta nos últimos cinco anos. Dos 304 entrevistados, 130 (42,8%) afirmaram ter como tempo de ciclismo recreacional de um a cinco anos, podendo também utilizar a bicicleta como meio de trabalho, locomoção e competição. Dizer que a bicicleta está ganhando espaço não é uma verdade, pois ela está apenas retornando aos caminhos que já foram seus e que estão tomados pelas máquinas. Para mudar uma cultura ou forma de agir, é necessário tempo e investimento. Conforme visto nas outras dimensões, todas as ações tomadas impactam diretamente para uma cultura de desaceleração e a busca de sociedade mais sustentável em seu todo.

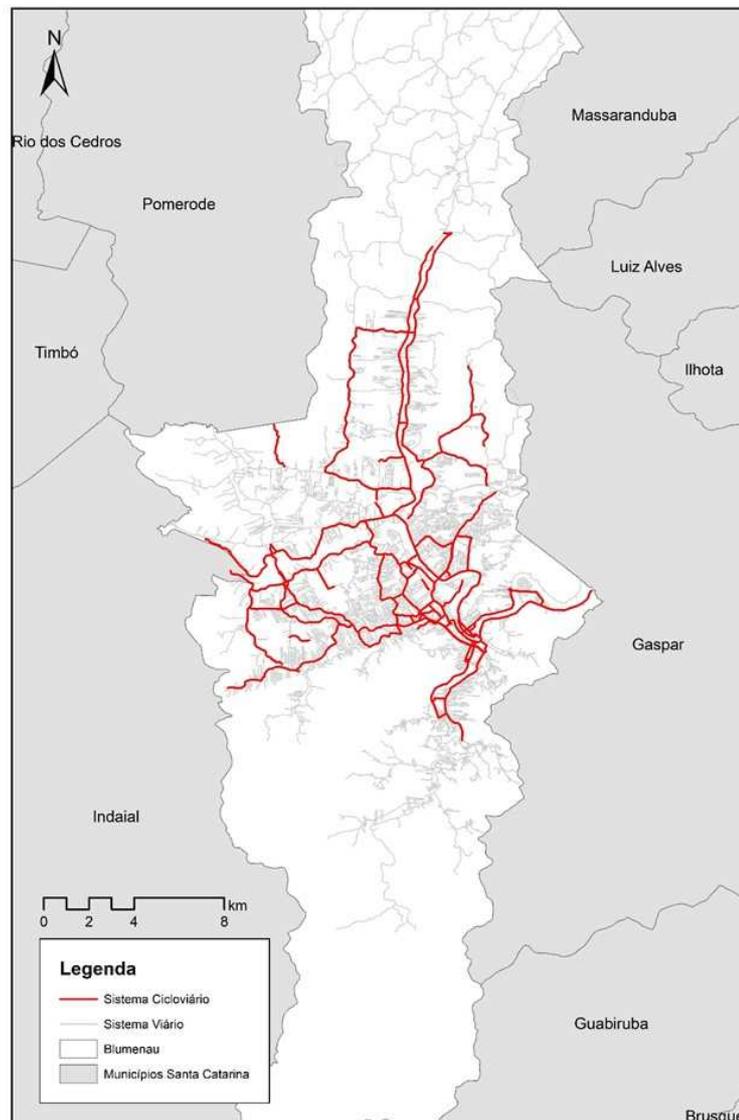
#### 4.9.4 Elaboração cartográfica

Por fim, o último objetivo específico consiste em elaborações cartográficas, afim de fornecer subsídios para avaliação da infraestrutura ciclística do município. Através da pesquisa, foi possível observar e relacionar a esse objetivo questões ligadas a mobilidade urbana e que impactaram no desenvolvimento do material cartográfico. Todos os mapas foram produzidos no software ArqGis, utilizando como base as informações fornecidas pela SEPLAN e dados obtidos com os questionários.

Ao iniciar a pesquisa sobre a malha cicloviária blumenauense, não foram encontradas informações precisas sobre a mesma disponíveis na internet e os dados mais atualizados eram

provenientes de reportagens da mídia local a esse respeito. Em abril de 2020, o mapa mais atual sobre a malha cicloviária era de 2010, produzido pela ABCiclóvias, marcando apenas 76km da rede cicloviária. Conforme os dados da SEPLAN, a respeito das ruas, tipo de malha e quilometragens, foi produzido o mapa abaixo.

Mapa 8 - Malha Cicloviária de Blumenau/SC



Fonte: Elaboração própria (2021).

Conforme relatório fornecido pelo Diretor de Mobilidade Urbana, Engº Paulo Sérgio da Costa Junior, da SEPLAN, o município tem a previsão que, até o final de 2022, a malha cicloviária contemple 137,5kms divididos em: 84,3kms de ciclofaixa; 25,7kms de ciclovia e 27,5kms de passeio compartilhado. É possível observar no relatório que aproximadamente 66 ruas das mais de 4.300 ruas oficiais tenham, seja em sua totalidade de extensão ou apenas trechos, algum tipo malha cicloviária. A falta de segurança para o ciclista é também registrada

em números. De acordo com dados fornecidos pelo SETERB, desde 2015 houve um aumento de 124% no número de ocorrências envolvendo bicicletas. Em 2015 o número foi de 54 ocorrências, entretanto, até o mês de outubro de 2021, o número permeava 121 ocorrências.

Quadro 14 - Acidentes Envolvendo Bicicletas de 2015 a 2021

Ano	Acidente com vítima	Acidente sem vítima	Feridos	Vítimas fatais	Total de acidentes
2015	40	14	41	1	54
2016	50	15	51	2	65
2017	47	14	48	2	61
2018	42	20	43	0	62
2019	68	12	71	2	80
2020	88	32	93	2	120
2021	113	8	114	2	121
Observação: Dados são referentes até o mês de outubro de 2021.					

Fonte: SETERB. Adaptado pela autora (2021).

Vale ressaltar que tais ocorrências apenas são computadas pois houve algum tipo de registro oficial, como o registro de um boletim de ocorrência. Esses dados condizem com os 42% dos respondentes que afirmaram pedalar entre um e cinco anos de forma recreacional e dos mais de 43% que indicam usar a bicicleta também como meio de transporte, dados que demonstram que o aumento no número de ciclistas impactou em mais ocorrências no trânsito.

Oficialmente, como já dito anteriormente, não há dados sobre os números de ciclistas blumenauenses e a única medição existente a esse respeito foi feita na região central da cidade, porém em um período atípico. Em relação a construção do espaço, para Marques (2010), se apoiando dos pressupostos de Lefebvre (1991), diz que

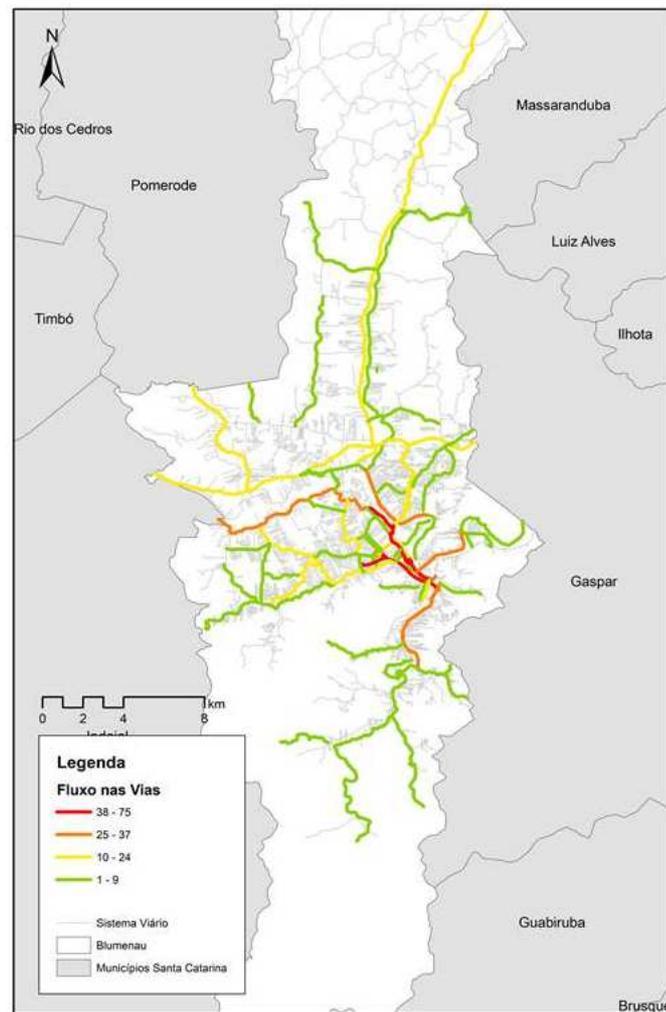
Partindo da definição extremamente ampla proposta por Henri Lefebvre de que o espaço social é a materialização da existência humana, chega-se à noção que esse mesmo espaço constitui uma dimensão da realidade. Esta amplitude conceptual potencializa um conjunto de utilizações distintas do espaço de que são exemplos os espaços políticos, os espaços culturais, os espaços económicos e os ciberespaços. Sendo parte da realidade, o espaço é detentor de um carácter multidimensional. (MARQUES, 2010, p. 5)

Nesse sentido, tomar conhecimento e tornar conhecido esse espaço social construído, destas rotas, por vezes individuais, mas que ganham força com o coletivo, vai além da dos aspectos tratados pelo desenvolvimento regional. Aponta para a visibilidade do ciclista, um alguém que por vezes é ofuscado pela cultura do automóvel. Os caminhos percorridos e espaços criados pelos ciclistas vão além da malha cicloviária construídas pelo poder público, adentram outras ruas, bairros, localidades e municípios vizinhos. Conforme dados obtidos através dos

questionários, foram desenvolvidos os seguintes mapas: fluxo nas vias de Blumenau/SC, fluxo nos bairros de Blumenau/SC e fluxo nas cidades vizinhas de Blumenau/SC.

