

**A PERCEPÇÃO DE BEM-ESTAR EM CICLISTAS DE UMUARAMA-PR:
AVALIAÇÃO PELO WHOQOL-BREF**

**THE PERCEPTION OF WELL-BEING AMONG CYCLISTS IN UMUARAMA, PR:
AN ASSESSMENT USING THE WHOQOL-BREF**

Recebido em: 12/05/2025

Reenviado em: 04/02/2026

Aceito em: 13/02/2026

Publicado em: 13/03/2026

Marcos Clair Bovo¹ 

Universidade Estadual do Paraná

Jefersson Gabriel Alves Ferreira² 

Universidade Estadual do Paraná

Danilo Cesar Pereira³ 

Universidade Estadual do Paraná

Resumo: A intensificação do processo de urbanização impõe desafios à promoção da saúde e da qualidade de vida nas cidades, especialmente no que se refere à mobilidade urbana. Nesse contexto, o ciclismo tem se destacado como prática corporal associada à mobilidade ativa e à promoção do bem-estar. O objetivo deste estudo foi avaliar a qualidade de vida de ciclistas do município de Umuarama-PR, por meio do instrumento WHOQOL-BREF, considerando os domínios físico, psicológico, relações sociais e meio ambiente. Metodologicamente, trata-se de um estudo empírico, de abordagem quantitativa e delineamento transversal, realizado com 50 ciclistas, com a aplicação *in loco* do questionário WHOQOL-BREF (desenvolvido pela OMS). Os dados foram analisados por estatística descritiva, com cálculo de médias dos domínios e facetas do instrumento. Os resultados indicaram percepção global satisfatória de qualidade de vida, com maiores escores nos domínios físico e psicológico, seguidos pelas relações sociais. O domínio meio ambiente apresentou a menor pontuação, evidenciando fragilidades relacionadas às condições estruturais e urbanas. Conclui-se que o ciclismo associa-se positivamente à percepção de qualidade de vida, embora a consolidação da mobilidade ativa dependa de avanços em políticas públicas e infraestrutura urbana.

Palavras-chave: Qualidade de Vida; Ciclismo; Atividade Física; Saúde coletiva.

Abstract: The intensification of the urbanization process poses challenges to the promotion of health and quality of life in cities, especially regarding urban mobility. In this context, cycling has stood out as a physical activity associated with active mobility and the promotion of well-being. The objective of this study was to assess the quality of life of cyclists in the municipality of Umuarama, Paraná, using the WHOQOL-BREF instrument, considering the physical, psychological, social relationships, and environment domains. Methodologically, this is

¹ Professor adjunto do colegiado do Curso de Geografia da Universidade Estadual do Paraná - Campus de Campo Mourão. Professor e coordenador do Programa de Mestrado Interdisciplinar em Sociedade e Desenvolvimento da Universidade Estadual do Paraná – PPGSeD. Doutor em Geografia pela UNESP-Universidade Estadual Paulista - Faculdade Júlio Mesquita Filho (Campus Presidente Prudente -SP) 2009. E-mail: mcbovo69@gmail.com

² Mestre em Sociedade e Desenvolvimento pela Universidade Estadual do Paraná - UNESPAR (2023). Atualmente, desempenha a função de Coordenador do Centro da Juventude Agnaldo Mackert Barbosa no município de Umuarama-PR. E-mail: jefersonsecesportes@umuarama.pr.gov.br

³ Doutorando em Educação Física pela Universidade Estadual de Maringá - Mestre em Sociedade e Desenvolvimento pela Universidade Estadual do Paraná - UNESPAR (2024). Graduado em Pedagogia pela Universidade Paranaense - UNIPAR (2020). Graduado em Educação Física - Bacharelado pela Universidade Paranaense - UNIPAR (2011). Graduado em Educação Física - Licenciatura pela Universidade Paranaense - UNIPAR (2009). E-mail: danilo.pereira@sescpr.com.br

an empirical study with a quantitative approach and cross-sectional design, conducted with 50 cyclists through the on-site application of the WHOQOL-BREF questionnaire (developed by the World Health Organization). Data were analyzed using descriptive statistics, with the calculation of mean scores for the instrument's domains and facets. The results indicated an overall satisfactory perception of quality of life, with higher scores in the physical and psychological domains, followed by social relationships. The environment domain presented the lowest score, highlighting weaknesses related to structural and urban conditions. It is concluded that cycling is positively associated with the perception of quality of life, although the consolidation of active mobility depends on advances in public policies and urban infrastructure.

Keywords: Quality of life; Cycling; Physical activity; Collective health.

INTRODUÇÃO

A história da civilização humana está intrinsecamente relacionada ao conceito de movimento. Desde os primórdios, o deslocamento corporal constituiu-se como condição fundamental para a sobrevivência, seja na busca por alimento, proteção ou interação social. Com o avanço da organização social e urbana, o movimento humano passou a assumir novos significados, extrapolando a dimensão biológica e configurando-se como fenômeno cultural, social e político (Roscoche, 2016). Na contemporaneidade, esse movimento manifesta-se, entre outras formas, por meio das práticas corporais associadas à mobilidade urbana, dentre as quais o ciclismo se destaca como expressão relevante de deslocamento ativo e promoção da saúde.

Nesse contexto, a bicicleta, embora tenha sua origem conceitual atribuída a projetos do século XV, associados a Leonardo da Vinci, consolidou-se historicamente como um dos meios de transporte mais acessíveis e difundidos no mundo (Pivato, 2024). Atualmente, seu uso transcende a dimensão técnica ou histórica, afirmando-se como uma prática social contemporânea que articula mobilidade, lazer, atividade física e sustentabilidade. Assim, o ciclismo urbano passa a ser compreendido não apenas como alternativa de transporte, mas como estratégia sanitária e social voltada à melhoria da qualidade de vida nas cidades.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (Brasil, 1997), a bicicleta é um veículo de propulsão humana, cujo uso pressupõe o compartilhamento seguro do espaço viário. Essa normatização não se limita à organização do tráfego, mas relaciona-se diretamente à segurança dos ciclistas, à saúde urbana e à democratização do direito à cidade. Ao garantir condições adequadas para o uso da bicicleta, a legislação contribui para a redução de acidentes, para a diminuição da poluição ambiental e para o estímulo a práticas corporais regulares, elementos fundamentais para a promoção da qualidade de vida.

Diante disso, este artigo tem como objetivo avaliar a qualidade de vida de ciclistas do município de Umuarama-PR, utilizando o instrumento WHOQOL-BREF, considerando as dimensões física, psicológica, relações sociais e meio ambiente. A pesquisa adota como referencial teórico a definição de qualidade de vida proposta pela Organização Mundial da

Saúde (OMS), a qual a compreende como a percepção do indivíduo sobre sua posição na vida, no contexto da cultura e dos sistemas de valores em que está inserido, em relação a seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações (OMS, 2018). Essa concepção dialoga diretamente com as práticas corporais e com a mobilidade ativa, uma vez que tais experiências influenciam a percepção de bem-estar, autonomia e inserção social dos indivíduos.

A relevância desta investigação ancora-se, ainda, no Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) nº 11, que propõe tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis (ONU, 2015a). A incorporação do ciclismo às políticas urbanas configura-se como uma estratégia alinhada a esse objetivo, ao promover deslocamentos ativos, reduzir impactos ambientais e favorecer estilos de vida mais saudáveis.

O *locus* da pesquisa é o município de Umuarama, localizado no noroeste do estado do Paraná. Fundada em 1955, a cidade possui aproximadamente 117 mil habitantes e apresenta Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,761, valor superior à média estadual (IBGE, 2022). Trata-se de um município com papel regional relevante e que vem implementando políticas voltadas à mobilidade urbana, o que o torna um espaço pertinente para a análise da qualidade de vida de ciclistas.

