



Centro Universitário de Brasília –UniCEUB
Faculdade de Ciências da Educação E Saúde – FACES

A UTILIZAÇÃO DA BICICLETA PARA PROMOÇÃO DA SAÚDE E SUSTENTABILIDADE

TÁCIO FABIANO SANTOS PAZ

Brasília
2016

A UTILIZAÇÃO DA BICICLETA PARA PROMOÇÃO DA SAÚDE E SUSTENTABILIDADE


Trabalho de conclusão de Curso apresentado como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharelado em Educação Física pela Faculdade de Ciências da Educação e Saúde Centro Universitário de Brasília – UniCEUB.

Orientadora: Prof. Me. Hetty Lobo

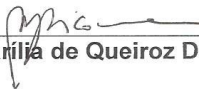
Brasília
2016

ATA DE APROVAÇÃO

De acordo com o Projeto Político Pedagógico do **Curso de Educação Física** do **Centro Universitário de Brasília - UniCEUB**, o (a) acadêmico (a) **Tácio Fabiano Santos Paz** foi aprovado (a) junto à disciplina de bacharelado **Trabalho de Conclusão de curso – Apresentação**, com o trabalho intitulado **A utilização da bicicleta para promoção da saúde e sustentabilidade**.



Prof^ª. Me. Hetty Lobo

Prof. Me. Filipe Dinato de Lima

Prof^ª. Dr^ª. Marilza de Queiroz Dias Jácome

Brasília, DF, 18 / 11 / 2016

RESUMO

Introdução: A busca de meios de transporte que tenham benefícios para a população e para a saúde, podendo ajudar na diminuição da emissão de gases poluentes, trazendo hábitos saudáveis para todos os praticantes, além de diminuir o fluxo de carros e ter uma facilidade maior de se locomover. **Objetivo:** Analisar o uso da bicicleta como alternativa de lazer e mobilidade urbana com universitários. **Materiais e métodos:** Foram avaliados 100 estudantes matriculados no Centro Universitário Uniceub, de ambos os sexos, com idade entre 17 a 56 anos, regularmente matriculadas na instituição. Foi utilizado questionário adaptado de Franco (2011) para avaliar a frequência do uso de carro e de bicicleta, e pesquisas sobre fatores motivadores e impeditivos na escolha de utilizar a bicicleta como meio de deslocamento até a instituição de ensino superior (IES). **Resultados:** De acordo com a pesquisa realizada, 79,8% responderam possuir ou dispor de carro. Os participantes deste estudo mostraram poucas frequências de uso da bicicleta, 91,1% não utilizam como meio de transporte, embora 35% da amostra têm ou dispõem de bicicleta. Mesmo assim, só 2,5% declararam utilizá-la no mínimo em um dia para ir à faculdade. **Considerações finais:** A falta de mobilidade tem sido um fator determinante para o declínio da qualidade de vida das cidades brasileiras. Existe uma demanda para mobilidade por bicicleta. A mobilidade por bicicleta é uma questão que passa por aspectos econômicos, uma vez que pequenos trajetos poderiam ser realizados facilmente por bicicletas dentro dos grandes centros, onde o trânsito por veículos motorizados causa grandes transtornos como: engarrafamentos, barulho, poluição sendo uma ameaça para a qualidade de vida dos pedestres.

Palavras-chave: Bicicleta; Qualidade de vida; Mobilidade Sustentável.

ABSTRACT

Introduction: The search for means of transport which have benefits for the population and health, and may help in reducing greenhouse gas emissions, bringing healthy habits for all practitioners, and reduce the flow of cars and have a greater ease of to move. **Objective:** To analyze on the use of bicycles as alternative leisure and urban mobility university. **Methods:** A total of 100 students enrolled in the University Center Uniceub of both sexes, aged 17 to 56 years old, regularly enrolled at the institution. It used questionnaire adapted from Franco (2011) to assess the frequency of the use of car and bike, and research on motivating and impeding factors in choosing to use the bicycle as a means of transportation to the higher education institution (HEI). **Results:** According to the survey, 79.8% answered own or have a car. The study participants showed little bicycle use frequencies, 91.1% do not use as a means of transport, although 35% of the sample have or have bike. Still, only 2.5% said they use it at least a day to go to college. **Final Thoughts:** The lack of mobility has been a determining factor for the decline in the quality of life of Brazilian cities. There is a demand for mobility by bicycle. Mobility by bicycle is an issue that involves economic, since small paths could be easily made by bicycle in the big cities, where traffic by motor vehicles cause major disruptions such as traffic jams, noise, pollution is a threat to pedestrians.

