

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAIBA  
CENTRO DE CIÊNCIAS DA SAÚDE  
DEPARTAMENTO DE EDUCAÇÃO FÍSICA  
CURSO DE EDUCAÇÃO FÍSICA

A PRÁTICA DO CICLISMO DESPORTIVO EM JOÃO PESSOA

JOSÉ JOAQUIM SILVA DO NASCIMENTO

**JOÃO PESSOA/PB**

**2010**

JOSÉ JOAQUIM SILVA DO NASCIMENTO

A PRÁTICA DO CICLISMO DESPORTIVO EM JOÃO PESSOA

Trabalho de conclusão de curso, sob a forma de monografia, apresentado à disciplina Monografia, com o objetivo de obter o diploma de graduação do curso de Educação Física, do Centro de Ciências da Saúde, da Universidade Federal da Paraíba.

CLIMÉRIO AVELINO DE FIGUEREDO

João Pessoa/PB  
2010

N244p Nascimento, José Joaquim Silva do

**A Prática do ciclismo desportivo em João Pessoa / José Joaquim Silva do Nascimento. - - João Pessoa: [s.n.], 2010.**

37 f.: il. -

*Orientador: Climério Avelino de Figueiredo.*

*Monografia (Graduação) – UFPB/CCS.*

*1. Ciclismo. 2. Bicicleta. 3. Prática esportiva.*

JOSÉ JOAQUIM SILVA DO NASCIMENTO

A PRÁTICA DO CICLISMO DESPORTIVO EM JOÃO PESSOA

Trabalho de conclusão de curso, sob a forma de monografia, apresentado à disciplina Monografia, com o objetivo de obter o diploma de graduação do curso de Educação Física, do Centro de Ciências da Saúde, da Universidade Federal da Paraíba

Data de defesa: 14 de julho de 2010

Resultado: Aprovado

Banca Examinadora

Climério Avelino de Figueredo \_\_\_\_\_  
UFPB/CCS/DFP

Eugênio Pacelli do Nascimento \_\_\_\_\_  
UFPB/CCS/DFP

José Ricardo de Assis Nunes \_\_\_\_\_  
UFPB/CCS/DFP

## RESUMO

O Ciclismo desportivo é muito praticado no mundo, especialmente nos países europeus e nos Estados Unidos da América. O mesmo ocorre com o ciclismo utilitário. O Brasil e João Pessoa não têm tradição nesta modalidade. Estima-se que na cidade haja apenas cerca de 150 ciclistas da categoria estrada, a mais importante. Este trabalho tem como objetivo discutir como o ciclismo desportivo é praticado em João Pessoa. Para isto foi aplicado um questionário semi-estruturado a 40 ciclistas da categoria estrada. Os resultados mostram que o ciclismo em João Pessoa é feito de forma precária por falta de condições econômicas, estruturais e organizativas. Não existem infra-estrutura, como ciclovias, nem organização do trânsito em função dos ciclistas. Do ponto de vista financeiro, a ajuda que eles recebem é mínima. A tudo isto se soma a desorganização da categoria. Em função disto, ela não tem papel de destaque no cenário nacional. No entanto, os ciclistas veem esta prática como benéfica para eles, por lhes proporcionar uma vida mais saudável e feliz, e também para a cidade de João Pessoa, por contribuir para a melhoria da sua qualidade de vida. É necessário que os governos, nas três esferas de poder, criem políticas públicas que incrementem esta modalidade esportiva em razão dos benefícios que ela proporciona aos indivíduos e à sociedade.

Palavras chaves: ciclismo, bicicleta, prática desportiva.

## ABSTRACT

Cycling is a sport much practiced in the world, especially in European countries and the United States of America. The same goes for utility cycling. Joao Pessoa Brazil and have no tradition in this sport. It is estimated that in the city there are about 150 cyclists from the road category, the most important. This paper aims to discuss how the cycling sport is practiced in Joao Pessoa. For this we applied a semi-structured questionnaire to 40 cyclists from the road category. The results show that cycling in Joao Pessoa is done on precarious economic, structural and organizational conditions. There is no infrastructure such as bike lanes or traffic organization on the basis of cyclists. From the standpoint of financial aid they receive is minimal. This all adds to the clutter category. Because of this, she has no role in the national scene. However, cyclists see this practice as beneficial for them, give them a healthier and happier life, and also for the city of Joao Pessoa, which contributes to improving their quality of life. It is necessary that governments, in the three spheres of power, create public policies that enhance this sport because of the benefits it provides to individuals and to society.

Keywords: cycling, bicycles, sports.

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Perfil dos ciclistas desportistas segundo a faixa etária, a naturalidade e o estado civil.....	18
Tabela 2 - Perfil dos ciclistas desportistas segundo a escolaridade e a renda bruta familiar.....	20
Tabela 3 - Perfil dos ciclistas desportistas, segundo a profissão.....	21
Tabela 4 - Tempo de prática do ciclismo pelos sujeitos da pesquisa.....	22
Tabela 5 - Número de dias por semana em que os ciclistas fazem treinamento.....	23
Tabela 6 - Tempo de duração de cada treino, em hora.....	24
Tabela 7 - Participação do ciclista desportista em competições estaduais e nacionais.....	26
Tabela 8 - Despesas mensais com a prática do ciclismo desportivo.....	28
Tabela 9 - Principais dificuldades para a prática do ciclismo desportivo em João Pessoa....	29
Tabela 10 - Sugestões para o incremento do ciclismo desportivo em João Pessoa.....	30
Tabela 11- Motivos para praticar o ciclismo desportivo .....	31
Tabela 12 - Benefícios individuais advindos da prática do ciclismo desportivo.....	32
Tabela 13 - Benefícios para a cidade, advindos da prática do ciclismo desportivo.....	33

## SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO .....	7
1.1 CICLISMO E SUA IMPORTÂNCIA SOCIAL.....	7
1.2 O CICLISMO EM JOÃO PESSOA.....	8
1.3 OBJETIVO GERAL .....	10
1.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	10
2 A PRÁTICA DO CICLISMO .....	11
2.1 REVISÃO DE LITERATURA.....	11
2.1.1 Aspectos Históricos do Ciclismo .....	11
2.1.2 O Ciclismo Desportivo .....	12
2.1.3 Os Benefícios Advindos da Prática do Ciclismo .....	13
2.2 METODOLOGIA .....	16
2.2.1 Caracterização da Pesquisa.....	16
2.2.2 População e Amostra .....	16
2.2.3 Instrumento de Medida.....	16
2.2.4 Procedimento .....	16
2.2.5 Tratamento e Análise dos dados .....	17
2.2.6 Considerações Éticas.....	17
2.3 RESULTADOS E DISCUSSÃO .....	18
2.3.1 O Perfil do Ciclista Desportista .....	18
2.3.2 A Prática do Ciclismo Desportivo.....	21
2.3.3 Condições Econômicas, Estruturais e Organizacionais do Ciclismo Desportivo.....	27
2.3.4 Motivações e Benefícios do Ciclismo Desportivo .....	31
3 CONCLUSÃO .....	34
REFERÊNCIAS .....	36

# 1 INTRODUÇÃO

## 1.1 O CICLISMO E SUA IMPORTÂNCIA SOCIAL

A bicicleta serve a milhões de brasileiros nos seus deslocamentos diários para a escola, para o trabalho, para o lazer ou para a prática do ciclismo desportivo. Sua utilização proporciona várias vantagens, tais como: não agride o meio ambiente, possui flexibilidade diante de congestionamentos, contribui para a melhoria da saúde daqueles que a utilizam, não exige altos investimentos, etc.

No entanto, utilizar a bicicleta, em grande parte do Brasil, é arriscado, pois o ciclista corre grande risco na sua integridade física devido à falta de infra-estrutura adequada para circulação nas vias públicas, à falta de ciclovias que permitam pedalar com mais segurança além da inexistência de estacionamentos adequados (ALVES, 2007).

Embora o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) especifique vários direitos para o ciclista, não há uma cultura de respeito a ele, como não há uma cultura de respeito ao pedestre. Estes problemas dificultam a prática do ciclismo, quer seja o ciclismo desportivo quer seja o ciclismo utilitário, motivo pelo qual não há tradição neste esporte em nosso país. Isto se reflete na participação do Brasil em competições internacionais como os jogos olímpicos, onde nunca um ciclista brasileiro ganhou uma medalha. Nesta competição, o Brasil sempre participa com equipes pequenas (ALVES, 2007).

No entanto, o ciclismo é importante não apenas como prática desportiva, mas como uma prática que pode colaborar na resolução de problemas de diversas áreas da vida social, problemas estes que estão postos na ordem do dia, no Brasil e no mundo, no campo da saúde, da vida urbana, da preservação do meio ambiente.

No campo da saúde, destacam-se o sedentarismo, o sobrepeso e a obesidade, que são responsáveis por diversas doenças. Sobrepeso e obesidade têm como causas principais a má alimentação e o sedentarismo (MENDONÇA; ANJOS, 2004).

No Brasil e no mundo sobrepeso e obesidade têm aumentado de forma considerável, caracterizando uma epidemia e por isto são considerados importantes problemas de saúde pública.

Na resolução destes problemas, a prática de atividades físicas e desportivas tem papel importante. O ciclismo pode ser uma destas modalidades.

No campo da preservação do meio ambiente, a cada dia se torna evidente a necessidade de reduzir a emissão de gás carbônico, principal responsável pela destruição da camada de ozônio e do aquecimento global.

Uma das principais fontes de emissão de gás carbônico são os automóveis movidos pelos derivados do petróleo. Uma importante saída é a disseminação do uso de bicicletas (SUPLICY, 2007). O seu uso de bicicleta para o lazer e para o deslocamento para o trabalho e para a escola (ciclismo utilitário) está em íntima relação com a prática do ciclismo desportivo. Nos países onde as pessoas utilizam a bicicleta frequentemente para os deslocamentos cotidianos, a prática do ciclismo desportivo é disseminada.

No campo da segurança, constata-se que tem aumentado intensamente a prática de atos violentos, muitos deles resultando em homicídios. A violência, principalmente a violência urbana, é mais preponderante entre os jovens. Sem muitas perspectivas de satisfação de suas expectativas, em função da falta de qualificação e de emprego, muitos jovens se envolvem com as drogas e com grupos que fazem da violência uma forma de projeção nos grupos sociais onde estão inseridos (FERREIRA, 2008).

É largamente sabido que o jovem gosta muito de praticar esportes e que esta prática os distancia das drogas e das ações violentas. Portanto, a prática do ciclismo desportivo pode ser uma alternativa para a resolução deste problema.

## 1.2 O CICLISMO EM JOÃO PESSOA

João Pessoa, por ter topografia plana e por ser de porte médio, é uma cidade ideal para a prática do ciclismo desportivo e para o uso de bicicletas para os deslocamentos cotidianos (ciclismo utilitário). Contudo, pela falta de tradição, de ciclovias, de organização no trânsito, de estacionamentos seguros e de outras condições, o ciclismo, em seus diversos tipos, é muito incipiente em nossa cidade.

O uso de bicicleta é restrito às pessoas de baixa renda que não têm emprego formal e não tem condições de pagar passagem nos transportes públicos tradicionais (ALVES, 2007).

Com relação ao ciclismo desportivo em João Pessoa, podemos dizer que ele é muito incipiente. Poucos o praticam. Além da limitação advinda da pouca prática do ciclismo utilitário, outros fatores contribuem para isto.

Em primeiro lugar, praticar ciclismo desportivo exige considerável aporte financeiro, pelos custos das bicicletas apropriadas, das peças de reposição, das vestimentas, dos

equipamentos, e da alimentação diferenciada, etc. Numa cidade, como João Pessoa, onde a renda *per capita* é muito baixa, é difícil arcar com estes custos.