Deste modo, podemos observar no mapa abaixo as ruas mais utilizadas pelos ciclistas recreacionais blumenauenses dentro do perímetro municipal. Foram listadas 72 ruas distintas, com destaque a rua Sete de Setembro, que foi citada 75 vezes. Todas as ruas e quantidade de citações podem ser conferidas no Apêndice B, facilitando a compreensão da legenda do mapa.

Mapa 9 - Vias com Maior Fluxo de Ciclistas Recreacionais em Blumenau/SC



Fonte: Elaboração própria (2021).

Analisando as tabelas fornecidas pela SETERB (2021) a respeito dos números dos acidentes de trânsito no município de Blumenau dos anos de 2015 a 2021, e fazendo um recorte das dez ruas onde mais há ocorrências e das dez ruas mais citadas pelos ciclistas recreacionais, existem seis ruas em comum. As ruas Amazonas, Bahia, Sete de Setembro, São Paulo, Dois de Setembro e Humberto de Campos são as ruas em que mais ocorrem acidentes e onde há mais fluxo de ciclistas recreacionais. Vale ressaltar que os dados da SETERB não discriminam qual a finalidade do uso da bicicleta na ocorrência.

Ao analisar a malha cicloviária das seis ruas citadas acima, é possível identificar as respostas fornecidas na tabela 4. Conforme dados a respeito da malha cicloviária fornecidos pela SEPLAN (2021), temos as seguintes malhas:

Quadro 15 - Ruas mais Citadas e Tipo de Malha Cicloviária

<b>Rua</b>	<b>Tipo malha cicloviária</b>
Amazonas	Ciclofaixa
Bahia	Passeio compartilhado
Sete de Setembro	Ciclofaixa e Passeio compartilhado
São Paulo	Passeio compartilhado
Dois de Setembro	Passeio compartilhado
Humberto de Campos	Ciclovia

Fonte: SEPLAN (2021).

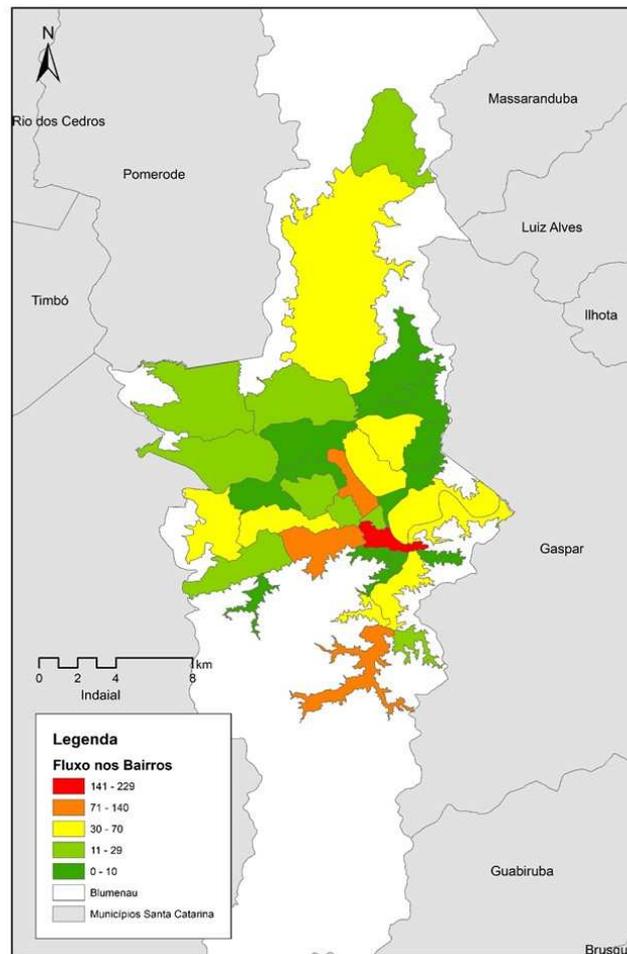
A rua Amazonas possui oito trechos de ciclofaixa que, ora ficam à esquerda, ora à direita, por vezes, terminando sem nenhum tipo de pintura ou identificação. A rua Bahia está destinada a um passeio compartilhado, porém no projeto tal passeio não abrange toda extensão da via. A rua Sete de Setembro possui passeio compartilhado em toda a extensão da via, porém, por ser uma rua movimentada, este não surte efeitos na segurança dos ciclistas recreacionais, visto que pelo passeio circulam pessoas, além da presença de árvores e contentores de lixo. Aqui cabe ressaltar que conforme respostas abertas no questionário sete respondentes informaram achar perigosas as vias compartilhadas entre ciclistas e pedestres, principalmente pela desatenção e desrespeito dos próprios pedestres. A rua São Paulo possui passeio compartilhado de apenas 130m para uma via de mais de 3km. Por fim, a rua Humberto de Campos possui oito trechos de ciclovia que atendem toda a extensão da via, promovendo maior segurança do que as ruas acima citadas. Comparando os dados sobre ruas, malha cicloviária e as questões de mobilidade, conforme quadro 14, são explícitos os riscos do ciclista recreacional em frequentar tais ruas.

Todas as questões discutidas acima vão ao encontro da pesquisa realizada pela ONG Transporte Ativo (2015), em que 76% dos participantes informaram pedalar por lazer e 20% dos ciclistas respondentes disseram se envolver em algum tipo de acidente (entre 2013 e 2015). A pesquisa também afirma que o desrespeito por parte dos motoristas e as más condições da malha cicloviária são aspectos que desmotivam a pedalar mais (ABRADIBI, 2021). Com isso, podemos concluir que tais situações vivenciadas no município de Blumenau são semelhantes a outras localidades brasileiras. Nesse sentido, o autor afirma que é

[..] importante ressaltar que as questões de segurança viária são fundamentais para o incentivo do uso da bicicleta, seja para deslocamento diários ou turismo, frente a ausência de políticas públicas que proporcionem condições adequadas para pedalar nos espaços urbanos (SARTORI, 2021, p. 45).

A partir da enumeração das ruas, foi possível criar uma visualização macro dos espaços mais ocupados pelos ciclistas através dos bairros mais citados. O município tem atualmente 35 bairros, dos quais apenas três não foram citados, sendo eles: Vila Formosa, Nova Esperança e Salto Weissbach. Todos os bairros e quantidade de citações podem ser conferidas no Apêndice C, facilitando a compreensão da legenda do mapa.

Mapa 10 - Bairros com Maior Fluxo de Ciclistas Recreacionais em Blumenau/SC



Fonte: Elaboração própria (2021).