Keywords: Bicycle; Quality of life; Sustainable mobility.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	6
2 MATERIAIS E MÉTODOS.....	7
2.1 Amostra.....	7
2.1 Métodos.....	7
2.3 Procedimento de coleta de dados.....	8
3 RESULTADOS.....	9
4 DISCUSSÃO.....	12
3 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	14
REFERÊNCIAS.....	14
QUESTIONÁRIO.....	16
ANEXO 2 - TCLE.....	18
ANEXO 3.....	20

1-INTRODUÇÃO

Mascarenhas et al (2009), afirmam que vivenciamos um período em que há um desgaste significativo no meio ambiente, devido aos benefícios da tecnologia como automóveis e aparelhos eletrônicos. Fazendo com que diminua o uso de recursos naturais e um aumento na dependência da tecnologia.

Desta forma, problema relacionado à mobilidade tem grande ação se tratando de questões que afligem a rotina das cidades, diminuindo a qualidade de vida de sua população. Tendo assim como principal dificuldade de ligar-se a bens e serviços na atualidade do ambiente urbano (MAGAGNIN,2008).

Neste contexto a prática de atividades mais acessíveis como ir ao trabalho acaba caindo na rotina imposta pelo padrão atual da sociedade de se locomover com o automóvel (MASCARENHAS et al 2009).

No entanto a bicicleta indica um papel fundamental em se tratando de alternativa para deslocamentos não motorizados nas cidades, pois gera economia, melhora na questão ambiental além de vantagens de deslocamento de curta distância saindo do caos das grandes cidades. São inúmeros privilégios gerados pelo seu uso, pois colabora na redução do consumo de energia, do aquecimento global entre outros. Por oferecer um baixo custo de manutenção e aquisição, pode ser utilizada por grande parte da população contribuindo para a saúde do usuário (BIANCO, 2003; BRASIL, 2007; COMISSÃO EUROPEIA, 2000).

O crescimento de cidades e o planejamento urbano estão diretamente ligados, fazendo com que seja influenciado para a população o meio de transporte disponível (MAGAGNIN, 2008).

No entanto, o crescimento urbano desordenado, é a causa do aumento excessivo de automóvel, e desta forma interfere na qualidade de vida da população (FRANCO, 2011).

Com a quantidade elevada de veículos no espaço urbano, ocorreu também o aumento de danos ao meio ambiente, com o aumento da emissão de dióxido de carbono. Desta forma, a bicicleta entra como alternativa de meio de transporte para a população, aliviando o trânsito em grandes cidades além de trazer benefícios físicos (SANTOS e MARTINS, 2002).

A bicicleta como alternativa para mobilidade urbana é notada em grandes cidades, tanto por jovens como adultos sendo utilizada para se ir estudar ou

trabalhar, e para prática esportiva e de lazer, além de melhorar o sistema cardiovascular e respiratório, promovendo maior gasto calórico, resistência muscular e diminuição do estresse (FRANCO, 2011).

Com a formação do Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta-Bicicleta Brasil, a bicicleta encarrega-se de diversas funções entre ruas, avenidas e automóveis. Há um grupo de pessoas que desfrutam deste meio para estudos, serviços, ou para assegurar seu sustento particular.

Enfim, pessoas que trabalham pedalando. Tudo isso pode ser acrescentado à aqueles que pedalam em seus momentos de lazer (SILVA; COSTA; MACEDO, 2005).

Sendo assim este estudo teve como objetivo analisar o uso da bicicleta como alternativa de lazer e mobilidade urbana com universitários.

MATERIAIS E MÉTODOS

2.1 Amostra

Foram avaliadas 100 estudantes matriculados no Centro Universitário Uniceub de ambos os sexos, com idade entre 17 a 56 anos, regularmente matriculadas na instituição. Todos os participantes assinaram o termo de consentimento livre e esclarecido (TCLE) (ANEXO 1).

O projeto de pesquisa foi aprovado pelo Comitê de Ética, CAAE:58878916.6.0000.0023 em Pesquisa do Centro Universitário de Brasília – UniCEUB.