Outra dificuldade é a ausência de políticas públicas consistentes para o setor, das três esferas de governo. Exceto iniciativas isoladas como o programa Bolsa Atleta e a construção de pequenos trechos de ciclovias o ciclista desportista de João Pessoa não conta com incentivos governamentais.

Também há que considerar a desorganização da categoria. A Federação Paraibana de Ciclismo não consegue organizar o conjunto dos ciclistas, para o que seria necessária uma massiva filiação à entidade, a organização de competições durante todo o ano e com continuidade, a existência de orientação técnica àqueles que mais necessitassem e a obtenção de patrocínios públicos e da iniciativa privada para os ciclistas.

Segundo estimativa da Federação Paraibana de Ciclismo (FPC), há cerca de 450 ciclistas de todas as modalidades no Estado da Paraíba. Destes, cerca de 250 são da categoria estrada. Desta categoria, estima-se que haja 160 em João Pessoa. Há seis clubes e quatro equipes de ciclistas desportistas da categoria estrada, o que um número muito pequeno.

Em termos de competição, não há um calendário de corridas organizado e sistemático. Exceto algumas corridas tradicionais, como a de cinco de agosto, não há uma data fixa para a sua realização.

Por isto, apenas duas corridas paraibanas fazem parte do calendário da Confederação Brasileira de Ciclismo. Como o rank dos atletas é feito com base no calendário nacional e como os ciclistas paraibanos não têm condições de participar da quase totalidade das corridas realizadas em outros estados, eles não conseguem obter boas colocações no rank nacional.

Como conseqüência disto apenas quatro ciclistas paraibanos receberam bolsa atleta do programa nacional. Resta, então, a ajuda financeira da esfera estadual e municipal. Quando da realização de corridas na região Nordeste, os ciclistas paraibanos ficam numa verdadeira maratona nos órgãos públicos e nos gabinetes de políticos para conseguirem ajuda financeira, subtraindo tempo precioso da preparação para a competição.

Tendo em vista a importância desta prática, pelos motivos acima expostos e pela sua precária situação em João Pessoa, resolvemos fazer discussão desta questão, investigando a visão daqueles que têm mais interesse neste problema, que são os ciclistas.

Nosso estudo, embora modesto, pode oferecer uma contribuição para o melhor conhecimento dos diversos aspectos da situação.

### 1.3 OBJETIVO GERAL

Investigar a prática do ciclismo desportivo em João Pessoa, na visão dos ciclistas

### 1.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Traçar o perfil do ciclista desportista de João Pessoa;

Identificar as principais características da prática do ciclismo desportivo;

Fazer um levantamento das dificuldades mais importantes para a prática do ciclismo e as sugestões para sua superação;

Identificar as motivações para a prática do ciclismo e os benefícios que ela traz para seus praticantes e para a cidade.

## 2 A PRÁTICA DO CICLISMO DESPORTIVO

### 2.1 REVISÃO DA LITERATURA

#### 2.1.1 Aspectos Históricos do Ciclismo

O ciclismo é um dos esportes mais tradicionais do mundo, principalmente na Europa onde é um dos mais praticados e assistidos. Sua origem remonta ao século XIX, quando foram fabricadas as primeiras bicicletas modernas (DIEFENTHAELER, 2007). No entanto, bem antes, bicicletas rudimentares já eram fabricadas, e com elas se iniciou a atividade de pedalar.

Para alguns, a bicicleta nasceu na Itália e seus inventores foram os irmãos Luca Dlobuig. Ela se chamava Baical e era movida com os próprios pés. Para outros, a mais antiga das bicicletas foi feita na França, e era chamada “cavalinho-de-pau”. Esta primeira versão, surgida em Paris, 1818, não possuía pedais e provocava muito cansaço em quem a utilizava.

No ano de 1840, Kirkpatrick Macmillan inventou um tipo de pedal, colocado junto à roda traseira por meio de um manete. Este sistema era semelhante ao dos carrinhos de pedais usados por crianças. Este dispositivo deu a bicicleta mais rapidez e estabilidade.

Em 1861, o francês Pierre Michaux, que construía carruagens, equipou uma bicicleta, cujas rodas dianteiras eram maiores que a traseira, com pedais, que transmitiam movimento ao veículo. Fazia 12 Km/h. Chamada de velocipede, é considerada a primeira bicicleta moderna (AMSTRONG, 2006).

A primeira bicicleta a possuir um sistema com corrente ligada às rodas foi projetada por H.J.Lawson, no ano de 1874. Na década de 1880, o inventor inglês John Kemp Starley projetou uma bicicleta semelhante as atuais. A primeira fábrica de bicicletas do mundo foi criada em 1875 e chamava-se Companhia Michaux.

Em 1885, começou a produção de bicicletas com rodas do mesmo tamanho, chamadas bicicletas de segurança. Em 1888, o irlandês John Boyd Dunlop adicionou os pneus às rodas. Em 1893, o design da bicicleta já havia se consolidado e, a partir daí, o veículo se popularizou e até hoje é um veículo de transporte universal. Com a instalação de fábricas, as bicicletas

passaram por um contínuo processo de aprimoramento, dando-lhe funcionalidade, segurança, beleza e diversidade (ALMEIDA, 2009).

A partir de então, a bicicleta passou a ser um tipo de veículo de largo uso, em função de seu baixo custo de aquisição e de manutenção em comparação com outros veículos, como as carruagens e, posteriormente, com o automóvel. Mesmo no auge da era do automóvel movido a combustível fóssil, período antes da crise do petróleo e da constatação dos efeitos danosos ao meio ambiente, pela liberação de gases tóxicos, a bicicleta sempre teve um papel de destaque como instrumento facilitador da locomoção das pessoas, principalmente na zona rural, nas pequenas e médias cidades, nos países subdesenvolvidos e em países onde havia preocupação com a preservação do meio ambiente.