Além desta introdução, o artigo está organizado nas seguintes seções: Procedimentos metodológicos; bem-estar, qualidade de vida e ciclismo: diferentes conexões; Umuarama como *locus* da pesquisa e o uso da bicicleta; Avaliação da qualidade de vida dos ciclistas de Umuarama pelo WHOQOL-BREF; e Considerações finais.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A presente pesquisa caracteriza-se como um estudo empírico, de abordagem quantitativa e delineamento transversal, uma vez que envolve a coleta de dados primários, com o objetivo de descrever e analisar a percepção de qualidade de vida de um grupo específico de participantes. Estudos transversais são amplamente utilizados nas pesquisas em saúde e atividade física por permitirem a análise de associações entre variáveis em determinado recorte temporal, sem intervenção direta do pesquisador (Sampieri; Collado; Lucio, 2017; Gil, 2019).

Etapa 1: Revisão bibliográfica

A primeira etapa consistiu em uma revisão bibliográfica de caráter narrativo, realizada a partir de livros, artigos científicos, teses e dissertações que abordam os temas qualidade de vida, atividade física, ciclismo e mobilidade urbana. As buscas foram realizadas no Banco de

Teses e Dissertações da CAPES e na Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD), utilizando-se as seguintes palavras-chave: “qualidade de vida e ciclismo”, “atividade física e ciclismo” e “atividade física e qualidade de vida”. Essa etapa teve como finalidade fundamentar teoricamente o estudo e subsidiar a análise dos resultados, conforme orientação de Prodanov e Freitas: segundos os autores, a pesquisa bibliográfica é “elaborada a partir de material já publicado [...], com o objetivo de colocar o pesquisador em contato direto com todo material já escrito sobre o assunto da pesquisa”, pois é extremamente “importante que o pesquisador verifique a veracidade dos dados obtidos, observando as possíveis incoerências ou contradições que as obras possam apresentar” (Prodanov; Freitas, 2013, p. 54).

Etapas 2: Participantes e procedimentos de coleta

A amostra foi composta por 50 ciclistas, de ambos os gêneros, com idade igual ou superior a 18 anos, residentes no município de Umuarama-PR. A seleção dos participantes ocorreu por amostragem não probabilística, do tipo conveniência, considerando a acessibilidade dos sujeitos no momento da coleta de dados, estratégia comum em pesquisas de campo de caráter quantitativo descritivo (Marconi; Lakatos, 2017; Gil, 2019).

A abordagem dos participantes foi realizada *in loco*, na Praça Portugal, espaço urbano conhecido como “Ponto do Ciclista”, local de encontro frequente de ciclistas para práticas de lazer, atividade física e socialização. Os participantes foram convidados a participar voluntariamente do estudo e, após esclarecimentos sobre os objetivos da pesquisa e garantia de anonimato, responderam ao instrumento de coleta de dados.

Para a coleta dos dados, utilizou-se o questionário WHOQOL-BREF, instrumento desenvolvido pela Organização Mundial da Saúde (OMS, 1998) e validado para a população brasileira por Fleck *et al.* (2000). O instrumento é composto por 26 questões, sendo duas gerais sobre qualidade de vida e saúde, e 24 distribuídas em quatro domínios: físico, psicológico, relações sociais e meio ambiente. As respostas seguem uma escala do tipo Likert, com valores de 1 a 5, em que pontuações mais elevadas indicam melhor percepção de qualidade de vida.

Etapas 3: Tratamento e análise dos dados

Os dados coletados foram tabulados e analisados utilizando-se o software Microsoft Office Excel 2010, seguindo a metodologia proposta por Pedrosa *et al.* (2010) para o cálculo dos escores do WHOQOL-BREF. Inicialmente, realizou-se a conferência dos dados e, posteriormente, a recodificação das questões com escala invertida (itens 3, 4 e 26), conforme

orientação do manual do instrumento. Em seguida, foram calculadas as médias dos escores de cada domínio e da qualidade de vida geral, permitindo a análise descritiva dos resultados.

A análise dos dados foi conduzida por meio de estatística descritiva, com cálculo de médias, considerando-se que o estudo possui caráter descritivo e exploratório no que se refere à interpretação dos resultados, sem a pretensão de estabelecer relações causais.

A pesquisa seguiu todos os preceitos éticos estabelecidos pela Resolução nº 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde. O estudo foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Estadual do Paraná (UNESPAR), sob o CAAE nº 62602022.0.0000.9247, garantindo a legalidade, a confidencialidade das informações e a voluntariedade da participação dos sujeitos.

BEM-ESTAR, QUALIDADE DE VIDA E CICLISMO: DIFERENTES CONEXÕES

A discussão sobre bem-estar e qualidade de vida ocupa posição central no campo da saúde coletiva, especialmente a partir do reconhecimento de seu caráter multidimensional. Conforme afirmam Buss *et al.* (2020), a qualidade de vida não se restringe à ausência de doenças, mas envolve um conjunto de dimensões físicas, psicológicas, sociais, ambientais e culturais, profundamente influenciadas pelas condições históricas e sociais em que os indivíduos vivem. Essa compreensão amplia o conceito de saúde, deslocando-o de uma abordagem estritamente biomédica para uma perspectiva mais abrangente e integrada.

Apesar desse avanço teórico, observa-se que, no discurso social contemporâneo, a qualidade de vida ainda é frequentemente tratada como uma responsabilidade individual, associada a escolhas pessoais e estilos de vida. Nesse sentido, Vasconcelos e Castiel alertam que “a responsabilização do indivíduo pelo seu bem-estar tende a obscurecer os determinantes sociais e estruturais que condicionam as possibilidades reais de uma vida saudável” (Vasconcelos; Castiel, 2025, p. 5). Essa crítica evidencia a necessidade de compreender a qualidade de vida como fenômeno socialmente produzido, atravessado por desigualdades e pela organização dos espaços urbanos.

As práticas corporais e a atividade física, nesse contexto, configuram-se como mediadoras importantes entre as condições objetivas de vida e a percepção subjetiva de bem-estar. A literatura aponta que tais práticas contribuem para a melhora da saúde física, para a redução do estresse e para o fortalecimento da autonomia funcional ao longo do ciclo vital. Nesse sentido, o uso da bicicleta tem sido associado a impactos positivos nas dimensões do bem-estar individual e coletivo, ao articular atividade física, mobilidade e vida urbana (Cancian

et al., 2023). Nessa direção, Nahas destaca que:

mais do que nunca, nossas escolhas e decisões cotidianas – nosso estilo de vida – têm afetado a maneira como vivemos e por quanto tempo vivemos. Isso vale para todas as idades, abrangendo todas as etapas e transições da vida humana como infância, adolescência, vida adulta jovem, meia-idade, velhice ativa e velhice dependente. Embora não exista uma receita mágica que garanta boa saúde e longevidade a todos, há evidências científicas e observações milenares de que certos comportamentos e decisões em todas as fases da vida aumentam as chances de atingir uma idade avançada, conservando autonomia e bem-estar (Nahas, 2017, p. 289).

Contudo, é fundamental compreender que tais escolhas e comportamentos não se dão em um vácuo social, mas são condicionados pelas oportunidades concretas oferecidas pelo contexto urbano e pelas políticas públicas. Como ressaltam Minayo, Hartz e Buss (2000), o bem-estar não pode ser dissociado das condições materiais de existência, das relações sociais e das formas de inserção dos sujeitos na vida coletiva, o que exige uma análise que articule dimensões individuais e estruturais.