O bairro Centro teve maior destaque e supõe-se que parte disso é fruto da Rota de Lazer, que acontece todos os domingos na cidade. Esse evento permanente atrai blumenauenses de todos os bairros para usufruir de um espaço sem carros, livre para pedaladas e caminhadas sem preocupação. Em conversa com Giovane Siebel, proprietário da Mais Bicycles, empresa de locação de bikes e patinetes na Rota de Lazer, informou que a quantidade de aluguéis é de 175 por domingo. Os bairros em laranja, conforme respostas abertas do questionário, supõe-se que são mais citados por serem bairros de passagem, pois estão ali algumas vias principais do município. Como exemplo as ruas São Paulo, Av. Martin Luther e parte da rua Bahia. O bairro Progresso é um exemplo de bairro de passagem para a localidade conhecida como “Nova

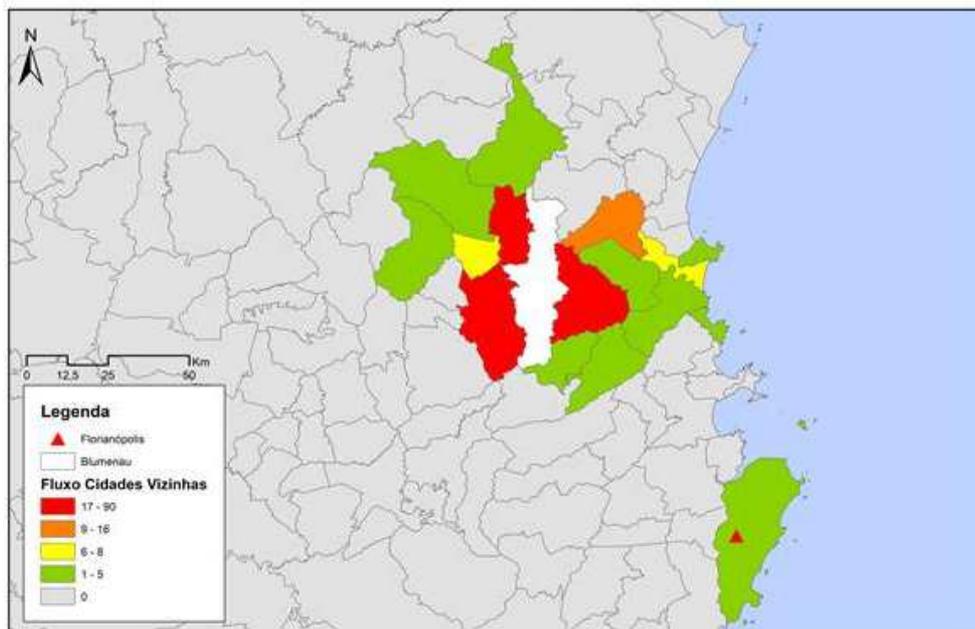
Rússia”, que se concentra dentro da área rural do município e é conhecida por suas cachoeiras, trilhas e áreas de preservação natural, como o Parque Nacional da Serra do Itajaí.

Assim como a Nova Rússia, outras localidades são o destino dos ciclistas recreacionais. A respeito delas não foi desenvolvido um mapa específico, até porque muitas se localizam em outros municípios da região. Todas as localidades citadas estão descritas no Apêndice D deste trabalho.

Em relação a outras cidades da região que são o destino dos ciclistas recreacionais, apontam para a procura por “cicloturismo”, buscando um momento para estar em maior contato com a natureza e longe do estresse que as vias urbanas podem oferecer. O respondente 228 diz que: “Minhas rotas são mais no interior. Gosto de evitar as vias urbanas, por motivo de segurança e por ser mais do mesmo que vejo todos os dias. Gosto de me aventurar em morros e aproveitar natureza. Normalmente é Itoupavas, Gaspar Belchior, Glória, Pomerode e Ilhota.”. Os principais municípios citados são Pomerode, Indaial e Gaspar, que são municípios menores que Blumenau e que, de fato, há uma predominância maior de área rural e de belezas naturais.

Conforme citações de cidades e localidades, foi possível criar uma visualização macro dos espaços mais ocupados pelos ciclistas na região do Vale do Itajaí (conforme Apêndice F), abrange também parte do Litoral e a capital, Florianópolis. Essas informações podem ser conferidas no Apêndice E, facilitando a compreensão da legenda do mapa.

Mapa 11 - Cidades Vizinhas com Maior Fluxo de Ciclistas Recreacionais de Blumenau/SC



Fonte: Elaboração própria (2021).

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O lazer pode ser entendido de diferentes formas, tanto academicamente, quanto no individual de cada um. O que nunca muda de significado é: a sua importância. O lazer se encontra na dentro da pirâmide de Maslow como um dos elementos essenciais para a existência do ser humano e seu pleno desenvolvimento. As formas recreação dentro do lazer mudam e podem abranger aspectos culturais, educacionais, de entretenimento, esporte e outros. Nesse sentido, o lazer não se limita nele mesmo, mas tem diferentes tipos de impactos para o desenvolvimento da sociedade, sejam eles negativos e/ou positivos, dentro do desenvolvimento sustentável. Apesar da relação lazer e desenvolvimento existir, é pouco frequente encontrar trabalhos científicos que abordem essa temática, principalmente envolvendo ciclismo e motivações.

Dessa forma, há necessidade de compreender as relações entre lazer e desenvolvimento sustentável, analisando as implicações que o ciclismo recreacional produz para o desenvolvimento sustentável a partir das as motivações que levam os ciclistas Blumenauenses a pedalar. Em um primeiro momento, o levantamento bibliométrico foi feito para aproximar e sistematizar as tendências e padrões nas pesquisas sobre lazer, ciclismo, motivações e desenvolvimento sustentável. A análise centrou se em identificar as principais referências teóricas e metodológicas, e as temáticas fundamentais abordadas nos estudos selecionados, servindo como base teórica para reflexões posteriores.

Quatro questões centrais emergiram do objetivo geral da pesquisa. A primeira questão centrou-se na identificação das relações teóricas entre lazer e desenvolvimento sustentável. A segunda questão examinou as motivações que levam os praticantes de ciclismo recreacional em Blumenau a pedalar por lazer. As desmotivações também foram levadas em conta a fim de compreender mais profundamente essas questões e suas implicações. A terceira questão buscou refletir sobre os impactos do ciclismo recreacional para o município de Blumenau, examinando a partir das cinco dimensões de sustentabilidade estabelecidas por Sachs e sob o olhar dos ODS. Por fim, a quarta em concordância com as demais, elaborou materiais cartográficos para compreender os territórios dos ciclistas em Blumenau e região, afim de fornecer subsídios para uma avaliação da infraestrutura ciclística do município para os órgãos governamentais.

Atendendo a tais objetivos, e por meio de métodos e procedimentos de pesquisa que incluíram pesquisa bibliográfica, pesquisa bibliométrica, pesquisa documental, aplicação de questionário, observação participante e entrevistas, se conseguiu compreender as motivações

dos ciclistas e as implicações que o ciclismo recreacional para o desenvolvimento sustentável. Nesse sentido, se confirmaram os pressupostos iniciais que nortearam essa pesquisa.

As pesquisas atuais que envolvem ciclismo, em sua maioria, partem do cicloturismo e seus circuitos. O lazer dentro das teorias do desenvolvimento regional tem grande importância e pouco a pouco ganha mais estudos a respeito. Pensar o lazer aliado a prática do ciclismo, requer um olhar atento, visto que o conceito de lazer também é várias vezes atrelado a gastos, restaurantes, baladas. Nesse aspecto a cultura influencia, não a cultura de uma região, mas uma cultura capitalista que imputa tudo a comprar.

Entre as motivações, o relaxar e o ser competente é que mais motiva a pedalar. Apesar da pesquisa não abordar esse aspecto, desassociar o ciclismo do exercício físico é quase impossível, porque motivo o ser competente pode motivar mais.

O que intriga, entre outras motivações, é a divisão entre aspectos ligados a sustentabilidade nessa prática. No questionário, a pergunta que mais dividia opiniões foi em relação a pedalar ser um ato político. Ser político se difere de ideologias e partidos políticos e muitos ciclistas podem não dissociar essas questões. De fato, o ato de pedalar, gera impactos individuais e coletivos e ir de encontro a políticas públicas para ampliações e melhorias na malha cicloviária, assim como ações para um trânsito mais seguro são sim atos de fazer política. Os aspectos ambientais, a quem normalmente são ligadas questões de sustentabilidade, chamam a atenção pois a diminuição de gás carbônico na atmosfera é uma das principais vantagens do pedalar em prol de uma comunidade mais saudável. Conhecer os territórios e o espaços, os caminhos, os detalhes que passam despercebidos no cotidiano.

Entretanto, acompanhando as rotas das bicicletas existem as mazelas de caminhos que não são próprios à prática do ciclismo. Em sua maioria, as desmotivações vão de encontro a má conservação, a espaços não adequados as necessidades dos ciclistas e a a imprudência de alguns motoristas. Volta-se a um aspecto cultural: o do carro como veículo superior no trânsito. Para uma mobilidade urbana ativa, incluindo aqui o ciclismo recreacional, é preciso sentir-se seguro e com oportunidade de rotas trafegáveis. O poder público municipal está indo em busca de melhorias na infraestrutura, abrindo novos caminhos e melhorando antigos.

A informação é extremamente importante para uma mudança cultural, tornando o trânsito mais seguro para a prática do ciclismo recreacional, de competição, seja mobilidade diária ou a trabalho.

Conclui-se com essa pesquisa que o ciclismo recreacional é uma prática que traz inúmeros benefícios individuais e coletivos, que motiva a ter uma vida mais equilibrada e saudável, e que proporciona uma experiência de mudança cultural. A amplificação de tudo que

foi dito aqui, depende do investimento público em vias adequadas, informação e capacitação de pessoas que possam chegar a lugares que as vezes as informações públicas não chegam. Como agentes transformadores, as associações e interessados na causa, devem lutar, fiscalizar, conversar, e demonstrar na prática os benefícios desse tipo de recreação. É inevitável que ocorra uma mudança cultural se todos os interessados em um mundo com uma mobilidade ativa e sustentável trabalharem para essa finalidade.