No Brasil, ainda hoje, a bicicleta é um veículo ao qual a maioria das pessoas pode ter acesso, especialmente as pessoas de renda baixa, que as utilizam como meio de transporte e lazer.

### 2.1.2 O Ciclismo Desportivo

Com a popularização da bicicleta, sua produção em série e a melhoria de sua funcionalidade, ela passou a ser usada para a prática desportiva, surgindo o ciclismo. Como esporte, ele surgiu no século XIX, na Inglaterra.

A primeira prova internacional ocorreu em Paris, chamada de Paris-Rouen. O percurso de 123 km foi vencido pelo inglês John Moore. Com a proliferação do esporte, em 1890, foi construído, também em Paris, o primeiro velódromo do mundo (CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE CICLISMO, 2009).

O ciclismo é praticado de diversas maneiras e com regras diversificadas. As principais categorias são: provas em estradas, provas em pistas e provas de montanha e é praticado com diversos tipos e modelos de bicicletas. Ele faz parte dos Jogos Olímpicos desde a primeira edição da era moderna (1896), que foi realizada em Atenas (TUCHE, 2001).

Na 29ª edição dos Jogos Olímpicos, realizada em Beijing (China), o ciclismo contou com 18 provas, num total de 54 medalhas. Os cinco países que mais ganharam medalhas nestas olimpíadas foram: Reino Unido, França, Espanha, Estados Unidos da América (USA) e Alemanha.

O desempenho dos diversos países nas últimas olimpíadas mostra que os países europeus e os EUA são os países onde o ciclismo desportivo é mais praticado. Também nestes

países são muito importantes o ciclismo recreativo e o ciclismo utilitário. Nos EUA, o ciclismo recreativo é a sexta atividade recreativa mais preferida, com cerca de 45 milhões de praticantes (AMSTRONG, 2006). Na Itália, o ciclismo desportivo é o sexto esporte mais praticado, com cerca de 1.300.000 praticantes (MARIN, MAGNELLI, 2008).

Desempenho semelhante se observa na França, detentora da prova ciclística mais importante do mundo, a volta da França, para a qual é direcionada intensa cobertura da mídia esportiva e que é apaixonadamente acompanhada pela maioria dos franceses, notadamente aqueles que vivem nas imediações do seu trajeto.

### 2.1.3 Os Benefícios Advindos da Prática do Ciclismo

O exercício físico acarreta efeitos sobre todos os sistemas orgânicos, notadamente o cardiocirculatório e o respiratório (DANTAS, 2003). O correto funcionamento do sistema cardiorrespiratório melhora a qualidade de vida e leva a uma série de adaptações no organismo, tais como: aumento da massa muscular e da mioglobina nas fibras musculares, levando a um melhor aproveitamento das reservas de glicogênio. Também favorece o aproveitamento das gorduras, através do sistema aeróbico (MARTINS, GIANNICH, 2003).

Estudos recentes realizadas nos Estados Unidos da América indicaram que a atividade aeróbica de alta intensidade não é absolutamente necessária para produzir benefícios e que atividades como exercícios de peso ou resistência, ioga e outros anaeróbios têm produzido efeitos positivos sobre o bem-estar psicológico. Entretanto, o exercício aeróbico, como o ciclismo, potencializa esses efeitos (FERNANDES FILHO, 2005).

A prática de exercícios intensos leva a pessoa a produzir endorfinas, que são liberadas durante exercícios longos e contínuos, com intensidade entre moderada e alta, como a natação, a corrida e o ciclismo, causando uma sensação de bem-estar.

As evidências sugerem uma relação positiva entre exercícios e bem-estar psicológico. Várias hipóteses, tanto psicológicas quanto fisiológicas, foram propostas para explicar como o exercício aumenta o bem-estar, propondo-se uma interação entre mecanismos fisiológicos e psicológicos (FERNANDES FILHO, 2005), numa abordagem holística, que não é corriqueira na Biomedicina, racionalidade médica ocidental, mas que é próprio das racionalidades médicas holísticas e integrais, como a Homeopatia, a Medicina Ayurvédica e a Medicina Tradicional Chinesa (BRASIL, 2006).

Os pesquisadores propõem mecanismos psicológicos e fisiológicos como responsáveis pelos efeitos positivos do exercício sobre o bem-estar psicológico. Mecanismos fisiológicos:

aumento no fluxo sanguíneo cerebral, mudanças nos neurotransmissores cerebrais, como a norepinefrina, as endorfinas e a serotonina, aumento no consumo máximo de oxigênio e liberação de oxigênio para os tecidos cerebrais e redução na tensão muscular. Mecanismos psicológicos: desligamento dos problemas cotidianos, aumentada sensação de autocontrole, sentimento de competência, interações sociais positivas e melhora no autoconceito e na auto-estima (FERNANDES FILHO, 2005).

A prática do ciclismo, preferencialmente praticada em caráter não competitivo, trás benefícios fisiológicos e benefícios psicológicos como um bom condicionamento físico e um relaxamento mental. A atividade física, de maneira geral, promove uma melhoria no estado de humor, com a diminuição da tensão, da ansiedade, da depressão e da raiva e aumento no vigor, que pode durar horas após os exercícios (WERNECK, 2006).

O consumo calórico de um ciclista de 70 Kg, pedalando a uma velocidade de 18km/h é de 7 a 8 Kcal/min, em média, com variações dependendo do tipo de terreno e combinação de marchas, etc. Este elevado consumo calórico faz com que o ciclista mantenha o peso adequado, evitando o sobrepeso e a obesidade (FERNANDES FILHO, 2005).

Portanto, o ciclismo é uma atividade com grande efetividade na perda de peso, o que se constitui um fator importante tendo em vista os altos índices de pessoas acima do peso e obesas no dias atuais. A prática do ciclismo, ou outras atividades físicas, aumenta a adesão a outros tipos de tratamento da obesidade, como as dietas, pois aumenta a auto-estima e diminui a ansiedade (MENDONÇA; DOS ANJOS, 2004).