2.2 Métodos

O estudo foi caracterizado como transversal, com amostra quantitativa, onde foi aplicado o questionário adaptado de Franco (2011). O instrumento foi estruturado em duas partes. A primeira parte buscou informações sobre as variáveis (frequência do uso carro, sobre frequências do uso da bicicleta).

A segunda parte era uma escala (ANEXO 3). Os itens da escala eram afirmativos com base em pesquisas sobre fatores motivadores e impeditivos na escolha de utilizar a bicicleta como meio de deslocamento até a instituição de ensino superior (IES).

2.3- Procedimentos de coleta de dados

Durante o mês de setembro de 2016, o pesquisador entrou em contato com os professores na IES, agendando datas específicas para a realização da coleta de dados, e foi realizada na sala, com a presença dos professores e do pesquisador no turno matutino.

A coleta de dados propriamente dita constitui na apresentação do pesquisador, pelo professor, em sala de aula e na sequência, apresentação do motivo da pesquisa e convite aos alunos a participarem respondendo o instrumento. Foi explicado aos participantes a não obrigatoriedade da participação e foi apresentado o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (ANEXO 1)..

A normalidade dos dados foi testada por meio dos testes T de Student para saber se há diferença entre as médias das frequências de vezes que usa carro ou bicicleta em relação ao sexo. Os dados estão expressos em média, (\pm) desvio padrão bem como em frequência absoluta (n=100) e relativa (%). Ademais, foi utilizado o teste ANOVA para comparar se existe alguma diferença significativa entre o curso de Direito, Educação Física e Nutrição. Este teste é apropriado para medir a diferença entre múltiplos grupos. O nível de significância adotado foi de 5% ($p < 0,05$). Para tanto, foram utilizados os softwares R.

3- RESULTADOS

A tabela1- apresenta a caracterização da amostra com valores de média e desvio padrão das variáveis (direito, educação física, nutrição).

Tabela 1- Características descritivas da amostra (n=100). Dados expressos em média e (\pm) desvio padrão.

Variáveis	Média	Desvio padrão
Sexo (n,%)		
M	45	45
F	55	55

Curso (n,%)

Direito	34	34
Educação Física	32	32
Nutrição	34	34

Idade (Média, DP)²³

6,4

Possui CNH (n,%)

Sim	80	80,8
Não	19	19,2
Não Informado	1	-

Possui ou dispõe de carro(n,%)

Possui	45	45,5
Dispõe	34	34,3
Não possui nem dispõe	20	20,2
Não Informado	1	-

Dias que usa o carro (n,%)

Nenhum	32	36,4
UM	6	6,8
DOIS	10	11,4
TRES	3	3,4
QUATRO	3	3,4
CINCO	24	27,3
SEIS	10	11,4
Não Informado	12	-

Possui ou dispõe de bicicleta(n,%)

Possui	35	35
Dispõe	14	14

Não possui nem dispõe	51	51
Não Informado	0	-
Dias que usa a bicicleta (n,%)		
Nenhum	72	91,14
UM	2	2,53
DOIS	3	3,80
TRES	0	0
QUATRO	1	1,27
CINCO	0	0
SEIS	1	1,27
Não Informado	21	-

Frequência relativa.

A Tabela 2 - Traduz a abrangência dos resultados relativos da pesquisa de opinião julgadas pelos candidatos. É importante ressaltarmos, que alguns candidatos deixaram de opinar em alguns itens. Nesse caso a frequência relativa, aquela que se refere ao percentual que ela foi opinada, foi calculada em relação ao total de vezes que esse item foi respondido.

Questionário adaptado de Franco (2011) com afirmativas sobre a inclusão da bicicleta em trajetos até a universidade.

Questão	Discordo muito %	Discordo %	Concordo %	Concordo Muito %	Sem informação %
Ciclovias interligando os terminais:	3,9	16,88	53,25	25,97	23
Bicicletários nos terminais:	2,22	12,22	55,56	30	10
Comportamento dos motorista:	1,1	6,59	39,56	52,75	9
Ônibus que transportasse:	4,35	11,96	45,65	38,04	8
Iluminação nas ciclovias:	1,06	5,32	41,49	52,13	6
Vestiários, chuveiros:	3,66	6,1	57,32	32,93	18