Dessa forma, a presente pesquisa contribuiu com a elaboração cartográfica, visando fornecer subsídios para uma avaliação da infraestrutura ciclística do município. O estudo também proporciona conhecimento sobre as ciclistas recreacional morador da cidade, algo que nunca havia sido pesquisado academicamente. Das pesquisas anteriores, além de outros focos, não produziram a fundo tantos dados quantitativos que podem ser utilizados, de fato, para entender o território, o perfil sociodemográfico e as motivações (e desmotivações) dos ciclistas.

A pesquisa, além de deixar espaços abertos para futuros estudos sobre lazer, ciclismo e motivações, fornece novas perspectivas percebidas pelos ciclistas e a relação com o território. Também pode ser explorado um estudo aprofundado sobre o território e rotas frequentadas, incentivando a um espaço mais seguro e adequado para a prática.

## REFERÊNCIAS

ABCiclovias. **Associação Blumenauense Pró-Ciclovias**. Disponível em: <https://abciclovias.wixsite.com/site>. Acesso em: 30 de maio 2021.

ABRACICLO. **Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares**. Dados do Setor Duas Rodas 2020. Disponível em: <[https://adobeindd.com/view/publications/b4e59755-5457-42a6-9c1b-6f66fe53d58d/cem8/publication-web-resources/pdf/Abraciclo\\_-\\_Dados\\_do\\_Setor\\_2020.pdf](https://adobeindd.com/view/publications/b4e59755-5457-42a6-9c1b-6f66fe53d58d/cem8/publication-web-resources/pdf/Abraciclo_-_Dados_do_Setor_2020.pdf)>. Acesso em: 30 maio 2022

ABRADIBI. Associação Brasileira da Indústria, Comércio, Importação e Exportação de Bicicletas, Peças e Acessórios. **ABRADIBI**. Releases para imprensa. 2021. Disponível em: <<http://abradibi.com.br/imprensa/releases>>. Acesso em: 03 mar. 2021.

ACKER, David A. **Pesquisa de Marketing**. Tradutor Reynaldo Cavalheiro Marcondes. São Paulo: Atlas, 2001

ADLER, A.; ADLER, P. (1994). “Observational Techniques”. In N. Denzin e Y. Lincoln (Eds.), **Handbook of qualitative research**. Califónia: Sage, pp.377-392.

ANGELO, E. R. B. **Métodos e Técnicas de Pesquisa em Turismo**. Rio de Janeiro: Fundação CECIERJ, 2012.

ANGELO, E. S. S. **Dimensões de Motivação de Trabalhadores das Classes Sociais C, D e E**. Dissertação (Mestrado em Gestão Empresarial) - FGV - Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <[https://bdtd.ibict.br/vufind/Record/FGV\\_fcb8cc1775c5d5cbafdea52a13d4be57](https://bdtd.ibict.br/vufind/Record/FGV_fcb8cc1775c5d5cbafdea52a13d4be57)>. Acesso em: 16 mar. 2021.

ANPT. Associação Nacional De Transportes Públicos. **Trânsito no Brasil: Avanços e desafios**. São Paulo: ANTP, 1997.

ARAÚJO, Carlos A. A. Bibliometria: evolução histórica e questões atuais. **Em questão**, v.12, n. 1, p. 11-32, 2006.

ASSIS, E. Quais as ruas de Blumenau mais procuradas por quem pedala a lazer. **NSC Total**, 2021. Disponível em: <<https://www.nscotal.com.br/colunistas/evandro-de-assis/quais-as-ruas-de-blumenau-mais-procuradas-por-quem-pedala-a-lazer>>. Acesso em: 19 jan. de 2022.

AUMOND, JUARES. **Nós e a sustentabilidade**. Benevides, M.; Valdez, S. (Org.). Florianópolis: Relata, 2012.

BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse C. (Org). **Cidade e Movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**, 2016.

BARQUETTE, Stael; CHAOUBAH, Alfredo. **Pesquisando Marketing**. São Paulo: Editora Saraiva, 2007.

BEARD, J., G. & RAGHEB, M., G. Medindo a motivação para o lazer. **Diário de Leisure Research**, 15 (3): 219-228, 1983.

BENKO, Georges. **A Ciência Regional**. Oeiras: Celta, 1999.

BLUMENAU (2021b). Prefeitura Municipal de Blumenau. Dados municipais.

**Blumenau.SC**. Disponível em:

<<https://www.blumenau.sc.gov.br/blumenau/as5d1a5sd4a4sd>>. Acesso em: 13 de dez. 2021.

BLUMENAU registra aumento de vendas de bicicletas durante pandemia da corona vírus. **G1 SC**, 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-atarina/noticia/2020/08/14/blumenau-registra-aumento-de-vendas-debicicletas-durante-pandemia-do-coronavirus.ghtml>>. Acesso em: 13 de dez. de 2021.

BLUMENAU. **Decreto nº11.740, de 7 de maio de 2018**. Aprova o Plano de Mobilidade Urbana do município de Blumenau. Disponível em:

<<https://leismunicipais.com.br/a/sc/b/blumenau/decreto/2018/1175/11748/decreto-n-11748-2018-aprova-o-plano-de-mobilidade-urbana-do-municipio-de-blumenau>> Acesso em: 13 mar. 2021.

BLUMLER, J.G. Uses and Gratifications research. **The International Encyclopedia of Journalism Studies**, 1-8, 2019.

BOARETO, Renato. A política de mobilidade urbana e a construção de cidade sustentáveis. **Revista dos Transportes Públicos**, v. 30, p. 143-160, 2008. Disponível em: <[http://files-server.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/0A58DEFC-7F11-4163-BFA8-D61554024743.pdf](http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/0A58DEFC-7F11-4163-BFA8-D61554024743.pdf)>. Acesso em: 13 mar. 2021.

BRANDÃO, Leonardo. Desenvolvimento Regional, Esporte e Lazer: Diálogos possíveis e necessários. In: Brandão, L. (Org.) **Esporte, Lazer e Desenvolvimento Regional**. Blumenau: EDIFURB, 2019.

BRANDÃO, H. P. **Aprendizagem, contexto, competência e desempenho**: Um estudo multinível. 2009. 363 f. Tese (Doutorado) - Curso de Psicologia, Universidade de Brasília, Brasília, 2009. Disponível em:

<[https://www.researchgate.net/profile/Hugo\\_Brandao/publication/228378782\\_Aprendizagem\\_60\\_contexto\\_competencia\\_e\\_desempenho\\_um\\_estudo\\_multinivel/links/00b7d5156cb57547c8000000/Aprendizagem-contexto-competencia-e-desempenho-um-estudo-multinivel.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Hugo_Brandao/publication/228378782_Aprendizagem_60_contexto_competencia_e_desempenho_um_estudo_multinivel/links/00b7d5156cb57547c8000000/Aprendizagem-contexto-competencia-e-desempenho-um-estudo-multinivel.pdf)>. Acesso em: 13 mar. 2022.

BRASIL. **Guia para a Municipalização dos Objetivos do Milênio**: Referências para a adaptação de indicadores e metas à realidade local / Agenda Pública - Agência de Análise e Cooperação em Políticas Públicas (elaboração), São Paulo: [s.n.], 2009. Disponível em: <<http://www.odmbrasil.gov.br/arquivos/guia-de-municipalizacao>>. Acesso em: 01 Dez. 2020.

BRASIL. **Plano de Mobilidade por Bicicletas nas Cidades**. Ministério das Cidades, Brasília, 2007.

BRUNDTLAND, Gro Harlem; COMUM, **Nosso Futuro. Relatório Brundtland**. Our Common Future: United Nations, 1987.

BUSARELLO, Mônica Tatiana Bunese. **Circuito de cicloturismo e transformações territoriais no Médio Vale do Itajaí/SC (2006/2018)**. 2020. 201 f., il. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Centro de Ciências Humanas e da Comunicação, Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, 2020. Disponível em:

[http://www.bc.furb.br/docs/DS/2020/366901\\_1\\_1.pdf](http://www.bc.furb.br/docs/DS/2020/366901_1_1.pdf). Acesso em: 30 maio 2022.

BUSTO, Valter. **A História da Bicicleta**. 2006. Disponível em:

<<http://www.escoladebicicleta.com.br/historia.html>>. Acesso em: 12 mar. 2021.

CALCULADORA de CO<sup>2</sup>. **Iniciativa Verde**. Disponível em:

<<https://iniciativaverde.org.br/calculadora>>. Acesso em: 09 de maio de 2022.