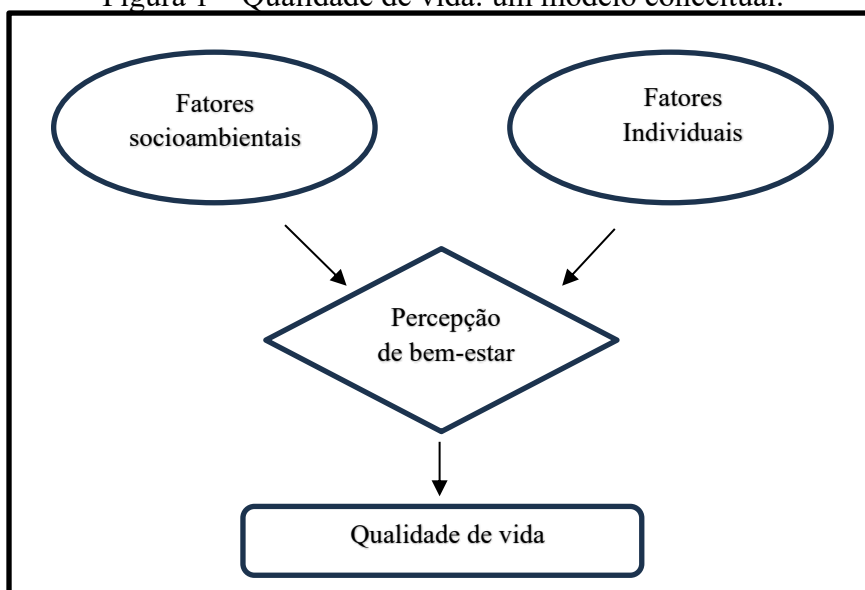
É nesse cenário que o ciclismo se destaca como uma prática corporal singular, capaz de articular simultaneamente dimensões individuais e coletivas da qualidade de vida. Nesse cenário, Mossa (2022) destaca a bicicleta como uma prática de benefícios indissociáveis, ao promover simultaneamente a saúde do indivíduo e o bem-estar coletivo, especialmente pela redução da poluição, dos congestionamentos e pelo estímulo à atividade física. Enquanto atividade física, o ciclismo contribui para a aptidão cardiorrespiratória, a mobilidade funcional e o bem-estar psicológico; enquanto forma de deslocamento ativo, insere-se no debate sobre mobilidade urbana, sustentabilidade e direito à cidade. Dessa forma, o ciclismo não pode ser compreendido apenas como escolha individual, mas como prática social que expressa relações entre corpo, cidade e políticas públicas.

A Figura 1 sintetiza visualmente essas articulações, evidenciando o ciclismo como elemento integrador entre saúde, práticas corporais, espaço urbano e sustentabilidade, reforçando sua relevância tanto no plano individual quanto no coletivo.

No plano subjetivo, a prática do ciclismo tem sido associada a sensações de prazer, autonomia e liberdade, elementos centrais para a construção do bem-estar psicológico. Minayo, Hartz e Buss já ressaltavam, no início dos anos 2000, que “a percepção de felicidade e satisfação com a vida está diretamente relacionada à forma como os sujeitos vivenciam seu cotidiano e atribuem sentido às suas experiências” (Hartz; Buss, 2000, p. 3), uma perspectiva que permanece atual em 2026. Estudos conduzidos por Florindo *et al.* (2025) indicam que atividades físicas ao ar livre, como o ciclismo, estão associadas à redução de níveis de

ansiedade, depressão e estresse. Diante disso, a qualidade de vida e a felicidade estão intrinsecamente ligadas em uma via de mão dupla: o bem-estar físico, emocional e social facilitam experiências gratificantes, ao passo que as emoções positivas promovem a saúde e a longevidade (Ferentz; Garcias; Setim, 2020). Nesse sentido, o ciclismo favorece experiências corporais que extrapolam os benefícios fisiológicos do exercício, contribuindo para estados emocionais positivos e para a percepção ampliada de qualidade de vida.

Figura 1 – Qualidade de vida: um modelo conceitual.



Fonte: Nahas (2017, p.16).

Para além da dimensão individual, o ciclismo apresenta impactos relevantes no âmbito coletivo e urbano. Enquanto que estratégia de mobilidade sustentável contribui para a redução da poluição ambiental, da emissão de gases de efeito estufa, da dependência do transporte motorizado e isenta de emissões sonoras. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS, 2018), a inatividade física figura entre os principais fatores de risco para doenças crônicas, e o incentivo a práticas como o ciclismo integra estratégias globais que projetam a redução do sedentarismo em até 15% até 2030. Gehl (2013) argumenta que cidades que priorizam o deslocamento ativo tendem a promover maior convivência social e melhor qualidade dos espaços públicos, enquanto Santos (2024) destaca o papel da mobilidade ativa na construção de cidades mais saudáveis e inclusivas.

Essa perspectiva dialoga diretamente com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, especialmente o ODS 11, que propõe tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis. O incentivo ao uso da bicicleta articula, portanto, saúde, meio ambiente e mobilidade urbana, configurando-se como estratégia alinhada

às agendas globais de desenvolvimento e promoção da qualidade de vida (ONU, 2015a; 2015b).

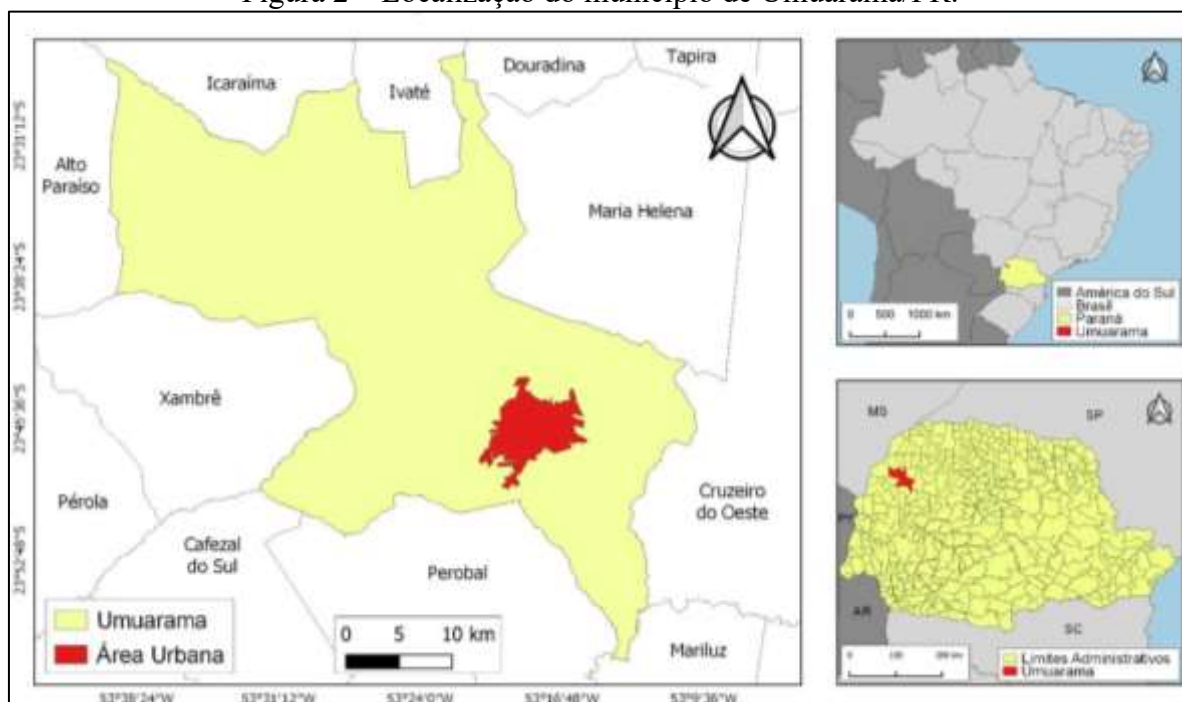
A Organização Mundial da Saúde (2018) adverte que a inércia governamental na promoção da atividade física tende a ampliar custos nos sistemas de saúde e a impactar negativamente o meio ambiente, o desenvolvimento econômico e o bem-estar coletivo. Entretanto, para que o ciclismo cumpra plenamente seu potencial como promotor de bem-estar, faz-se necessária a implementação de políticas públicas integradas que garantam infraestrutura adequada, segurança viária e acesso equitativo aos espaços urbanos. A ausência de ciclovias, a insegurança no trânsito e a priorização histórica do transporte individual motorizado constituem barreiras que limitam a adoção do ciclismo como prática cotidiana e impactam negativamente a experiência dos ciclistas.