A prática do ciclismo e outras atividades físicas que exigem alto esforço levam à diminuição dos níveis da fração LDL e aumento da fração HDL, bem como aumento da imunidade, em função do aumento dos linfócitos (MARTINS; GIANNICH, 2003).

A atividade ciclística aumenta o volume de sangue ejetado a cada sístole, levando à diminuição dos batimentos cardíacos, ao mesmo tempo, aumenta a captação de oxigênio pelos alvéolos, seu transporte para os tecidos e sua utilização no âmbito da célula (DANTAS, 2003).

No entanto, como outras atividades físicas, notadamente aquelas que envolvem maior esforço, o ciclismo precisa ser feito com cuidado. Estes cuidados estão relacionados à condição de saúde da pessoa, à frequência e à intensidade com que ele é feito e às condições do equipamento utilizado, no caso a bicicleta.

As diversas partes que a compõem devem ter harmonia entre si e com o biótipo do ciclista (SHOROEDER, 2005). Quando estes cuidados não são observados, podem surgir

diversos problemas, notadamente no aparelho osteoarticular. Como exemplo destes problemas, temos as dores musculares, as dores articulares e as dores na coluna vertebral.

## 2.2 METODOLOGIA

### 2.2.1 Caracterização da Pesquisa

Esta pesquisa é um estudo de caso, pautada na abordagem quali-quantitativa. Foi desenvolvida no âmbito do município de João Pessoa e que visou a investigar a prática do ciclismo desportivo na visão de seus praticantes, com ênfase na caracterização do perfil do ciclista desportivo, nas características desta prática, nas motivações para a sua realização, bem como nas dificuldades encontradas e nas sugestões para superá-las. Também investigou os benefícios do ciclismo para os seus praticantes e para a cidade de João Pessoa.

### 2.2.2 População e Amostra

Consideramos como população para esta pesquisa todos os ciclistas desportistas de João Pessoa, da modalidade estrada, considerando como tal aquele que pratica o ciclismo com a intenção de participar de competições da modalidade, em qualquer âmbito: local, estadual, nacional e internacional o que corresponde a cerca de 150 indivíduos segundo estimativa da Federação Paraibana de Ciclismo (FPC).

Como amostra, entrevistamos 40 ciclistas, da categoria estrada por ser a mais representativa, em termos quantitativos e em relação ao número de competições que ocorrem em nosso Estado.

### 2.2.3 Instrumento de Medida

Para a realização do trabalho, utilizamos um questionário semi-estruturado, com questões predominantemente abertas.

### 2.2.4 Procedimento

A aplicação dos questionários foi feita em locais de aglomeração de ciclistas, como competições e treinos coletivos. Cada ciclista da amostra o respondeu individualmente. As dúvidas que surgiram quanto da aplicação do questionário foram esclarecidas pelo autor do estudo.

#### 2.2.5 Tratamento e Análise dos Dados

Ao final da coleta dos dados, estes foram analisados e dispostos em tabelas de acordo com as categorias que foram pesquisadas.

#### 2.2.6 Considerações Éticas

Este estudo teve seu projeto aprovado no Conselho de Ética do Hospital Universitário Lauro Wanderley (HULW). Todos os ciclistas que responderam ao questionário o fizeram voluntariamente. Previamente, eles foram informados sobre todos os aspectos da pesquisa e leram e assinaram o termo de consentimento.

Os dados são apresentados sem vinculação explícita com quem os forneceu.

## 2.3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Para fazermos a análise dos dados coletados através dos questionários, os agrupamos em quatro categorias. A primeira diz respeito ao perfil do ciclista, onde constam informações como idade, naturalidade, nível de instrução ou escolaridade, gênero, estado civil, profissão e renda bruta familiar.

A segunda categoria de dados engloba aqueles que se referem à prática do ciclismo em si, como o tempo que o pratica, se o faz exclusivamente ou se tem outra ocupação, com que frequência treina e qual a duração do treinamento, se recebe orientação de profissionais especializados, se participa de competições e se utiliza a bicicleta para outras finalidades como o ciclismo utilitário

A terceira categoria contempla os dados atinentes às condições econômicas, estruturais e organizativas nas quais se insere a prática do ciclismo desportivo. Aqui estão os dados relacionados ao montante das despesas e à ajuda financeira à prática do ciclismo, as dificuldades que o ciclista desportista encontra para praticar esta atividade em João Pessoa, que sugestões ele dá para superar estas dificuldades.

A quarta categoria agrupa os dados relacionados aos motivos para praticar o ciclismo e os benefícios individuais e coletivos advindos desta prática.

### 2.3.1 O Perfil dos Ciclistas Desportistas

Tabela 1

Perfil dos ciclistas desportistas segundo a faixa etária, a naturalidade e o estado civil

	Sexo		Faixa etária (em anos)					Naturalidade		Estado Civil	
	♂	♀	< 20	20-30	30-40	40-50	> 50	J. P.	Outras	S	C
F	35	5	7	14	7	6	1	19	21	18	22

---

P	87,5	12,5	17,5	35,0	17,5	15,0	2,5	47,5	52,5	45,0	55,0
---	------	------	------	------	------	------	-----	------	------	------	------

---

F = frequência; P = percentual em %; ♂ = masculino; ♀ = feminino; J. P. = João Pessoa. S= solteiro C= casado

O ciclismo desportivo é uma modalidade praticada majoritariamente por homens, visto que exige muita força física. Também há uma tradição cultural nesta predominância masculina. No entanto, como ocorre em outras áreas da vida social e econômica, as mulheres começam a participar do ciclismo, como prova o fato das quatro ciclistas mulheres estarem na faixa etária dos 20 aos 30 anos.