CAMARGO, L.O.L. **O que é lazer**. São Paulo. Brasiliense. 2006. Coleção Primeiros Passos

CARVALHO, Carlos Henrique. **Mobilidade Urbana Sustentável: conceitos, tendências e reflexões**. Texto para Discussão, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2016.

Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6637/1/td\\_2194.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6637/1/td_2194.pdf)>. Acesso em: 13 mar. 2021.

CATIE, T.; LIMANA, S. Gasolina e ônibus caros: andar de bicicleta é opção em Blumenau?

**NDMAIS**, 2021. Disponível em: <<https://ndmais.com.br/transportes/gasolina-e-onibus-caros-andar-de-bicicleta-e-opcao-em-blumenau/>>. Acesso em: 13 de dez. de 2021.

COMISSÃO EUROPEIA. **Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro**. Luxemburgo:

Serviços das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2000. Disponível em:

<<http://www.ta.org.br/site2/Banco/7manuais/cycling1.pdf>>. Acesso em: 21 Mar. 2021.

CRUZ NETO, Otávio. O Trabalho de Campo como Descoberta e Criação. In: MINAYO,

Maria Cecília de Souza (Org.). **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade**. 21 ed.

Petrópolis: Vozes, 2002.

CRUZ, R. R. M.; CALVACANTE, S.; MARTINS, J. C. O. Mobilidade, lazer e

sustentabilidade: a bicicleta no contexto urbano da cidade de fortaleza. **Licere**, Belo

Horizonte, v. 21, n.1, mar/2018.

DALLABRIDA, Valdir Roque. Região. In: SIEDENBERG, Dieter R. (coord.). **Dicionário de**

**Desenvolvimento Regional**. Santa Cruz do Sul, EDUNISC, 2006.

DaAMATTA, Roberto. **Fé em Deus e Pé na Tábua: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco. 2010.

DENCKER, A. F. M. **Métodos e técnicas de pesquisa em turismo**. 2. ed. São Paulo: Futura, 1998.

DENCKER, Ada. **Pesquisa e interdisciplinaridade no ensino superior: uma experiência no curso de turismo**. São Paulo: Aleph, 2002

DETRAN. Estatísticas veículos município e Blumenau. **Detrannet**. 2021. Disponível em: <[http://consultas.detrannet.sc.gov.br/Estatistica/Veiculos/winVeiculos.asp?lst\\_municipio=8047&nome\\_munic=BLUMENAU&lst\\_ano=2021&lst\\_mes=9](http://consultas.detrannet.sc.gov.br/Estatistica/Veiculos/winVeiculos.asp?lst_municipio=8047&nome_munic=BLUMENAU&lst_ano=2021&lst_mes=9)>. Acesso em: 13 de dez. de 2021.

DIAS, S. *et al.* **Pesquisa de Mercado**. 1 ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2012.

DOMINGUES, Ana Carolina. **Territórios de lazer LGBT em Blumenau**. 2018. 148 f., il. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Centro de Ciências Humanas e da Comunicação, Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, 2018. Disponível em: <[https://bu.furb.br/docs/DS/2018/364488\\_1\\_1.pdf](https://bu.furb.br/docs/DS/2018/364488_1_1.pdf)>. Acesso em: 4 fev. 2021.

DUMAZEDIR, Joffre. **Valores e conteúdos culturais do lazer**. São Paulo: Sesc, 1980.

EBEL, I. Nunca conheci um alemão sem bicicleta. **Mobilize**, 2015. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/noticias/8291/nunca-conheci-um-alemao-sem-bicicleta-o-pais-pedala-rumo-ao-futuro-da-mobilidade-urbana.html>>. Acesso em: 23 jan. 2022.

EMISSÃO Veicular. **Cetesb.SP**. 2022. Disponível em: <<https://cetesb.sp.gov.br/veicular/>>. Acesso em: 09 de maio de 2022.

ETGES, V. E. O lazer no contexto das múltiplas dimensões do Desenvolvimento Regional. In: MÜLLER, Ademir; DACOSTA, Lamartine Pereira. **Lazer e Desenvolvimento Regional**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2002.

FAULKS, P., DODD, J., & RITCHIE, B. Bicycle Tourism as an Opportunity for Recreation and Restoration? Investigating the Motivations of Bike Ride Participants. In J. Fountain, & K. Moore (Eds.), **Re-creating Tourism: New Zealand Tourism Hospitality Research Conference** (pp. 1-27). Lincoln University, 2011.

FERREIRA, Aurélio. **Novo dicionário da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1975.

FIORENTINI, D.; LORENZATO, S. **Investigação em Educação Matemática: percursos teóricos e metodológicos**. 3 ed. Campinas, SP: Autores Associados, 2009.

FLEITCH, Aline. Prefeitura de Blumenau é certificada pelo Movimento ODS.

**Blumenau.SC**. (2021c). Disponível em:

<<https://www.blumenau.sc.gov.br/secretarias/secretaria-de-gestao-governamental/segg/prefeitura-de-blumenau-ae-certificada-pelo-movimento-ods42>>. Acesso em: 09 de maio de 2022.

FRANCILEUDO, F. A. A Perspectiva Humana do Ócio: revisitando a proposta do Instituto de Deusto. In: Martins, J. C.; Baptista, M. M (Org.) **O ócio nas Culturas Contemporâneas: teorias e novas perspectivas em investigação**. p. 91-109. Coimbra: Editora Rui Grácio, 2013.

FROEHLICH, Cristiane. Sustentabilidade: dimensões e métodos de mensuração de resultados. **DESENVOLVE: Revista de Gestão do Unilasalle**, Canoas, v. 3, n. 2, p. 151-168, set. 2014.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GOMES, C. L. Verbete Lazer – Concepções. In: GOMES, Christianne L. (Org.). **Dicionário Crítico do Lazer**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2004. p.119-126.

GOMES, Christiane. **Lazer, trabalho e educação: relações históricas, questões contemporâneas**. Belo Horizonte, MG: Ed.UFMG;CELAR-DEF/UFMG, 2008.

GOSLING, Marlua; GONÇALVES, Carlos Alberto. Modelagem por Equações Estruturais: conceitos e aplicações. **Revista de Administração FACES Journal**, v. 2, n. 2, 2003. Disponível em: <http://www.fumec.br/revistas/index.php/facesp/article/download/27/27>. Acesso em: 30 maio de 2021.

HAIR Jr., Joseph, *et al.* **Análise Multivariada de Dados**. Bookman Editora, 2005.

HAIR Jr., Joseph, *et al.* **Análise Multivariada de Dados**. Bookman Editora, 2009.

HAIR Jr., Joseph, *et al.* **Fundamentos de Métodos de Pesquisa em Administração**. Bookman Editora, 2005 (a).

HOFSTEDDE, G. The Cultural Relativity of Organizational Practices and Theories. **Journal of International Business Studies**, v. 14, n. 2, p. 75-89, Autumn, 1983.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Blumenau – Panorama**. IBGE, 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/blumenau/panorama>. Acesso em: 10 dez. 2021

LACERDA, João. Conheça quem usa bicicleta no Brasil. **Transporte Ativo**. Perfil do Ciclista Brasileiro. 2015. Disponível em: <http://transporteativo.org.br/wp/2015/11/27/conheca-quem-usa-a-bicicleta-no-brasil/> . Acesso em: 28 mar. 2021.

LEFEBVRE, Henri. Production of Space, Cambridge, **Blackwell Publishers**, p. 102, 1991.

MACEDO, Márcio. A Teoria dos Usos e Gratificações nas Entidades do Terceiro Setor no Brasil. **Rázon y Palabra**, v. 14, n. 70, 2009. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/1995/199520478038.pfd>. Acesso em: 29 mar. 2021.

MALHOTRA, Naresh. **Pesquisa de Marketing: uma orientação aplicada**. 3 ed. Porto Alegre: Editora Bookman, 2001.

MALHOTRA, Naresh. **Pesquisa de Marketing: uma orientação aplicada**/NareshMalhotra; tradução Laura Bocco. – 4 ed. – Porto Alegre: Boockman, 2006.

MARCELLINO, Nelson Carvalho. Lazer como Dimensão e indicador de desenvolvimento regional. In: MÜLLER, Ademir; DACOSTA, Lamartine Pereira. **Lazer e Desenvolvimento Regional**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2001.

MARQUES, A. P. S. Da Construção do Espaço à Construção do Território. **Fluxos & Riscos**, nº 1, p. 75 - 88, 2010.

MARTINO, Luís. **Teoria da Comunicação: ideias, conceitos e métodos**. Petrópolis: Vozes, 2017.