Dessa forma, compreender as conexões entre bem-estar, qualidade de vida e ciclismo exige uma abordagem que articule práticas corporais, condições sociais e organização urbana. O ciclismo, enquanto prática corporal e estratégia de mobilidade ativa, revela-se elemento central na promoção de cidades mais saudáveis, equitativas e orientadas ao bem-estar coletivo.

UMUARAMA COMO *LÓCUS* DA PESQUISA E O USO DA BICICLETA: ALGUNS APONTAMENTOS

Fundado em 26 junho de 1955, o município de Umuarama (Figura 2) foi colonizado pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). Situada a cerca 571 km de Curitiba, a cidade é conhecida nacionalmente como “Capital da Amizade” (CMNP, 2013). Segundo o IBGE (2022), o município possui uma área de 1.234,5 km² e uma população de 117.095 habitantes. Umuarama destaca-se como polo regional, sendo o maior produtor de carne do estado e o segundo polo moveleiro do Paraná (Umuarama, 2022). Com Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,76, em 2019, superando a média estadual de 0,749. O município é um importante centro de serviços e um dos cem melhores lugares para se investir no Brasil (IBGE, 2022).

Figura 2 – Localização do município de Umuarama/PR.



Fonte: IBGE (2022).

É relevante destacar que, desde 2017, o município de Umuarama empenha-se em cumprir as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Para tanto, a administração municipal, mediante processo licitatório, contratou uma consultoria especializada para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. O projeto, formalizado pelo Contrato n.061-2018 com a empresa GASINI Projeto, Consultoria e Treinamento (Umuarama, 2018), culminou na promulgação da Lei Complementar n. 484, de 28 de dezembro de 2020, e instituiu o plano e estabeleceu as seguintes normatizações.

Art. 2º. O Plano de Mobilidade Urbana regulamenta a execução da Política de Mobilidade Urbana, no âmbito do Município de Umuarama, orientando as ações referentes ao conjunto de modos de transporte, de serviços e de infraestrutura garantidora do deslocamento de pessoas e cargas em seu território, de acordo com as suas particularidades e necessidades atuais e futuras.

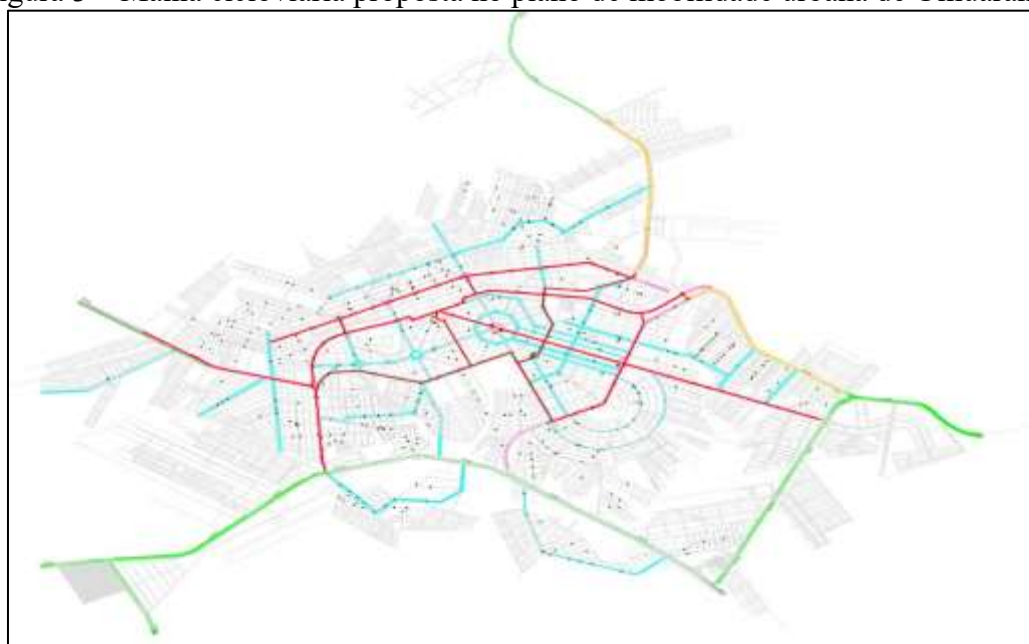
Art. 3º. O Plano de Mobilidade Urbana de Umuarama se guiará pelos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, adotando para todos os efeitos os seus conceitos e definições.

Além de planejar o crescimento do município de forma ordenada, buscando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas, promovendo, assim, a melhor qualidade de vida da população umuaramense, o plano prevê a construção de novas ciclovias e ciclofaixas (Figura 3). Tais medidas serão cumpridas com prazos e formas fixados: metas de curto prazo (2 anos para a

execução), metas de médio prazo (5 anos para a execução) e metas de longo prazo (10 anos para a conclusão), conforme estabelecido pela Lei nº 484/2020.

No que tange ao incentivo ao uso da bicicleta e à melhoria da infraestrutura cicloviária, o plano estabelece metas e estratégias. Entre as prioridades, destacam-se a capacitação de gestores para a implantação de sistemas cicloviário e a instalação de paraciclos em áreas de grande circulação. Além disso, serão realizadas campanhas educativas a promover a convivência harmônica entre pedestres, ciclistas e condutores. Complementando essas ações, está prevista a construção de 26,40km de novas ciclofaixas nos próximos 10 anos, distribuídas conforme as avenidas listadas no Quadro 1.

Figura 3 – Malha cicloviária proposta no plano de mobilidade urbana de Umuarama.



Fonte: Plano de Mobilidade de Umuarama (2020).

Quadro 1 – Avenidas de Umuarama a serem implantadas as ciclovias e ciclofaixas.

Avenidas com ciclovia	Extensão (m)
Avenida Apucarana	1.370 metros
Avenida Ângelo Moreira da Fonseca	6.800 metros
Avenida Duque de Caxias / Avenida Guarani	1.000 metros
Avenida Guanabara	300 metros
Avenida Governador Parigot de Souza	2.300 metros
Avenida Ipiranga	1.000 metros
Avenida Londrina / Avenida Tiradentes	2.200 metros
Avenida Paraná	5.000 metros
Avenida Presidente Castelo Branco	1.600 metros
Avenida Rio Grande do Norte	4.600 metros
Avenida Rondônia	230 metros
TOTAL	26.400 metros

Fonte: Plano de Mobilidade de Umuarama (2020).

O Município de Umuarama demonstrou um compromisso notável com a sustentabilidade ao instituir a Lei nº 4.182, de 16 de março de 2017. Intitulada "Lei da Bicicleta", a legislação vai além de um simples incentivo: ela estabelece diretrizes claras para a Mobilidade Urbana Sustentável, com o objetivo fundamental de promover a bicicleta como um meio de transporte eficiente e, crucialmente, não poluente, conforme detalhado em seu artigo 2º.