As precárias condições econômicas, organizativas e estruturais nas quais se pratica o ciclismo também contribui para esta situação. Quase todos os ciclistas desportistas de João Pessoa têm outras ocupações. Por isto, eles fazem treinamentos durante a madrugada, o amanhecer e à noite, horários sabidamente inseguros, principalmente se o ciclista treina sozinho ou com outro ciclista. Para as mulheres, esta insegurança é maior.

No caso da naturalidade dos ciclistas desportistas de João Pessoa, 45% deles são naturais de João Pessoa, 55% são naturais de outras cidades paraibanas ou de cidades de outros estados. Como João Pessoa é a cidade pólo para todo o Estado da Paraíba e para algumas cidades de outros estados, este percentual é compreensível.

Provavelmente, a grande maioria destes imigrantes veio para João Pessoa por outros motivos. No entanto, alguns deles, principalmente entre os mais novos, vieram para João Pessoa com o intuito de praticar o ciclismo numa perspectiva profissional ou semi-profissional.

Em relação à faixa etária dos ciclistas desportistas, o predomínio é daqueles que têm entre 20 e 30 anos (35%), seguida dos que têm até 20 anos e dos que têm entre 30 e 40 anos, ambos com 17,5%. Além do fato de esta modalidade desportiva exigir um tipo de condicionamento físico mais apropriado a pessoa jovens, é importante ressaltar que, à medida que avançam na idade, há uma tendência dos ciclistas abandonarem a prática desportiva, pela necessidade de prover a sustentação econômica da família com atividades profissionais distintas.

Os percentuais de solteiros (45%) e casados (55%) são compatíveis com a distribuição dos sujeitos nas diversas faixas etárias, com discreto desvio para o grupo dos solteiros, já que o status de casado dificulta a prática do ciclismo desportivo em função das despesas e do tempo gastos nos treinamentos e nas competições.

Tabela 2

Perfil dos ciclistas desportistas segundo a escolaridade e a renda bruta familiar

Escolaridade				Renda bruta familiar mensal (R\$)			
1° C	2° C	3° I	3° C	< 1000	1000-2000	2000-3000	> 3000
11	20	1	8	10	14	9	6
27,5	50,0	2,5	20,0	25,0	35,0	22,5	15,0

F = freqüência; P = percentual em %; C = grau completo; I = grau incompleto.

Na escolaridade dos ciclistas desportistas pode ser considerada como importante o fato de não haver analfabetos ou pessoas com o primeiro grau incompleto, o que eleva o percentual referente aos demais níveis de escolaridade em relação à população em geral.

Também pode ser considerado alto o percentual dos que têm o terceiro grau completo (20%). Este perfil pode ser explicado por dois fatores. O primeiro é que a prática desportiva é mais comum entre os mais escolarizados. O segundo é que o ciclismo desportivo é uma modalidade desportiva cara e a renda aumenta de acordo com o aumento da escolaridade.

Em relação à renda bruta familiar, o maior percentual é dos que a têm na faixa de R\$ 1.000,00 a R\$ 2.000, (35%), seguidos dos que a têm na faixa abaixo dos R\$ 1.000,00. A prática do ciclismo desportivo implica despesas consideráveis com a compra e a manutenção da bicicleta e dos acessórios, com uma alimentação diferenciada, com a participação em competições e com o tempo que é subtraído das atividades laborais. Daí porque a renda bruta familiar dos ciclistas desportistas é mais alta em relação à renda da população em geral.

Tabela 3

Perfil dos ciclistas desportistas, segundo a profissão

		Profissão					
		Mecânico	Empresário	Estudante	Ciclista	Militar	Outra
F		8	4	4	3	3	18
P		20,0	10,0	10,0	8,0	8,0	45,0

F= frequência; P= percentual

Entre as profissões dos ciclistas desportistas de João Pessoa, destacam-se os mecânicos (20%) e os empresários e os estudantes, ambos com um percentual de 10%.

Os estudantes têm a ver com a constatação de que a prática desportiva aumenta na medida em que aumenta a escolaridade. Os altos percentuais de mecânicos e de empresários, à primeira vista, inusitados, explica-se pelo fato de eles serem mecânicos e empresários do ramo do ciclismo. Isto faz com que o interesse pela prática desportiva na modalidade seja incentivado e que os seus custos diminuam e operacionalização se seja mais fácil.

### 2.3.2 A Prática do Ciclismo Desportivo

No que diz respeito à dedicação integral, ou não, à prática do ciclismo desportivo, dos 40 sujeitos da pesquisa, apenas três (7,5%) se dedicam integralmente a ela, enquanto 37 (92,5%) o fazem parcialmente. A dedicação exclusiva é própria de atletas profissionais, que auferem sua renda da prática esportiva, através de salário, patrocínio e publicidade, isolados ou em conjunto.

Estas condições só ocorrem com modalidades esportivas largamente praticadas, com competições freqüentes e bem organizadas, que disponham de um público considerável, capaz de financiar a modalidade, mediante a compra de ingresso para assistir as competições, o pagamento de contribuições associativas e a compra de produtos que estejam relacionados à modalidade esportiva ou que sejam anunciados pelos principais atletas.

No Brasil, poucas modalidades esportivas conseguem preencher estas condições, como o futebol de campo, o voleibol, o basquete e mais algumas outras. O ciclismo não está entre estas modalidades, mesmo em grandes centros, muito menos em João Pessoa.

No ciclismo, apenas os atletas de alta performance conseguem a proeza de auferir toda a sua renda de sua prática, mediante o recebimento de salário de equipes organizadas, de bolsas de programas governamentais, de patrocínios privados e de prêmios das competições que vencem. A fora isto, somente aqueles que têm recursos próprios e resolvem financiar a sua escolha.