- MATTEDI, Marcos Antônio. Pensando com o desenvolvimento regional: subsídios para um programa forte em desenvolvimento regional. **Revista Brasileira de Desenvolvimento Regional**. Blumenau, 59-105, 2015. Disponível em: <<https://proxy.furb.br/ojs/index.php/rbdr/article/view/4807/2968>>. Acesso em: 10 nov. 2020.
- MAXIMIANO, A. C.A. **Introdução à Administração**. São Paulo: Atlas, 2000.
- MELO, V. A. Sobre o Conceito de Lazer. In: Brandão, Leonardo. (Org.) **Esporte, Lazer e Desenvolvimento Regional**. Blumenau: EDIFURB, 2019.
- MICHAELIS, Dicionário On-line. Uol. Editora Melhoramentos. Disponível em: <<https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/mobilidade/>> Acesso em: 13 mar. 2021.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Cartilha do ciclista**. Brasília, 2016. Disponível em: <<http://cidades.gov.br/publica%C3%A7%C3%B5es/item/12-cartilha-de-ciclista>>. Acesso em: 16 mar. 2021.
- MIRANDA, D. S. Apresentação. In: MAGNANI, J. G. C.; SPAGGIARI, E. (org.). In: **Lazer de Perto e de Dentro: uma abordagem antropológica**. São Paulo: Edições Sesc, 2018
- MÜLLER, Ademir. Lazer, desenvolvimento regional: como pode nascer e se desenvolver uma ideia. In: MÜLLER, Ademir; DACOSTA, Lamartine Pereira. **Lazer e Desenvolvimento Regional**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2002.
- OBJETIVOS do Desenvolvimento Sustentável. **Agenda 30**, 2021. Disponível em: <<http://www.agenda030.org.br/ods/3/>>. Acesso em: 16 mar. 2021.
- ODSBRASIL. Indicadores Brasileiros para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Disponível em: <https://odsbrasil.gov.br/>. Acesso em 04 de jan de 2021.
- ONU. Declaração do Milênio. Nova Iorque, 6-8 de setembro de 2000. Disponível em: <<https://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/library/ods/declaracao-do-milenio.html>>. Acesso em: março de 2021.
- OOSTERHUIS, Harry. Cycling, Modernity and National Culture. **Social History**, 41:3, 233-248, 2016. DOI: 10.1080/03071022.2016.1180897. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/03071022.2016.1180897?needAccess=true>>. Acesso em: 12 mar. 2021.
- PAWLOWSKI, Artur. **How many dimensions does sustainable development have? Sustainable Development**, São Francisco, v.16, n. 2, p. 81-90, 2008.
- PEDRINI, Luana. Cicloturismo no Circuito do Vale Europeu Catarinense: Um estudo do comportamento do cliente. 2013, 101 f. il. Dissertação (Mestrado em Turismo e Hotelaria) - Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI. Itajaí, 2013.

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE BLUMENAU. **Blumenau.SC**. Plano Cicloviário (2017). Disponível em: <<https://www.blumenau.sc.gov.br/governo/secretaria-de-desenvolvimento-urbano/pagina/revisao-plano-diretor-seplan/eixos-estrategicos-plano/eixo-mobilidade-urbana-plano>>. Acesso em: 16 mar 2021.

PNUD. **Cartilha “As Perguntas Mais Frequentes sobre os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável”**. Disponível em: <<http://www.pnud.org.br/ODS.aspx/>>. Acesso em jun. 2021.

PORTER, R. História do Corpo. In: BURKE, P. (org.). **A Escrita da História**. São Paulo, UNESP, 1992.

QUIVY, Raymond; COMPENHOUDT, Luc van. **Manual de Investigação em Ciências Sociais**. 2. ed. Lisboa: Gradiva, 1998.

RICHARDSON, R. J. **Pesquisa Social: Métodos e Técnicas**. São Paulo: Atlas, 1999.

ROQUE, A. Correlação e Regressão Linear. 2015. Disponível em: <[http://pt.slideshare.net/albruni/aulas-de-custoscontabilidade-financeira?from\\_search=5](http://pt.slideshare.net/albruni/aulas-de-custoscontabilidade-financeira?from_search=5)>. Acesso em: 15 jan.2021.

ROSA, Elisa Silva. **A Bicicleta como modo de Transporte Cotidiano na Cidade Contemporânea: Análise de casos**. 2015. 204p. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Florianópolis, 2015. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/159654?show=full>>. Acesso em: 12 mar. 2021.

RUÓTULO, Antônio. **Audiência e Recepção: perspectivas**. Comunicação & Sociedade. 1998. Disponível em: <<https://www.metodista.br/revistas/revistas-metodista/index.php/CSO/article/download/7875/6800>>. Acesso em: 29 mar. 2021.

SACHS, Ignacy. **A terceira margem: em busca do ecodeenvolvimento**. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

SACHS, Ignacy. **Desenvolvimento Includente, Sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

SACHS, Ignacy. **Estratégias de Transição para o Século XXI: desenvolvimento e meio ambiente**. São Paulo: Studio Nobel, 1993.

SACHS. **Caminhos para o Desenvolvimento Sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2002.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

SARTORI, A. Perfil do ciclista e cicloturista em Santa Catarina (Brasil): aspectos socioeconômicos e suas motivações para o uso da bicicleta. **Revista Turismo Em Análise**, 32(1), 40-58. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v32i1p40-58> Acesso em: 30 maio de 2022.

SARTORI, A. Ciclismo e cicloturismo em Santa Catarina (Brasil): características, motivações e interesses. **PODIUM Sport, Leisure and Tourism Review**. São Paulo, v. 10, n. 2, p. 24 – 53. Disponível em: <<https://periodicos.uninove.br/podium/article/view/18084/pdf>> Acesso em: 26 maio 2022.

SEPLAN. **Excel Ciclos 2021-05-26** .E-mail enviado por: <[paulosergio@blumenau.sc.gov.br](mailto:paulosergio@blumenau.sc.gov.br)> Recebido em: 23 jun. de 2021.

SILVA, Edna; MENEZES, Estera. **Metodologia da Pesquisa e Elaboração de Dissertações**. Florianópolis: UFSC, 2005

SITE PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU. **Blumenau.SC**. Metas de 155 km de ciclovia. 2018. Disponível em: <<https://www.blumenau.sc.gov.br/secretarias/secretaria-de-desenvolvimento-urbano/seplan/meta-da-prefeitura-ae-que-blumenau-tenha-155-km-de-ciclovias6>> Acesso em: 16 mar. 2021.

SOUZA, Cristiane; THEIS, Ivo. **Desenvolvimento Regional – Abordagens Contemporâneas – Uma breve Introdução**. Blumenau: EDIFURB, 2009.

SOUZA, Francisca. **O Ciclismo como Incremento do Turismo em Fortaleza**: propostas de cicloturismo. 2019. 231 f. Dissertação (Mestrado Acadêmico ou Profissional em 2019) - Universidade Estadual do Ceará, 2019. Disponível em: <<https://siduece.uece.br/siduece/trabalhoAcademicoPublico.jsf?id=89937>>. Acesso em: 08 mar. 2021.

SPCBRAZIL. (Serviço de Proteção ao Crédito). **SPCBRAZIL**. Consumo de lazer. 2015. Disponível em: <<https://www.spcbrasil.org.br/pesquisas/pesquisa/918>>. Acesso em: 01 fev. 2021.

STEERS; MOWDAY e SHAPIRO. The Future of Work Motivation Theory. **Academy of Management Review**, v. 29, n. 3, p. 379-387, 2004.

TEXEIRA, Herculano. **Medidas de Satisfação e Motivação para o Lazer em Adolescentes**: um estudo de validação. 2013. Dissertação de Mestrado Integrado em Psicologia. Universidade do Minho. Disponível em: <<http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/26926>>. Acesso em: 01 abr. 2021.

THEIS, Ivo Marcos. **Desenvolvimento e Território**: questões teóricas, evidências empíricas. EDUNISC, 2008.

UCB. A bicicleta como promotora dos 17 ODS – **Contexto brasileiro**. 2016. Disponível em: <<https://uniaodeciclistas.org.br/uploads/2016/07/BicicletaEosODS.pdf>>. Acesso em: 27 jan. 2021.

UVINHA, R. R. Prefácio. In: MAGNANI, J. G. C.; SPAGGIARI, E. (org.). **Lazer de perto e de dentro**: uma abordagem antropológica. São Paulo: Edições Sesc, 2018. p. 8-11

VEAL, Anthony James. **Metodologia de Pesquisa em Lazer e Turismo**. São Paulo: Aleph, 2011.

WOLF, M.; DE FIGUEIREDO, M.J.V. **Teorias da Comunicação**. Presença, 1987.

ZINGONI, Patrícia. Lazer como Dimensão de desenvolvimento regional: a função social e econômica do lazer na atual realidade brasileira. In: MÜLLER, Ademir; DACOSTA, Lamartine Pereira. **Lazer e Desenvolvimento Regional**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2002.