- I - a criação de uma cultura favorável aos deslocamentos cicloviários como modalidade de deslocamento eficiente e saudável;
- II - a redução de veículos automotores em circulação e dos índices de emissão de poluentes no ar;
- III - a melhoria das condições de saúde da população;
- IV - o desenvolvimento de ações voltadas à melhoria do sistema de mobilidade cicloviária;
- V - a conscientização da sociedade quanto aos efeitos indesejáveis da utilização do veículo automotor nas locomoções urbanas;
- VI - o incentivo ao uso da bicicleta para os deslocamentos ao trabalho;
- VII — a promoção do programa de compartilhamento de bicicleta, em especial para os deslocamentos de integração ao Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Como já mencionado, o incentivo à mobilidade cicloviária no Brasil integra as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012). Em consonância com as tendências globais, evidenciadas em pesquisas realizadas por Johnson e Bonham (2015), haverá uma (res)significação do uso da bicicleta nas localidades. Tais "novos usos" serão essenciais para os processos de requalificação urbana, visando, acima de tudo, a melhoria da qualidade de vida nas cidades.

Ademais, a implementação de políticas públicas voltadas à mobilidade urbana sustentável tem potencial para transformar a infraestrutura e os usos do espaço urbano. Nesse contexto, destaca-se a iniciativa do “Ponto do Ciclista”, localizado na Praça Portugal, em Umuarama, que se configura como um espaço de apoio, encontro e organização das práticas ciclísticas no município. O projeto não apenas fomenta o lazer, mas também legitima o uso da bicicleta como meio de transporte viável e eficiente no deslocamento cotidiano dos munícipes. Conforme ilustrado na Figura 4, o mosaico de imagens evidencia tanto o espaço do Ponto do Ciclista quanto diferentes rotas habitualmente percorridas pelos praticantes, revelando a articulação entre infraestrutura urbana, prática corporal e mobilidade ativa, e exemplificando uma intervenção urbana voltada aos ciclistas de Umuarama e região.

Figura 4 – Ponto do ciclista e suas rotas.



Fonte: acervo dos autores (2025).

AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA DOS CICLISTAS DE UMUARAMA PELO WHOQOL-BREF

Esta seção apresenta e discute os resultados obtidos a partir da aplicação do questionário WHOQOL-BREF aos ciclistas do município de Umuarama-PR, com foco na análise da percepção de qualidade de vida nos domínios físico (sete questões), psicológico (seis questões), relações sociais (três questões) e meio ambiente (oito questões), bem como em suas respectivas facetas. Detalhes sobre os domínios e facetas do questionário estão descritos no Quadro 2.

Quadro 2 – Domínios e facetas do WHOQOL-BREF.

Domínio I – Domínio físico
Dor e desconforto
Energia e fadiga
Sono e repouso
Mobilidade
Atividades da vida cotidiana
Dependência de medicação ou de tratamentos
Capacidade de trabalho
Domínio II – Domínio psicológico
Sentimentos positivos
Pensar, aprender, memória e concentração
Autoestima

Imagem corporal e aparência
Sentimentos negativos
Espiritualidade, religião, crenças pessoais
Domínio III – Relações sociais
Relações pessoais
Suporte (apoio) social
Atividade sexual
Domínio IV – Meio ambiente
Segurança física e proteção
Ambiente no lar
Recursos financeiros
Cuidados de saúde e sociais: disponibilidade e qualidade
Oportunidades de adquirir novas informações e habilidades
Participação em, e oportunidades de recreação e lazer
Ambiente físico: (poluição/ruído/trânsito/clima)
Transporte

Fonte: Fleck *et al.* (2000).

Inicialmente, apresenta-se a caracterização dos participantes do estudo. Em seguida, são analisadas as médias gerais dos domínios do WHOQOL-BREF e, posteriormente, as médias das facetas que compõem cada domínio, articulando os resultados com a literatura científica pertinente.

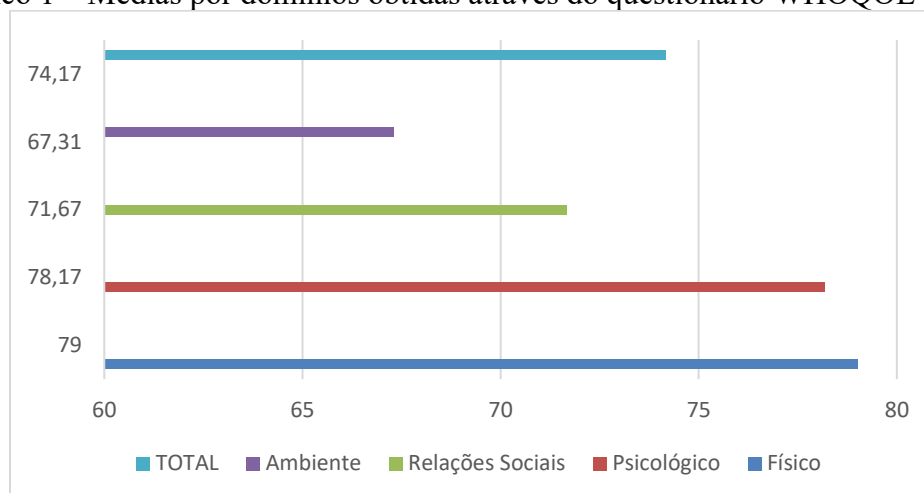
A amostra foi composta por 50 ciclistas, com idade entre 18 e 45 anos, sendo a maioria praticante do ciclismo com finalidade de lazer e atividade física. Os participantes foram abordados no espaço urbano conhecido como “Ponto do Ciclista”, localizado na Praça Portugal, local que se consolidou como ponto de encontro e socialização de ciclistas do município.

A caracterização do grupo revela um perfil predominantemente jovem-adulto, aspecto relevante para a interpretação dos resultados, especialmente nos domínios relacionados às condições físicas e psicológicas, uma vez que essa faixa etária tende a apresentar maior vigor físico e menor incidência de limitações funcionais.

Ressalta-se que a revisão de literatura não revelou classificações estabelecidas, padrões de corte ou valores de referência específicos para a qualidade de vida de ciclistas. Diante dessa lacuna teórica, a interpretação dos resultados obtidos baseia-se na análise dos pesquisadores.

O Gráfico 1 apresenta as médias obtidas em cada domínio do WHOQOL-BREF. Observa-se que a melhor avaliação concentrou-se no domínio físico (79,00), seguido pelos domínios psicológico (78,17), relações sociais (71,67) e meio ambiente (67,31). A média geral de qualidade de vida foi de 74,17, indicando uma percepção global satisfatória por parte dos ciclistas participantes.

Gráfico 1 – Médias por domínios obtidas através do questionário WHOQOL-BREF.



Fonte: dados da pesquisa (2023).

No que se refere à autoavaliação da qualidade de vida geral e à satisfação com a saúde, os participantes atribuíram uma média de 76,50 pontos, o que reforça a percepção positiva de bem-estar no grupo estudado. Esses resultados sugerem que a prática regular do ciclismo está associada a uma avaliação favorável da qualidade de vida, sobretudo em seus aspectos físicos e psicológicos.

O domínio físico apresentou o maior escore médio (79,00), englobando variáveis relacionadas à dor, fadiga, sono, mobilidade e capacidade para o trabalho. Esse resultado pode ser compreendido à luz do perfil etário da amostra, composta majoritariamente por adultos jovens, grupo que, em geral, apresenta maior capacidade funcional e menor prevalência de comorbidades.