Sinais exclusivos:	2,41	7,23	57,83	32,53	17
Policimento nas ciclovias:	1,15	4,6	60,92	33,33	13
Desconto no preço da bicicleta:	3,61	10,84	38,55	46,99	17
Maior mobilidade no trânsito:	0	3,53	52,94	43,53	15
Trajetos com topografia plana:	0	6,76	63,51	29,73	26
Houvesse ciclofaixa:	2,27	3,41	52,27	42,05	12
Houvesse clima agradável:	2,67	13,33	48	36	25
Locação de bicicleta pública:	0	6,58	44,74	48,68	24
Pagamento de bônus para quem usa bicicleta:	3,95	25	30,26	40,79	24
Trajetos mais curtos:	0	9,21	47,37	43,42	24
Ciclovias bem conservadas:	0	4,35	47,83	47,83	8
Trânsito menos perigoso:	0	3,3	39,56	57,14	9
Tempo disponível:	2,33	3,49	55,81	38,37	14
Menos cães soltos:	8,57	32,86	35,71	22,86	30
Local para guardar a bicicleta em casa:	4,35	11,59	52,17	31,88	31
Menos risco de ser assaltado:	0	3,49	46,51	50	14
Espaço para carregar materiais acadêmicos:	0	6,58	48,68	44,74	24
Professores utilizando a bicicleta:	8,96	17,91	31,34	41,79	33

Outros colegas utilizando a bicicleta:	5,97	10,45	40,3	43,28	33
Respeito às leis de trânsito:	0	3,26	35,87	60,87	8
Menos gastos com transporte:	0	8,24	37,65	54,12	15
Dinheiro para comprar uma bicicleta:	0	11,84	36,84	51,32	24
Mais saudável que outros meios de transporte:	4,94	7,41	38,27	49,38	19
Percepção positiva de outras pessoas em relação à bicicleta:	4,71	7,06	38,82	49,41	15
Contribuir para redução da poluição:	1,06	3,19	24,47	71,28	6

Frequência Relativa

4- DISCUSSÃO:

Um resultado interessante do presente estudo foi quando os entrevistados responderam se possuem ou dispõem do carro, 79,8% responderam que sim. Corroborando com o presente estudo, uma pesquisa realizada por Franco (2011) com uma amostra de 412 universitários, demonstrou que 71,2% responderam possuir ou dispor de carro.

Os participantes deste estudo mostraram pouca frequência de uso da bicicleta, 91,1% não utiliza como meio de transporte, embora 35% da amostra têm ou dispõem de bicicleta. Mesmo assim, só 2,5% declararam utilizá-la no mínimo em um dia para ir a faculdade. Este baixo uso da bicicleta difere dos resultados encontrados por Delabrida (2004) em seu estudo, no qual demonstrou que a maioria dos entrevistados utilizava a bicicleta em seus deslocamentos diários para ir à faculdade. O baixo uso da bicicleta também pode ser explicado por questões

relacionadas ao trânsito perigoso, assim como foi considerado por Wardman et al (2007), que consideram existir a possibilidade da pessoa só substituir o seu meio de transporte pela bicicleta quando se sentir segura, de maneira que seu trajeto seja realizado longe do tráfego motorizado.

O estudo realizado por Pires (2008) aponta alternativas para reduzir o uso do carro principalmente indicando investimentos em ciclovias, bicicletários e demais infraestruturas para o usuário da bicicleta. No que tange as IES, é desprovida de condições estruturais para o ciclismo como forma de transporte e confirmado pelos dados de estrutura ciclovária apontada neste estudo.

A questão ambiental parece ter influência na atitude para utilizar a bicicleta, pois a possibilidade de contribuir para a redução da poluição é uma preocupação dos participantes, 95,6%. Desta forma, a não emissão de poluentes nos deslocamentos por bicicleta é um incentivo que interfere positivamente na atitude de usá-la. O fator amigável ao meio ambiente deveria ser mais explorado pelos administradores do sistema de transporte e gestão ambiental da cidade e capital brasileira.

Se houvesse uma rede de ciclovias bem conservadas, a posição da bicicleta frente ao carro poderia ser mais aceitável. Os participantes indicaram que o trânsito perigoso e a falta de ciclovias são empecilhos para o uso da bicicleta. A respeito desta indicação vale ressaltar Leiva et al (2004), para quem a bicicleta é um veículo frágil e vulnerável frente aos outros veículos motorizados, a construção de ciclovias trata a bicicleta como meio de lazer e diminuiria o sedentarismo.