## APÊNDICE A - Formulário de pesquisa

<b>PERGUNTAS FILTRO</b>
Você reside em Blumenau? Sim (___) Não (___)
Você pedala recreacionalmente (lazer)? Sim (___) Não (___)

Caso alguma das alternativas for “NÃO” mensagem de encerramento de questionário.

### QUESTÕES SOCIOECONÔMICAS

Gênero: (1) Masculino (2) Feminino (3) Outros

Faixa Etária: (1) 15 a 19 anos // (2) 20 a 29 anos // (3) 30 a 39 anos // (4) 40 a 49 anos // 50 anos ou mais

Grau de escolaridade: (1) Ensino Fundamental // (2) Ensino Médio // (3) Graduação // (4) Pós-Graduação Lato Sensu // (5) Pós-Graduação Stricto Sensu

Renda mensal familiar: (1) Até 5 SM // (2) 6 a 10 SM // (3) Mais de 10 SM

### BICICLETA

Você pratica ciclismo recreacional há quanto tempo?

(1) Menos de 1 anos // (2) 1 a 5 anos // (3) 6 a 10 anos // (4) Mais de 10 anos

Com quem você costuma pedalar? (Possibilidade de escolha de mais alternativas)

(1) Sozinho // (2) Dupla/Casal // (3) Família // (4) Amigos // (5) Grupos Ciclismo

Qual modelo de Bicicleta você utiliza?

(1) MTB // (2) Estrada / Speed / Fixa // (3) Urbana/ Mobilidade // (4) Não sei dizer/ outros

Você utiliza a bicicleta para outros fins também? (Possibilidade de escolha de mais alternativas)

(1) Não, somente lazer. (2) Meio de Transporte // (3) Meio de trabalho // (4) Competição

### MOTIVAÇÕES PARA O CICLISMO RECREACIONAL

Quando pensamos a respeito do que é lazer, podemos dizer que lazer são todas as atividades desempenhadas no nosso tempo livre. Entre essas atividades, temos a categoria físico-esportiva, da qual o ciclismo recreacional faz parte.

Levando isso em consideração, eu gostaria de saber quais são as suas motivações para a prática do ciclismo recreacional.

Para responder estas questões, você pode usar as seguintes alternativas: 0 – Não sei dizer, 1 – Discordo totalmente, 2 – Discordo parcialmente, 3 – Concordo Parcialmente, 4 – Concordo totalmente.

Pedalar me ajuda a:

MOTIVAÇÕES		0	1	2	3	4
SOCIAL	Construir amizades					
	Interagir com outras pessoas					
	Conhecer novas e diferentes pessoas					
	Desenvolver amizades íntimas					
	Revelar meus pensamentos ou habilidades físicas					
	Ganhar respeito					
	Pertencer a algo					
	Ser socialmente competente e habilidoso					
INTELLECTUAL	Descobrir coisas novas					
	Expandir meu conhecimento					
	Explorar novas ideias					
	Aprender sobre as coisas ao redor de mim					
	Satisfazer a minha curiosidade					
	Aprender sobre mim					
	Ser criativo					
	Usar minha imaginação					
COMPETENCIA	Se manter em forma fisicamente					
	Desenvolver a aptidão física					
	Usar as minhas habilidades físicas					
	Ser ativo					
	Desafiar minhas habilidades					
	Ser bom no ciclismo					
INIBIÇÃO DE ESTIMUL.	Diminuir					
	Aliviar o estresse e a tensão					
	Relaxar mentalmente					
	Descansar					
	Evitar a confusão e agitação das atividades diárias					
	Desfrutar do meu tempo					
	Relaxar fisicamente					
	Porque as vezes gosto de estar sozinho					

(Questão aberta) Além dos motivos acima, você gostaria de citar mais algum?

(Motivações ligadas a sustentabilidade) Além disso, me motive a pedalar:

SUSTENTABILIDADE	0	1	2	3	4
Por questões ambientais					
Por questões sociais					
Por questões políticas					
Por questões econômicas					

Para percorrer melhores os espaços da cidade					
--	--	--	--	--	--

(Questão aberta) Além dos motivos acima, você gostaria de citar mais algum?

Por outro lado, me desmotivam a pedalar:

DESMOTIVAÇÕES	0	1	2	3	4
Desrespeito por parte dos motoristas					
Clima					
Muitos morros					
Insegurança no trânsito					
Falta de Bicicletário					
Falta de vias adequadas					
Falta de serviços relacionados a bicicleta					
Falta de condicionamento físico					
Falta de incentivo por parte do governo para esse tipo de lazer					

(Questão aberta) Além dos motivos acima, você gostaria de citar mais algum?

## MOBILIDADE URBANA E ROTAS

(Questão aberta) Quais as principais vias que você percorre de bicicleta na cidade de Blumenau? Citar possíveis rotas.

(Questão aberta) Além das vias urbanas, você costuma percorrer vias rurais ou rodovias? Citar possíveis rotas.

Nessas vias, existem ciclofaixas, ciclovias ou vias compartilhadas (rede cicloviária)?

(0) Não // (1) Sim // (3) apenas em alguns trechos e apresentando problemas.

Se não, qual os principais motivos não ser eficiente?

(1) os espaços são muito curtos // (2) os espaços são muito estreitos // (3) os espaços são utilizados por motoristas de veículos motorizados // (4) más condições estruturais // (5) Ciclofaixa compartilhada/Outros

Você passou a pedalar com mais frequência a partir da pandemia de Covid-19?

(0) Não // (1) Sim

Você comprou uma bicicleta entre 2020 e 2021? Se sim, qual o motivo?

(1) Exclusivamente para fins de lazer. // (2) Alta dos combustíveis // (3) Covid-19 e problemas com transporte público // (4) Troca de modelo // (5) Uma bicicleta melhor

(Questão aberta) Posso entrar em contato com você para fazer mais algumas perguntas sobre as suas rotas? Se sim, é só deixar nome e zap.

(Questão aberta) você usa algum aplicativo para marcar as suas rotas? Se sim, qual o seu perfil?

**APÊNDICE B - Ruas citadas na pesquisa**

<b>#</b>	<b>Rua</b>	<b>Citações</b>	<b>Bairro</b>
<b>1</b>	<b>7 de Setembro</b>	<b>75</b>	<b>Centro</b>
<b>2</b>	<b>São Paulo</b>	<b>62</b>	<b>Itoupava Seca</b>
<b>3</b>	<b>Humberto de Campos</b>	<b>58</b>	<b>Velha</b>
<b>4</b>	<b>Beira Rio / Castelo Branco</b>	<b>51</b>	<b>Centro</b>
<b>5</b>	<b>15 de Novembro</b>	<b>37</b>	<b>Centro</b>
<b>6</b>	<b>Amazonas</b>	<b>36</b>	<b>Garcia</b>
<b>7</b>	<b>Hermann Huscher</b>	<b>36</b>	<b>Valparaiso</b>
<b>8</b>	<b>Bahia</b>	<b>32</b>	<b>Passo Manso</b>
<b>9</b>	<b>2 de setembro</b>	<b>31</b>	<b>Itoupava Norte</b>
<b>10</b>	<b>República Argentina</b>	<b>31</b>	<b>Ponta Aguda</b>
<b>11</b>	<b>Itajaí (SC 412)</b>	<b>30</b>	<b>Vorstadt</b>
12	Alameda Rio Branco	24	Centro
13	Avenida Martin Luther	23	Victor Konder
14	Caçadores	23	Velha
15	Antônio da Veiga	22	Itoupava Seca
16	BR 470 (Rod. Ingo Hering)	20	Blumenau
17	General Osório	19	Água Verde
18	João Pessoa	19	Velha
19	Via Expressa PAUL FRITZ KUEHNRIK	19	Fortaleza
20	Dr. Pedro Zimmermann (SC 108)	18	Itoupava Central
21	Werner Duwe (SC 421)	14	Têsto Salto
22	Benjamin Constant	13	Escola Agrícola
23	Gustavo Zimmermann	8	Itoupava Central
24	Eng. Paul Werner	7	Itoupava Seca
25	Francisco Waldick	7	Fortaleza
26	Frei Stanislau Schaette	6	Água Verde
27	Irapuru	6	Glória
28	Nereu Ramos	6	Jardim Blumenau
29	Silvano Cândido da Silva Sênior	6	Ponta Aguda
30	Almirante Barroso	5	Vila Nova
31	Almirante Tamandaré	5	Vila Nova
32	José Reuter	5	Velha Central
33	Progresso	5	Progresso
34	Theodoro Holtrup	5	Vila Nova
35	1º de Janeiro	4	Itoupava Norte
36	Governador Jorge Lacerda	4	Velha Central
37	Vale do Selke	4	Têsto Salto
38	da Glória	3	Glória
39	das Missões	3	Ponta Aguda