A prática regular do ciclismo contribui diretamente para a manutenção da aptidão cardiorrespiratória, da força muscular e da mobilidade, fatores que impactam positivamente a percepção de saúde física. Esses achados corroboram estudos que apontam a atividade física regular como elemento central para a promoção da qualidade de vida e da autonomia funcional ao longo do ciclo vital.

O domínio psicológico apresentou média elevada (78,17), aproximando-se do domínio físico. Essa dimensão avalia aspectos como autoestima, imagem corporal, sentimentos positivos, funções cognitivas e espiritualidade. Os resultados indicam que o ciclismo exerce papel relevante na promoção do bem-estar psicológico, atuando como estratégia de enfrentamento do estresse cotidiano e favorecendo estados emocionais positivos.

O contato com ambientes abertos, a sensação de liberdade proporcionada pelo deslocamento ativo e a liberação de neurotransmissores associados ao prazer e ao bem-estar

contribuem para a redução de sintomas de ansiedade e estresse, fortalecendo a saúde mental dos praticantes (Caldas *et al.*, 2025). A proximidade entre os escores dos domínios físico e psicológico evidencia a interdependência entre corpo e mente na construção da qualidade de vida.

O domínio das relações sociais apresentou média de 71,67, valor inferior aos domínios físico e psicológico, porém ainda indicativo de percepção positiva. Essa dimensão contempla variáveis relacionadas às relações interpessoais, ao suporte social e à atividade sexual.

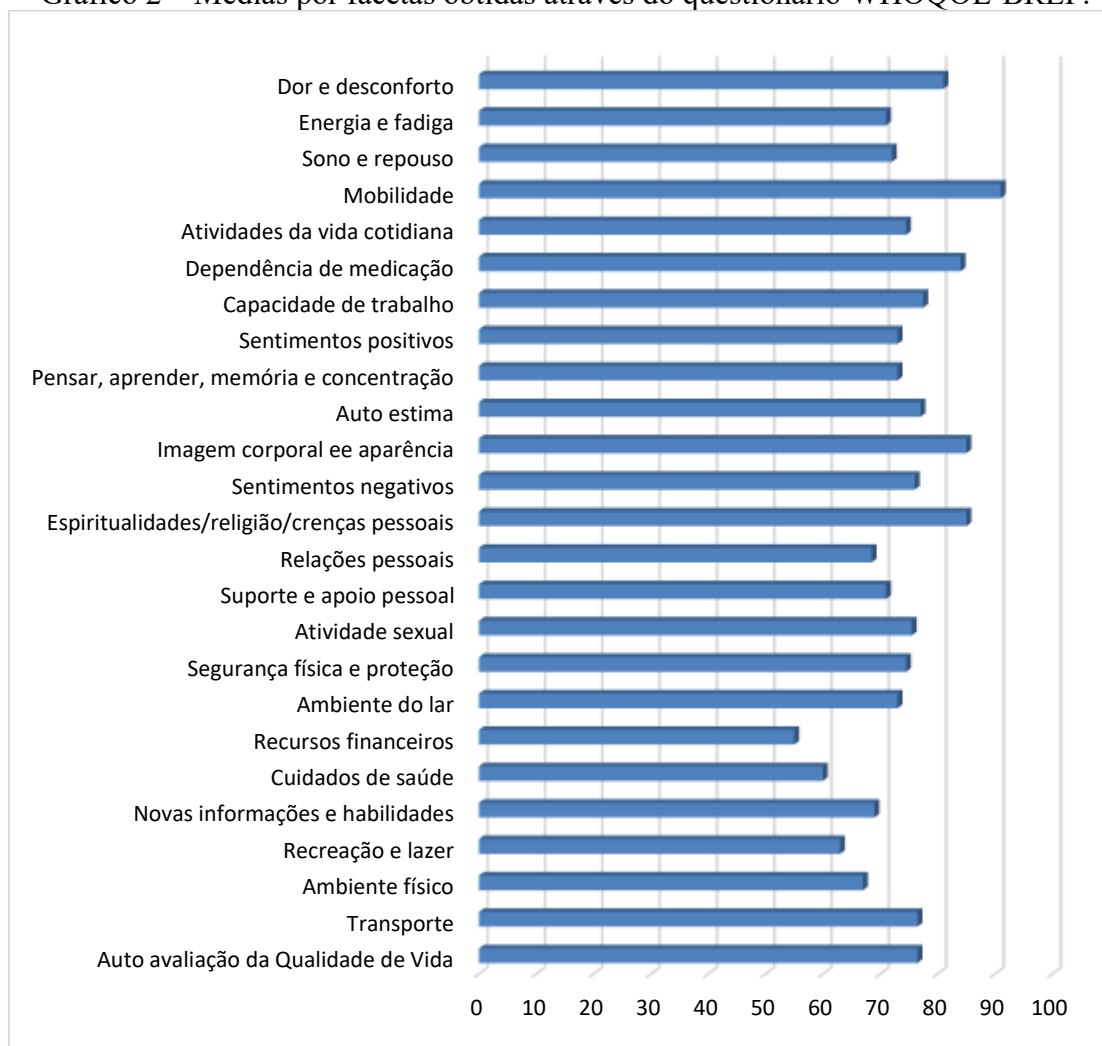
Os resultados sugerem que a rede de apoio, composta por familiares, amigos e cônjuges, exerce um papel determinante no bem-estar dos ciclistas. O suporte emocional e o companheirismo provenientes desses vínculos impactam diretamente a saúde mental e a integração social dos entrevistados. Tais achados reiteram a relevância das conexões interpessoais, evidenciando a necessidade de políticas públicas e ações que fortaleçam os laços afetivos para a promoção da qualidade de vida, tais dados vem ao encontro com pesquisa realizado por Pedroso (2021).

O domínio meio ambiente apresentou o menor escore médio (67,31), evidenciando fragilidades relacionadas às condições estruturais e urbanas. Esse domínio abrange aspectos como segurança física, recursos financeiros, acesso aos serviços de saúde, oportunidades de lazer, transporte e condições ambientais.

A menor pontuação nesse domínio indica que, embora o ciclismo contribua positivamente para a qualidade de vida individual, fatores externos e estruturais ainda limitam a percepção de bem-estar dos ciclistas. A insuficiência de infraestrutura ciclovitária, a insegurança no trânsito e a priorização histórica do transporte motorizado configuram obstáculos à mobilidade ativa, impactando negativamente a experiência dos praticantes (Gomes; Hamann; Gutierrez, 2014).

O Gráfico 2 apresenta as médias das facetas que compõem os domínios do WHOQOL-BREF, permitindo uma análise mais detalhada da percepção de qualidade de vida dos ciclistas.

Gráfico 2 – Médias por facetas obtidas através do questionário WHOQOL-BREF.



Fonte: Dados da pesquisa (2023).

A análise do Gráfico 2, que compara as médias das facetas do questionário, revela que, embora o domínio físico apresente o maior índice de satisfação, a faceta sono e repouso destoa negativamente da média geral do grupo. Esse déficit pode ser atribuído a múltiplos fatores, como cargas horárias extenuantes, o acúmulo de atividades cotidianas, falhas na gestão do tempo e níveis de ansiedade, conforme pesquisa realizada por Carneiro e Bastos (2020).

Consequentemente, a faceta energia e fadiga também registrou um desempenho inferior, evidenciando o impacto desses elementos na qualidade de vida dos ciclistas.

Ao analisar as facetas do domínio físico, destaca-se a capacidade de locomoção (mobilidade) com média de 91,00, seguida pela dependência de medicação ou tratamentos, 84,00. A faceta desconforto “dor e desconforto” também apresentou resultados satisfatórios, situando-se acima da média do domínio com 81,00 valor acima da média geral do domínio. Esse elevado perfil de saúde física corrobora os achados de Almeida *et al.* (2017), refletindo

uma amostra predominantemente composta por jovens com baixo índice de comorbidades.