Os participantes indicaram que se houvesse melhora do comportamento dos motoristas em relação aos ciclistas, a bicicleta seria mais atrativa e os ciclistas poderiam se sentir mais confiantes.

5- CONSIDERAÇÕES FINAIS:

A falta de mobilidade tem sido um fator determinante para o declínio da qualidade de vida das cidades brasileiras. Existe uma demanda para mobilidade por bicicleta. Ônibus lotados, ruas congestionadas e muitas pessoas de motos e carros que poderiam estar circulando em bicicletas, basta para isso que haja condições para que essa seja uma alternativa atrativa frente aos transportes motorizados.

A mobilidade realizada através de bicicleta é uma questão que passa por aspectos econômicos, uma vez que pequenos trajetos poderiam ser realizados facilmente por bicicletas dentro dos grandes centros, onde o trânsito por veículos motorizados causa grandes transtornos como: engarrafamentos, barulho, poluição sendo uma ameaça para os pedestres.

Dessa forma o presente trabalho buscou contribuir para nortear ações de investimento, infraestrutura cicloviária, principalmente favorecer a mobilidade sustentável, tanto no âmbito da cidade como dentro dos domínios universitários. Campanhas devem enfatizar a prioridade da bicicleta sobre os carros de modo seguro promovendo a ideia do uso de equipamento de segurança, o respeito a sinalizações e a melhora da qualidade de vida dos ciclistas.

REFERÊNCIAS

1. BIANCO, S.L, O papel da bicicleta para mobilidade urbana e a inclusão social, **Revista dos transportes públicos** – ANTP, ano 25, 3º trim., p. 167-175, São Paulo, 2003.
2. BRASIL, Programa bicicleta Brasil – Caderno de referencia para elaboração de plano de mobilidade por bicicletas nas cidades, **Ministério das cidades**, Secretaria nacional de transporte e da mobilidade urbana, 180 p. Brasília, 2007.
3. COMISSÃO EUROPEIA, Manual: integração da bicicleta na engenharia de transito de cidades latino-americanas e européias de porte médio. Um Programa interativo para educação e distribuição de conhecimento, 122 p. utrecht, 2000.
4. DELABRIDA, Z. N. C, A imagem e o uso da bicicleta: Um estudo entre moradores de Taguatinga. **Dissertação de mestrado não publicada**. Universidade de Brasília, Brasília, Distrito Federal, 2004.
5. FRANCO, C. M. A, Incentivos e empecilhos para a inclusão da bicicleta entre universitários. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2011.

6. LEIVA, G. C; SILY, B. T. P; BARBOSA, H. M, Compreendendo os problemas de circulação de bicicletas pela ótica do ciclista. **Artigo apresentado no XVII Congresso de ensino de pesquisa em transporte**, 2004.
7. MAGAGNIN, Um sistema de suporte à decisão na internet para o planejamento da Mobilidade Urbana. **Tese Doutorado**. Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.
8. MASCARENHAS et al, Atendimentos de emergência por acidentes na Rede de Vigilância de Violências e Acidentes – Brasil. **Ciência & Saúde Coletiva**, 14(5):1657-1668, 2009.
9. PIRES, C. C, Potencialidades cicloviárias no plano piloto. **Dissertação de mestrado não publicada**. Universidade de Brasília. Brasília, Distrito Federal, 2008.
10. SANTOS, L. D; MARTINS, I, A qualidade de vida urbana: O caso da Cidade do Porto. **Working Papers da FEP**, Investigação, Trabalhos em curso, nº 116. Faculdade de Economia, Universidade do Porto, 2002. Disponível: <<http://www.fep.up.pt/investigacao/workingpapers/wp116.pdf>>. Acesso em: 19 out. 2016.
11. SILVA, A. N. R; COSTA, M. S; MACEDO, M. H, Do Planejamento de Transportes ao Planejamento da Mobilidade. **Revista CETRAMA**- Centro de Estudos de Transportes e Meio Ambiente, v.2, n.2, p. E1-E8, 2005.
12. WARDMAN, M; TIGHT, M; PAGE, M, Factors influencing the propensity to cycle to work. **Transportation research part a: Policy and practice**, 41 (4). 339-350, 2007.