Tabela 4

Tempo de prática do ciclismo pelos sujeitos da pesquisa

Tempo de prática do ciclismo em anos	Frequência	Percentual
Até um 01	05	12,50%
01 a 05	10	25,00%
05 a 10	09	22,50%
10 a 20	08	20,00%
Acima de 20	08	20,00%
Total	40	100,00%

No que tange há quanto tempo os sujeitos da pesquisa praticam o ciclismo desportivo, há uma distribuição uniforme entre os intervalos de tempo considerados, mostrando que se trata de uma modalidade esportiva com uma constância de ingresso, permanência e egresso, o que é típico de modalidades de pouca tradição e sem feitos expressivos, em algum momento de sua história.

Normalmente, quando um atleta de uma modalidade esportiva consegue um feito de ampla repercussão, nos anos seguintes, há nela um grande ingresso de pessoas. Foi o que ocorreu no tênis, durante a fase áurea de Gustavo Kuerten.

Tabela 5

Número de dias por semana em que os ciclistas fazem treinamento

Números de dias	Frequência	Percentual
01	02	5%
02	05	12,5%
03	11	27,5%
04	08	20%
05	06	15%
06	05	12,5%
07	03	7,5%
Total	40	100%

Um fator importante no desempenho do atleta é o tempo dedicado aos treinamentos. Este tempo pode ser analisado em função da sua duração e sua frequência. Praticamente todas as modalidades desportivas necessitam de treinos diários, excetos no dia que sucede as competições ou final de semana, quando se tem um dia de folga. De cinco a sete dias de treino, é o padrão ideal. Dos 40 sujeitos da pesquisa, apenas 14 deles, correspondendo a 35%, se encaixariam neste padrão.

A maior percentual, 27%, corresponde aos sujeitos que treinam três dias por semana. Este é um dado que mostra a dificuldade do ciclista desportista de João Pessoa alcançar um desempenho razoável nas competições das quais participam.

Podemos afirmar que a necessidade de ter outra ocupação é o principal motivo pelos curtos treinamentos realizados pelos ciclistas.

Tabela 6

Tempo de duração de cada treino, em hora

Duração	Frequencia	Percentual
01	14	35%
02	13	32,5
03	05	12,5%
04	02	5%
Outras	06	15%
Total	40	100%

No ciclismo desportivo, além da frequência dos treinos diários, a duração de cada treino é um fator importante. De acordo com a tabela acima o maior percentual é dos que treinam apenas uma hora. Os que treinam duas horas, tempo que se aproxima do ideal, são 32,5%. A insuficiente duração do tempo de treinamento é resultado do fato de que apenas três sujeitos (7,5%) têm o ciclismo com profissão e apenas dois sujeitos (5%) recebem ajuda para custear as suas despesas.

Tendo que trabalhar em outras atividades para o seu sustento e o da família, o ciclista dispõe de pouco tempo para treinamento e geralmente o faz de madrugada, ao amanhecer, à noite e nos finais de semana.

Pouca frequência dos treinos e curta duração deste são fatores limitantes do seu desempenho, por não colocá-lo nas condições ideais de competitividade.

Para qualquer pessoa que realiza atividades físicas, é necessária a orientação de um profissional especializado. No caso do ciclismo desportivo, que é uma modalidade que exige muito esforço físico, esta necessidade é mais premente. Três profissionais se destacam neste campo: o médico, o educador físico e o nutricionista.

O médico é fundamental para fazer a avaliação inicial e o acompanhamento periódico para saber se o atleta tem as condições de saúde necessárias para a prática de uma modalidade desportiva que muito exige do organismo.

O nutricionista é necessário para estabelecer um cardápio compatível com uma prática que acarreta alto consumo de calorias e precisa de uma considerável massa muscular e o educador físico, para orientar os treinamentos, direcionando-os para a preservação da saúde, a prevenção de danos osteo-articulares e musculares e para o alcance de adequado desempenho.

O nosso estudo mostrou que dos 40 sujeitos, apenas dois (5%) têm alguma orientação, mas ela é insuficiente, pois se trata apenas de um profissional de educação física, sem a orientação dos outros profissionais acima citados.

A falta de orientação, em 95% dos sujeitos, compromete a saúde física e o desempenho do ciclista.

Tabela 7

Participação do ciclista desportista em competições estaduais e nacionais

Participação em competições	Frequencia	Percentual
Estaduais - Todas		
Sim	23	57,5%
Não	17	42,5%
Total	40	100%
Nacionais		
Sim	20	50%
Não	20	50%
Total	40	100%

A participação em competições é uma das condições para que aja o aprimoramento do atleta de qualquer modalidade. Melhor ainda é quando esta participação ocorre em competições de diferentes graus de dificuldade.

Em relação às competições de ciclismo desportivo no Estado da Paraíba, que são poucas, sem regularidade e sem um intervalo apropriado, apenas 57,5% dos 40 sujeitos da pesquisa participam de todas as competições da modalidade que são realizadas na Paraíba e metade deles participam de alguma competição fora da Paraíba, provavelmente em estados vizinhos.

Estes dados são consequência da falta de condições financeiras do ciclista e da dedicação não exclusiva ao ciclismo. A participação em competição implica gasto com o deslocamento e a ausência ao trabalho. Como eles não têm ajuda financeira e têm outras ocupações, fica inviável a participação sistemática em competições locais, regionais e nacionais, comprometendo o aperfeiçoamento dos ciclistas.

Normalmente, nos países onde o ciclismo desportivo é tradicional e largamente praticado, o uso da bicicleta para o ciclismo utilitário também é acentuado. As pessoas usam a bicicleta para ir ao trabalho, à escola, visitar familiares, fazer compras e para outras atividades cotidianas. Na realidade, há uma relação recíproca de estímulo entre o ciclismo desportivo e o utilitário.

Entre os sujeitos de nosso estudo, 16 deles (40%) utilizam a bicicleta com outros fins, como a ir para o trabalho (12), ir para a escola (02) e para praticar o lazer (04). Se o ciclismo desportivo fosse incrementado em João Pessoa, mais pessoas utilizariam a bicicleta com estas finalidades.