40	Emilio Tallmann	3	Progresso
41	Joinville	3	Vila Nova
42	Santa Maria	3	progresso
43	Prof. Jacob Ineichen (Via Moinho)	2	Itoupava Central
44	25 de julho	2	Itoupava Norte
45	Alberto Stein	2	Velha
46	das palmeiras ( Av. Duque de Caxias)	2	Centro
47	Eng. Udo Deeke	2	Salto do Norte
48	Hermann Hering	2	Bom Retiro
49	José Deeke	2	Escola Agrícola
50	Marechal Deodoro	2	Velha
51	Paul Werner	2	Itoupava Seca
52	Antônio Treiss	1	Vorstadt
53	Antônio Zendron	1	Valparaíso
54	Belmiro Cozani	1	progresso
55	Bernardo Reiter	1	Passo Manso
56	Carlos Rischbieter	1	Boa Vista
57	Divinópolis	1	Velha Central
58	Eriche Meyer	1	Itoupava Cental
59	Frederico Jensen	1	Itoupavazinha
60	Fristz Sernal	1	Fortaleza
61	Guilherme Poerner	1	Passo Manso
62	Guilherme Sharf	1	Fidelis
63	Hermann Tribess	1	Tribess
64	Johann Ohf	1	Água Verde
65	Jordão	1	Progresso
66	Paraíba	1	Victor Konder
67	Pastor Oswaldo Hesse	1	Ribeirão Fresco
68	Pomerode	1	Salto do Norte
69	Presidente Getúlio Vargas	1	Glória
70	Rio Bonito	1	Itoupava Central
71	São Bento	1	Vorstadt
72	Victor Konder	1	Victor Konder

Fonte: Dados pesquisa, 2021.

**APÊNDICE C - Bairros Blumenau e cidades vizinhas citadas**

	<b>Bairros</b>	<b>Citações</b>
Margem direta do rio Itajaí-Açu	Água Verde	33
	Boa Vista	2
	Bom Retiro	4
	<b>Centro</b>	<b>229</b>
	Escola Agrícola	16
	<b>Itoupava Seca</b>	<b>94</b>
	Jardim Blumenau	7
	Passo Manso	35
	Ribeirão Fresco	1
	Salto	1
	<b>Velha</b>	<b>140</b>
	Velha Central	11
	Velha Grande	1
	Victor Konder	29
	Vila Nova	25
	Vorstadt	35
Distrito Garcia	<b>Garcia</b>	<b>70</b>
	Glória	24
	<b>Progresso</b>	<b>80</b>
	Valparaíso	37
Margem esquerda do rio Itajaí-Açu	Fidelis	8
	Fortaleza	40
	<b>Itoupava Central</b>	<b>50</b>
	Itoupava Norte	45
	Itoupavazinha	12
	<b>Ponta Aguda</b>	<b>50</b>
	Salto do Norte	10
	Têsto Salto	20
	Tribess	2
	Badenfurt	11
	Fortaleza Alta	7
Distrito Norte	Vila Itoupava	15
Outros	Bairros Geral	29
	Região Central	44
	Região Itoupavas/Norte	6

Fonte: Dados pesquisa, 2021.

**APÊNDICE D - Localidades mais citadas**

<b>Localidades</b>	<b>Citações</b>	<b>Cidade</b>
Localidade Bepe do contra	1	Blumenau
Localidade Braço Serafim	1	Ilhota
Localidade Igrejinha	1	Blumenau
Localidade Lorenz	1	Indaial
Localidade Morro Azul	1	Indaial
Localidade Morro da Galinha Kasulke	1	Blumenau
Localidade Morro do B2	1	Blumenau
Localidade Morro do Barão	1	Indaial
Localidade Morro do Gato	1	Blumenau
Localidade Morro do Macaco	1	Blumenau
Localidade Parque das Itoupavas	1	Blumenau
Localidade Parque Spitzkopf	1	Blumenau
Localidade Serafim	1	Luiz Alves
Localidade Arraial do Ouro	2	Indaial
Localidade Morro do Baú	2	Ilhota
Localidade Rota das Aguas	2	Gaspar
Localidade Warnow	2	Indaial
Localidade Faxinal Do Bepe	3	Blumenau
Localidade Morro do Cachorro	3	Blumenau
Localidade Lixão	4	Gaspar
Localidade Polaquia	4	Indaial
Margem Esquerda	4	Blumenau
Localidade Parque das Nascentes	5	Blumenau
Localidade Morro Garuva	13	Blumenau
Localidade Parque Ramiro	16	Blumenau
Localidade Belchior	26	Gaspar
Localidade Encano (Alto/Baixo)	39	Indaial
Localidade Nova Rússia	46	Blumenau

Fonte: Dados pesquisa, 2021.

**APÊNDICE E - Outras cidades citadas**

<b>Cidades Vizinhas</b>	<b>Citações</b>
> Penha	1
> Benedito Novo	2
> Florianópolis	2
> Brusque	3
> Massaranduba	3
> Balneário Camboriú	4
> Guabiruba	4
> Itajaí	4
> Jaraguá	4
> Rio dos Cedros	4
> Ilhota	5
> Navegantes	6
> Timbó	8
<b>&gt; Luiz Alves</b>	<b>16</b>
<b>&gt; Pomerode</b>	<b>57</b>
<b>&gt; Indaial</b>	<b>72</b>
<b>&gt; Gaspar</b>	<b>90</b>

Fonte: Dados pesquisa, 2021.

## APÊNDICE F - Matéria Jornal de Santa Catarina

DC | AN | Santa | Hora | CBN Diário | CBN Joinville | Atlântida | Itapema | Colunas | Publicidade Legal | Clube NSC ASSINE

**NSC total**

Copa NSC Total » Evandro de Assis

BICICLETAS

# Quais as ruas de Blumenau mais procuradas por quem pedala a lazer

COMPARTILHE

Facebook  
Twitter  
WhatsApp

Por Evandro de Assis  
28/11/2021 - 09h42

Foto: Marcelo Martins, Divulgação

**Colunista**  
**Evandro de Assis**

Notícias e comentários exclusivos sobre o cotidiano de Blumenau e do Vale do Itajaí.

[siga Evandro de Assis](#)

**Mais colunistas**

Ruas 7 de Setembro, São Paulo, Humberto de Campos, Beira-Rio e XV de Novembro. São estas, pela ordem, as ruas mais citadas por **ciclistas de Blumenau** que pedalam por lazer nas horas de folga, segundo uma pesquisa em fase de conclusão no mestrado em Desenvolvimento Regional da Furb. Quem usa a bicicleta para recreação passa por corredores centrais rumo a pontos como **Nova Rússia**, Parque Ramiro e municípios vizinhos. As reclamações desse público são parecidas com as de quem usa a bicicleta para os deslocamentos diários.

**> Receba notícias de Blumenau e região direto no Whatsapp.**

A publicitária e pesquisadora Anna Coirolo perguntou a **304 ciclistas blumenauenses** quais as rotas mais comuns nos passeios — o esporte de rendimento não integra a pesquisa. As vias mais citadas são, na maioria, corredores entre o Centro e os bairros. Nos casos em que os entrevistados citaram localidades, Nova Rússia, Encano (Indaial), Belchior (Gaspar) e Morro da Garuva foram as mais mencionadas, junto com a cidade de Pomerode.

### Leia mais

**PLANEJAMENTO URBANO**  
Sensor conta quantas bicicletas passam por ruas de Blumenau e resultado surpreende

**SOLIDARIEDADE**  
Campanha em Blumenau restaura bicicletas usadas para doar a crianças no Natal

A pesquisa também procurou saber as motivações dos ciclistas ao escolher esta opção de lazer. Manter-se em forma, descobrir novos espaços da cidade e aliviar o estresse aparecem em destaque. Por outro lado, a maioria dos ciclistas (87%) reclama da falta de conexão entre os trechos de **ciclofaixas e cicloviás** existentes, que já totalizam 135 quilômetros em 66 ruas diferentes. E também das más condições de infraestrutura das vias (65%). Problemas que frustram em parte a expectativa de relaxar a mente.

— Achei bem difícil pedalar nas ruas de Blumenau. Você tem que estar sempre muito ligado, não tem como relaxar — observa Anna, que circulou pelas rotas indicadas para aprofundar o levantamento.

Entre as conclusões que os dados preliminares sugerem está a de que o investimento em rotas para bicicletas nos corredores de serviço de Blumenau atende tanto a quem pedala a lazer quanto a caminho do trabalho. A rua líder de citações, **7 de Setembro**, está prestes a ganhar 1,8 quilômetro de ciclofaixa larga, substituindo a calçada compartilhada. Bom para todos.

Os dados colhidos podem servir de norte para projetos de cicloturismo e de desenvolvimento da malha cicloviária de Blumenau. A dissertação de mestrado, orientada pelo professor Clóvis Reis, será apresentada à banca avaliadora em fevereiro de 2022.

**Leia também**