QUESTIONÁRIO

NOME: _____ SEXO : F M
IDADE: _____ CURSO: DIREITO ED. FÍSICA NUTRIÇÃO

Possui carteira de motorista (CNH) Não? Sim*

Possui carro ou tem um à sua disposição?

Possui Dispõe Não possui, nem dispõe

Quantos dias você usa o carro por semana para ir à faculdade?

Nenhum Um Dois Três Quatro Cinco Seis

Possui bicicleta ou tem uma a sua disposição?

Possui Dispõe Não possui, nem dispõe

Quantos dias você usa a bicicleta por semana para ir a faculdade?

Nenhum Um Dois Três Quatro Cinco Seis

Indique seu grau de concordância com as afirmativas abaixo para que você inclua a bicicleta **NOS SEUS TRAJETOS ATÉ A UNIVERSIDADE**. Por favor, dê uma resposta para cada item.

Incluiria a bicicleta nos meus trajetos até a universidade se:	Discordo muito	Discordo	Concordo	Concordo muito
Houvesse uma rede de ciclovias interligando os terminais de ônibus.				
Houvesse bicicletários nos terminais de ônibus e nas universidades.				
Houvesse melhora do comportamento dos motoristas em relação ao ciclista.				
Houvesse ônibus que permitisse transportar bicicleta.				
Houvesse iluminação nas ciclovias para deslocamento à noite				
Houvesse vestiários com chuveiros e armários nas dependências da minha universidade.				
Houvesse sinaleiros exclusivos para bicicletas.				
Houvesse policiamento ao longo das ciclovias.				
Houvesse desconto para universitários no preço das bicicletas.				
Houvesse maior mobilidade no trânsito de Brasília.				
Houvesse um trajeto com a topografia plana.				
Houvesse ciclofaixa.				
Houvesse clima agradável.				
Houvesse um sistema de locação de bicicleta pública.				
Houvesse pagamento de um bônus em dinheiro para quem usa a bicicleta.				
Houvesse trajetos mais curtos a serem percorrido.				
Houvesse uma rede de ciclovias bem conservada.				
Houvesse trânsito menos perigoso para o uso da bicicleta.				
Houvesse tempo disponível para o percurso.				
Houvesse menos cães soltos no trajeto.				
Houvesse local para guardar a bicicleta em casa.				
Houvesse menos risco de ser assaltado.				
Houvesse espaço adequado na bicicleta para carregar os materiais acadêmicos.				
Houvesse professores utilizando a bicicleta.				
Houvesse outros colegas utilizando a bicicleta.				
Houvesse respeito às leis de trânsito.				
Houvesse menos gasto com transporte.				
Tivesse dinheiro para comprar uma bicicleta.				
Fosse mais saudável que os outros meios de transporte.				
A percepção de outras pessoas fosse positiva em relação à bicicleta.				
Pudesse contribuir para a redução da poluição.				

Questionário adaptado de Franco (2011)

ANEXO 2

SAÚDE DOS PROFESSORES DE EDUCAÇÃO FÍSICA E O AUTOCUIDADO APOIADO

Instituição dos (as) pesquisadores (as): UNICEUB

Pesquisador (a) responsável: MSC. HETTY LOBO

Graduado (a): EDUCAÇÃO FÍSICA.

Pesquisador assistente [aluno de graduação]: Tácio Fabiano Santos Paz

Titulo do trabalho: A utilização da bicicleta para promoção da saúde e sustentabilidade

Você está sendo convidado (a) a participar do projeto de pesquisa acima citado. O documento abaixo contém todas as informações necessárias sobre a pesquisa que estamos fazendo. Sua colaboração neste estudo será de muita importância para nós, mas se desistir a qualquer momento, isso não causará nenhum prejuízo.

O nome deste documento que você está lendo é Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE).

Antes de decidir se deseja participar (de livre e espontânea vontade) você deverá ler e compreender todo o conteúdo. Ao final, caso decida participar, você será solicitado a assiná-lo e receberá uma cópia do mesmo.

Antes de assinar faça perguntas sobre tudo o que não tiver entendido bem. A equipe deste estudo responderá às suas perguntas a qualquer momento (antes, durante e após o estudo).

Natureza e objetivos do estudo

O objetivo do presente estudo será analisar sobre o uso da bicicleta como alternativa de lazer e mobilidade urbana com universitários.