Nesse contexto, os indicadores menos satisfatórios apresentados no Gráfico 2 referem-se às facetas recursos financeiros (55,00) e cuidado com a saúde (60,50). Ambos os índices situam-se abaixo da média do domínio, fenômeno que pode ser atribuído a múltiplos fatores que impactam diretamente a qualidade de vida nessas dimensões.

A pontuação inferior na faceta recursos financeiro possivelmente reflete o contexto econômico brasileiro, marcado pela escassez de renda em grande parte das famílias, conforme pontuado por pesquisa realizada por Pedroso (2021). Como ciclismo envolve custos elevados, o esporte torna-se relegado a segundo plano diante da priorização de necessidades básicas, como alimentação e sustento.

A baixa pontuação na faceta cuidados de saúde decorre de fatores como qualidade limitada dos serviços, a escassez de medicamentos e equipamentos, e as extensas filas de espera. Contudo, é fundamental destacar que, apesar desses desafios, a infraestrutura de saúde de Umuarama permanece como referência para toda a região noroeste do Paraná (Umuarama, 2022).

A faceta referente à Autoavaliação da qualidade de vida e qualidade de vida geral, apresentada no Gráfico 2, fundamenta-se nas duas questões iniciais do WHOQOL-BREF, que analisam a percepção do ciclista sobre sua QV geral e sua satisfação com a saúde. A média obtida de 76,50, calculada através da combinação de ambos os itens independentemente dos domínios, indica um nível satisfatório de percepção de saúde e bem-estar na amostra estudada.

Por fim, como observado, a predominância de escores baixo no domínio meio ambiente reflete a carência de investimentos em políticas públicas. Isso ocorre porque diversos fatores fogem ao controle individual, pois são demandados da intervenção estatal direta. Apesar de avanços históricos no país, o planejamento urbano ainda prioriza o transporte automotivo em detrimento da ciclo mobilidade, o que impacta negativamente a percepção de qualidade de vida da população.

De forma integrada, os resultados evidenciam que a prática do ciclismo está associada a uma percepção positiva da qualidade de vida, especialmente nos domínios físico e psicológico. Entretanto, as limitações observadas no domínio meio ambiente revelam a necessidade de avanços estruturais e institucionais que promovam condições mais favoráveis à mobilidade ativa e à segurança dos ciclistas. Esses achados reforçam a importância de políticas públicas que articulem saúde, urbanismo e mobilidade, reconhecendo o ciclismo como prática promotora de bem-estar individual e coletivo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base nos dados bibliográficos e nos resultados empíricos obtidos por meio da aplicação do instrumento WHOQOL-BREF, evidenciou-se que o ciclismo contemporâneo transcende a compreensão restrita de atividade física, configurando-se como uma prática social associada a um estilo de vida ativo, saudável e equilibrado. Em um cenário global marcado pela busca por sustentabilidade e bem-estar, o ato de pedalar destaca-se como estratégia eficiente de promoção da qualidade de vida, ao articular movimento corporal, deslocamento urbano e interação com o espaço público.

Os resultados indicaram que o grupo de ciclistas investigado apresentou uma percepção satisfatória de qualidade de vida, com média geral de 74,17. Os domínios tanto físico (79,00) como psicológico (78,17) obtiveram os maiores escores, sugerindo efeitos positivos do ciclismo sobre a saúde corporal, a autonomia funcional e o bem-estar mental. Em contrapartida, o domínio meio ambiente (67,31) apresentou a menor pontuação, evidenciando limitações relacionadas às condições estruturais e urbanas, como infraestrutura cicloviária, segurança no trânsito e acesso a serviços, aspectos que extrapolam a esfera individual.

Esses achados reforçam a compreensão de que os impactos positivos do ciclismo não se limitam ao condicionamento físico individual. Ao integrar benefícios cardiovasculares e musculares, contribuir para o equilíbrio emocional e favorecer a socialização, o ciclismo consolida-se como uma prática promotora de bem-estar integral. Além disso, seu potencial como alternativa sustentável ao transporte motorizado amplia sua relevância no contexto da saúde coletiva, ao dialogar com a redução de impactos ambientais e a qualificação da vida urbana.

No entanto, é fundamental interpretar esses resultados à luz da subjetividade humana. Embora os dados quantitativos indiquem uma tendência coletiva positiva, a qualidade de vida constitui um constructo multidimensional, atravessado por percepções individuais, expectativas e experiências singulares. Assim, os escores obtidos devem ser compreendidos como indicadores gerais, não como representações homogêneas do bem-estar dos sujeitos, reconhecendo-se a diversidade de vivências presentes no grupo estudado.

Do ponto de vista científico, este estudo contribui ao evidenciar o ciclismo como prática corporal e estratégia de mobilidade ativa associada à qualidade de vida em um município de médio porte, articulando dimensões individuais, sociais e ambientais. Os resultados reforçam a necessidade de políticas públicas integradas que promovam condições urbanas mais favoráveis ao uso da bicicleta, reconhecendo que a ampliação da mobilidade ativa depende de

investimentos em infraestrutura, segurança viária e planejamento urbano.

Como limitação, destaca-se o uso de amostragem não probabilística e o recorte transversal do estudo, que restringem a generalização dos achados. Pesquisas futuras podem ampliar o número de participantes, incorporar análises comparativas entre diferentes contextos urbanos e explorar abordagens qualitativas que aprofundem a compreensão das experiências subjetivas dos ciclistas. Espera-se, por fim, que os resultados apresentados subsidiem reflexões e ações voltadas à promoção da saúde, da mobilidade ativa e da qualidade de vida nas cidades.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA-BRASIL, Celine Cardoso *et al.* Qualidade de vida e características associadas: aplicação do WHOQOL-BREF no contexto da Atenção Primária à Saúde. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 22, n. 5, p. 1705-1716, 2017. DOI: 10.1590/1413-81232017225.20362015. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csc/a/hCT5bVhkXN8Q7kk3Tc9w8gb/?format=html&lang=pt>. Acesso em: 2 out. 2023.
- BRASIL. Decreto nº 1.799, de 30 de janeiro de 1996. Regulamenta a Lei n. 5.433, de 8 de maio de 1968, que regula a Microfilmagem de documentos oficiais, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 1996. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d1799.htm. Acesso em: 10 fev. 2024.
- BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 10 jan. 2023.
- BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 11 jan. 2023.
- BRASIL. Conselho Nacional de Saúde. Resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012. Aprova as diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, n. 12, p. 59, 13 jun. 2013.
- BUSS, Paulo Marchiori *et al.* Promoção da saúde e qualidade de vida: uma perspectiva histórica ao longo dos últimos 40 anos (1980-2020). **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 25, n. 12, p. 4723-4735, 2020. DOI: 10.1590/1413-812320202512.15902020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csc/a/5BJghnvvZyB7GmyF7MLjqDr/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 30 jan. 2023.
- CALDAS, Reinaldo Dias *et al.* Qualidade de vida: a importância das atividades físicas para a saúde mental e o envelhecimento saudável. **Caderno Pedagógico**, v. 22, n. 10, p. 1-18, 2025. DOI: 10.54033/cadpedv22n10-067. Disponível em: <https://ojs.studiespublicacoes.com.br/ojs/index.php/cadped/article/view/18909>. Acesso em: 8 ago. 2025.

CANCIAN, Queli Ghilardi *et al.* Fatores de motivação à prática esportiva do Mountain Bike. **Boletim de Conjuntura**, v. 16, n. 46, p. 693-708, 2023. DOI: 10.5281/zenodo.10056342. Disponível em: <https://revista.ioles.com.br/boca/index.php/revista/article/view/2418>. Acesso em: 18 nov. 2023.