- Você está sendo convidado a participar exatamente por se enquadrar nos requisitos para a pesquisa, que são, aluno da escola onde será aplicado o questionário, a educação física se enquadra no contexto da escola onde vários profissionais da Educação Física atua.

Procedimentos do estudo

- Sua participação consiste em ler o TCLE assinar e devolver ao pesquisador.
- O procedimento é ler o questionário responder e devolver.
- Não haverá nenhuma outra forma de envolvimento ou comprometimento neste estudo.
- Em caso de gravação, filmagem, fotos, explicitar a realização desses procedimentos.
- A pesquisa será realizada na escola onde o aluno estuda.

Riscos e benefícios

- Este estudo não possui risco algum.
- Medidas preventivas durante a aplicação do questionário serão tomadas para minimizar qualquer risco ou incômodo se houver.
- Caso esse procedimento possa gerar algum tipo de constrangimento você não precisa realizá-lo.
- Sua participação poderá ajudar no maior conhecimento sobre a problemática da mídia.

Participação recusa e direito de se retirar do estudo

- Sua participação é voluntária. Você não terá nenhum prejuízo se não quiser participar.
- Você poderá se retirar desta pesquisa a qualquer momento, bastando para isso entrar em contato com um dos pesquisadores responsáveis.
- Conforme previsto pelas normas brasileiras de pesquisa com a participação de seres humanos você não receberá nenhum tipo de compensação financeira pela sua participação neste estudo.

Confidencialidade

- Seus dados serão manuseados somente pelos pesquisadores e não será permitido o acesso a outras pessoas.
- O material com as suas informações (fitas, entrevistas etc.) ficará guardado sob a responsabilidade do pesquisador Tácio Fabiano Santos Paz com a garantia de manutenção do sigilo e confidencialidade. Os dados e instrumentos utilizados ficarão arquivados com o (a) pesquisador (a) responsável por um período de 5 anos, e após esse tempo serão destruídos.
- Os resultados deste trabalho poderão ser apresentados em encontros ou revistas científicas, entretanto, ele mostrará apenas os resultados obtidos como um todo, sem revelar seu nome, instituição a qual pertence ou qualquer informação que esteja relacionada com sua privacidade.

Se houver alguma consideração ou dúvida referente aos aspectos éticos da pesquisa, entre em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa do Centro Universitário de Brasília – CEP/UniCEUB, que aprovou esta pesquisa, pelo telefone 39661511 ou pelo e-mail comitê.bioetica@uniceub.br. Também entre em contato para informar ocorrências irregulares ou danosas durante a sua participação no estudo.

Eu, _____ RG _____, após receber uma explicação completa dos objetivos do estudo e dos procedimentos envolvidos concordo voluntariamente em fazer parte deste estudo. Este Termo de Consentimento encontra-se impresso em duas vias, sendo que uma cópia será arquivada pelo pesquisador responsável, e a outra será fornecida ao senhor (a).

Brasília, ____ de _____ de _____

Participante

Masc. Hetty Lobo, celular (061)984151324 /telefone institucional (61)3966-1249.

Tácio Fabiano Santos Paz, celular / (061)991531365
taciopaz@hotmail.com

Endereço dos (as) responsável (eis) pela pesquisa (OBRIGATÓRIO):

Instituição: UniCEUB

Endereço: SEP/707/907 - Campus do UniCEUB,

Bloco: /Nº: /Complemento: Bloco 1

Bairro: /CEP/Cidade: 70790-075 - Brasília-DF

Telefones p/contato: (61) 3966-1249

ANEXO 3

CENTRO UNIVERSITÁRIO DE
BRASÍLIA - UNICEUB



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: Saúde dos professores de educação física e o autocuidado apoiado.

Pesquisador: Hely Nunes Cavalcante da Cunha Lobo

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 58878916.6.0000.0023

Instituição Proponente: Centro Universitário de Brasília - UNICEUB

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 1.755.743

Apresentação do Projeto:

A escola e academias são um espaço social estratégico para a promoção da saúde, seja através da produção de conhecimento, da influência na formação profissional, ou da contribuição à saúde de grupos populacionais a ela relacionados (alunos, professores e funcionários). As transformações no cotidiano acadêmico em decorrência das novas tecnologias, de mudanças no sistema educacional e nas formas de organização do trabalho apresentam consequente impacto sobre a saúde dos docentes.

A população da pesquisa são 20 professores de Educação Física, em atividade na ACADEMIA DE NATAÇÃO ÁGUA VIDA LTDA que ministram aulas de Treinamento Funcional, Natação e Musculação. A participação na pesquisa será livre e esclarecida, formalizada mediante carta convite e assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido - TCLE. Os questionários serão tabulados e produzirão dados descritivos quantitativos. As informações colhidas nos relatórios, nos diários de campo e nas entrevistas serão transcritas e analisadas com o auxílio do software Nvivo. Através da leitura e organização das informações será feita a divisão das faixas e a identificação de categorias temáticas. O método de análise de conteúdo foi escolhido como estratégia metodológica por ser composto por um conjunto de técnicas utilizadas na análise de dados qualitativos. A análise de conteúdo será realizada em três fases: a) pré-análise: objetiva operacionalizar e sistematizar as ideias presentes no depoimento; b) exploração do material:

Endereço: SEPN 70790/7 - Bloco B, sala 6.110, 1º andar

Bairro: Setor Universitário

CEP: 70.790-075

UF: DF

Município: BRASÍLIA

Telefone: (61)3066-1511

E-mail: cep.uniceub@uniceub.br

CARTA DE ACEITE DO ORIENTADOR

**CENTRO UNIVERSITÁRIO DE BRASÍLIA
CURSO DE EDUCAÇÃO FÍSICA
TRABALHO DE CONCLUSÃO DO CURSO - TCC**

Declaração de aceite do orientador

Eu, Hetty Lobo, declaro aceitar orientar o (a) aluno (a) Tácio Fabiano Santos Paz no trabalho de conclusão do curso de Educação Física do Centro Universitário de Brasília – UniCEUB.

Brasília, 10 de agosto de 2016.



ASSINATURA



CARTA DE DECLARAÇÃO DE AUTORIA

CENTRO UNIVERSITÁRIO DE BRASÍLIA
CURSO DE EDUCAÇÃO FÍSICA

TRABALHO DE CONCLUSÃO DO CURSO - TCC

Declaração de Autoria

Eu, Tácio Fabiano Santos Paz , declaro ser o (a) autor(a) de todo o conteúdo apresentado no trabalho de conclusão do curso de Educação Física do Centro Universitário de Brasília - UniCEUB. Declaro, ainda, não ter plagiado a idéia e/ou os escritos de outro(s) autor(s) sob a pena de ser desligado(a) desta disciplina uma vez que plágio configura-se atitude ilegal na realização deste trabalho.

Brasília, 22 de Novembro de 2016.



Orientando



**FICHA DE RESPONSABILIDADE DE
APRESENTAÇÃO DE TCC**

Eu, Tácio Fabiano Santos Paz RA: 21365070 me responsabilizo pela apresentação do TCC intitulado A utilização da bicicleta para promoção da saúde e sustentabilidade, no dia 18/11 do presente ano, eximindo qualquer responsabilidade por parte do orientador.



ASSINATURA

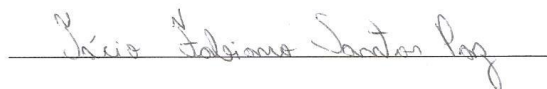


AUTORIZAÇÃO

Eu, Tácio Fabiano Santos Paz

RA 21365070, aluno (a) do Curso de Educação Física do Centro Universitário de Brasília - UniCEUB, autor(a) do artigo do trabalho de conclusão de curso intitulado A utilização da bicicleta para promoção da saúde e sustentabilidade autorizo expressamente a Biblioteca Reitor João Herculino utilizar sem fins lucrativos e autorizo o professor orientador a publicar e designar o autor principal e os colaboradores em revistas científicas classificadas no Qualis Periódicos – CNPQ.

Brasília, 22 de NOVEMBRO de 2016.



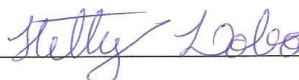
Assinatura do Aluno



FICHA DE AUTORIZAÇÃO DE ENTREGA DA VERSÃO FINAL DE TCC

Venho por meio desta, como orientador do trabalho, A utilização da bicicleta para promoção da saúde e sustentabilidade do aluno (a) Tácio Fabiano Santos Paz autorizar sua apresentação no dia 18/11/2016 do presente ano.

Sem mais a acrescentar,



Orientador