CARNEIRO, Laila Leite; BASTOS, Antonio Virgílio Bittencourt. Bem-estar relacionado ao trabalho: análise de conceitos e medidas. **Arquivos Brasileiros de Psicologia**, v. 72, n. 2, p. 121-140, 2020. DOI: 10.36482/1809-5267.arbp2020v72i1p.121-140. Disponível em: https://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1809-52672020000200009. Acesso em: 21 jan. 2024.

COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. **Colonização e desenvolvimento do norte do Paraná**: depoimentos sobre a maior obra do gênero realizada por uma empresa privada. 3. ed. São Paulo: CMNP, 2013.

FERENTZ, Larissa Maria da Silva; GARCIAS, Carlos Mello; SETIM, Leana Carolina Ferreira. Proposta de um indicador de desenvolvimento sustentável com base na qualidade de vida, bem-estar e felicidade. **Análise Social**, v. 55, n. 234, p. 168-192, 2020. DOI: 10.31447/AS00032573.2020234.07. Disponível em: https://scielo.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0003-25732020000100007. Acesso em: 23 mar. 2023.

FLECK, Marcelo Pio de Almeida *et al.* Aplicação da versão em português do instrumento abreviado de avaliação da qualidade de vida “WHOQOL-bref”. **Revista de Saúde Pública**, v. 34, n. 2, p. 178-183, 2000. DOI: 10.1590/S0034-89102000000200012. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rsp/a/JVdm5QNjj4xHsRzMfBF7trN/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 21 fev. 2023.

FLORINDO, Alex Antonio *et al.* Em defesa da caminhada e do uso de bicicleta como deslocamento no Brasil. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 41, n. 2, p. 1-14, 2025. DOI: 10.1590/0102-311XPT099324. Disponível em: <https://www.scielosp.org/article/csp/2025.v41n2/e00099324/>. Acesso em: 18 abr. 2025.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2019. GOMES, Jacqueline Ramos de Andrade Antunes; HAMANN, Edgar Merchan; GUTIERREZ, Maria Margarita Urdaneta. Aplicação do WHOQOL-BREF em segmento da comunidade como subsídio para ações de promoção da saúde. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, v. 17, n. 2, p. 421-434, 2014. DOI: 10.1590/1809-4503201400020016ENG. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbepid/a/45GbVZ6WK58QspHvjVXQ79c/?lang=pt>. Acesso em: 12 set. 2023.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Perfil dos municípios brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/umuarama/panorama>. Acesso em: 27 ago. 2023.

JOHNSON, Marilyn; BONHAM, Jennifer. **Cycling Futures**. Adelaide: University of Adelaide Press, 2015.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

MINAYO, Cecília de Souza; HARTZ, Zulmira Maria de Araújo; BUSS, Paulo Marchiori. Qualidade de vida e saúde: um debate necessário. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 5, n. 1, p. 7-18, 2000. DOI: 10.1590/S1413-81232000000100002. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csc/a/MGNbP3WcnM3p8KKmLSZVddn/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 14 jan. 2023.

MOSSA, Roberto do Valle. **A bicicleta na cidade**: interfaces entre a saúde e bem-estar na Agenda 2030 da ONU com a promoção da atividade física e o meio de transporte ativo em São Paulo. 2022. Dissertação (Mestrado em Ciências da Atividade Física) - Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

NAHAS, Markus Vinicius. **Atividade física, saúde e qualidade de vida**: conceitos e sugestões para um estilo de vida ativo. 7. ed. Florianópolis: Ed. do autor, 2017.

OMS - ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Plano de ação global sobre atividade física 2018-2030**: mais pessoas ativas. Genebra: OMS, 2018.

OMS - ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Promoção da Saúde**: glossário. Genebra: OMS, 1998.

ONU - ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **11 Cidades e Comunidades Sustentáveis**: tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis. Brasil: ONUBR, 2015a.

ONU - ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável**. Nova York: ONU, 2015b.

PEDROSO, Bruno *et al.* Cálculo dos escores e estatística descritiva do WHOQOL-BREF através do Microsoft Excel. **Revista Brasileira de Qualidade de Vida**, v. 2, n. 1, p. 31-36, 2010. DOI: 10.3895/S2175-08582010000100004. Disponível em: <https://periodicos.utfpr.edu.br/rbqv/article/view/687>. Acesso em: 15 nov. 2023.

PEDROSO, Bruno. **Novas possibilidades e limites da avaliação da qualidade de vida**: análise dos instrumentos WHOQOL, modelos clássicos de qualidade de vida no trabalho e proposição de um instrumento. 2021. Tese (Livre-docência em Educação Física) – Departamento de Educação Física, Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2021.

PIVATO, Stefano. **Storia sociale della bicicletta**. Bologna: Il Mulino, 2024.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar. **Metodologia do trabalho científico**: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. 2. ed. Novo Hamburgo, RS: Feevale, 2013.

ROSCOCHE, Luiz Fernando. Trabalho, Lazer e Religião: uma aproximação. **Licere**, v. 19, n. 2, p. 388-420, 2016. DOI: 10.35699/1981-3171.2016.1250. Disponível em:

<https://periodicos.ufmg.br/index.php/licere/article/view/1250>. Acesso em: 21 nov. 2023.

SAMPIERI, Roberto Hernández; COLLADO, Carlos Fernández; LUCIO, Pilar Baptista. **Metodologia da pesquisa**. 5. ed. Porto Alegre: Penso, 2017.

SANTOS, Lúcia Maria Mendonça. **A busca das melhores práticas para obtenção de mobilidade urbana sustentável, na construção de Planos de Mobilidade Urbana**. 2024. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2024.

UMUARAMA. Biblioteca Municipal de Umuarama. **A cidade: História**. Umuarama, 2022.

UMUARAMA. Prefeitura Municipal. **Contrato nº 061/2018**, firmado entre o Município de Umuarama e a empresa GASINI Projeto, Consultoria e Treinamento. Umuarama: Prefeitura Municipal de Umuarama, 2018.

UMUARAMA. Lei complementar nº 484, de 28 de dezembro de 2020. Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Umuarama. **Leis Municipais**, 2020. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/pr/u/umuarama/lei-complementar/2020/49/484/lei-complementar-n-484-2020-institui-o-plano-de-mobilidade-urbana-do-municipio-de-umuarama>. Acesso em: 30 abr. 2023.

UMUARAMA. Lei Municipal nº 4182, de 16 de março de 2017. Dispõe sobre a mobilidade urbana sustentável – Lei da Bicicleta, no âmbito do município de Umuarama. **Leis Municipais**, 2017. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/pr/u/umuarama/lei-ordinaria/2017/419/4182/lei-ordinaria-n-4182-2017-dispoe-sobre-a-mobilidade-urbana-sustentavel-lei-da-bicicleta-no-mbito-do-municipio-de-umuarama>. Acesso em: 30 abr. 2023.

UMUARAMA. Prefeitura Municipal. **Plano de mobilidade**. Umuarama, 2020. Disponível em: <https://www.legislador.com.br//LegisladorWEB.ASP?WCI=LeiConsulta&ID=13&inEspecieLei=2&dtInicial=01/01/2020&dtFinal=31/12/2020>. Acesso em: 13 mar. 2023.

VASCONCELLOS-SILVA, Paulo Roberto; CASTIEL, Luís David. O “esquecimento global” e os eventos comunicativos extremos. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 41, n. 8, p. 1-14, 2025. DOI: 10.1590/0102-311XPT048825. Disponível em: <https://www.scielosp.org/article/csp/2025.v41n8/e00048825/pt/>. Acesso em: 15 out. 2025.