### 2.3.3 Condições Econômicas, Estruturais e Organizacionais do Ciclismo Desportivo

O ciclismo desportivo é uma modalidade que necessita um dispêndio financeiro considerável, em função dos custos da aquisição da bicicleta e dos acessórios e a manutenção e a reposição deles, dos custos da alimentação diferenciadas e dos suplementos e dos deslocamentos para as competições.

Salvo aqueles que têm uma boa situação financeira, não há como o atleta arcar sozinho com estes custos, necessitando, então, de ajuda financeira. Esta ajuda pode ser de equipes de ciclismo, de programas governamentais ou de empresas privadas. No entanto, salvo os programas governamentais, os demais tipos de ajuda só acontecem quando a modalidade é bem organizada, com um calendário de competições fixo e com um público considerável.

Como em João Pessoa estas condições não estão presentes, praticamente não há ajuda financeira aos ciclistas.

Dos 40 sujeitos da pesquisa, apenas 04 deles (10%) recebem ajuda financeira. Um deles recebe a bolsa atleta no valor de um salário mínimo e os outros três recebem ajuda de custo de equipes de ciclismo, no valor irrisório de R\$ 100,00 (cem reais).

A falta de condições financeiras do ciclista e de ajuda pública ou privada compromete o seu desempenho, pois ele pratica o ciclismo em condições precárias.

Tabela 8

## Despesas mensais com a prática do ciclismo desportivo

Montante das despesas em reais	Frequência	Percentual
Até 100,00	08	20%
De 101,00 a 200,00	23	57,5%
De 201,00 a 300,00	06	15%
De 301,00 a 400,00	01	2,5%
De 401,00 a 500,00	02	5,0%
Acima de 500,00	02	5,0%

Como consequência da falta de condições financeiras dos ciclistas desportistas e da falta de ajuda pública ou privada, as suas despesas mensais com esta prática são baixas. De acordo com a tabela acima, 20% dos sujeitos gastam até R\$ 100,00 (cem reais) por mês, enquanto 57,5% deles gasta até R\$ 200,00 (duzentos reais) a cada mês, o que representa quantias irrisórias em função das necessidades da modalidade.

É razoável supor que estas despesas são atinentes à manutenção e à reposição da bicicleta, de peças e equipamentos e feitas em caráter emergencial, quando ocorrem quebras ou desgastes insanáveis, normalmente pagas em prestações. Portanto, totalmente alheio a um planejamento sistemático. Por conta disto, a bicicleta e os equipamentos são de qualidade inferior, o que impede o ciclista de ter um bom desempenho.

A falta de tradição do ciclismo desportivo no Brasil, na Paraíba e em João Pessoa, aliada ao pequeno número de praticantes em nossa cidade, é causa e conseqüência do baixo nível organizativo da modalidade.

Um razoável nível de organização implicaria a existência de equipes de ciclismo organizadas e competitivas, clubes de ciclismo e entidades que congregassem todos os ciclistas na esfera estadual e na local, com bom percentual de filiação.

Diferentemente da situação acima exposta, em João Pessoa, existem poucas equipes e estas equipes têm poucos atletas. Por outro lado, não há uma entidade representativa local e a entidade que congrega os ciclistas no âmbito estadual, a Federação Paraibana de Ciclismo (FPC) tem poucos associados.

Esta situação foi captada por nossa pesquisa já que dos 40 sujeitos apenas 17 (42,5) % são filiados a alguma entidade, No entanto, à FPC somente 07 (17,5%) são filiados. As demais filiações são a equipes e a clubes. Além do baixo nível de filiação, a FPC carece de mais dinamismo e participação. A vida da entidade se limita aos aspectos burocráticos, o que concorre para o afastamento dos ciclistas.

Tabela 9

Principais dificuldades para a prática do ciclismo desportivo em João Pessoa

Dificuldades	Frequência	Percentual
Falta de patrocínio	24	60%
Trânsito inadequado para o ciclismo	9	22,5%
Falta de organização das entidades de representação	05	12,5%
Outros	02	5%
Total	40	100%

Inúmeras são as dificuldades encontradas pelo ciclista desportista em João Pessoa. Na opinião dos sujeitos da pesquisa, a principal delas é a falta de patrocínio, citada em 60% das

respostas. Os motivos da falta de patrocínio são a falta de tradição da modalidade, em João Pessoa, o pouco número de praticantes, a desorganização da modalidade, a falta de um calendário de competições, etc., já discutido ao longo deste trabalho.

A segunda causa mais importante, com 22,5% das citações, é o trânsito inadequado à prática do ciclismo. Para o porte de João Pessoa, há poucas ciclovias e elas são recentes. Além disto, o trânsito não é organizado priorizando o ciclista e o pedestre, em que pese as melhorias recentes, nesta direção. Por parte dos motoristas, não há uma cultura de respeito ao ciclista, fazendo com que este fique amedrontado e só use as vias públicas em horários de pouco trânsito, como durante a madrugada.

Tabela 10

Sugestões para o incremento do ciclismo desportivo em João Pessoa

Sugestões	Frequência	Percentual
Mais patrocínio	19	47,5%
Mais organização da modalidade	08	20%
Melhoria do trânsito	05	12,5%
Construção de ciclovias	03	7,5%
Outros	06	15%
Total	40	100%

Como sugestões para incrementar o ciclismo desportivo em João Pessoa, 47,5% dos sujeitos apontaram mais patrocínio para o ciclista e 20% deles apontaram a melhoria na organização da modalidade e 12,5, a construção de ciclovias, o que é coerente com as dificuldades citadas. Nesta questão, o entrevistado poderia fornecer mais de uma sugestão.

### 2.3.4 Motivações e Benefícios do Ciclismo Desportivo

Tabela 11

Motivos para praticar o ciclismo desportivo

Motivos	Frequência	Percentual
Melhorar e manter saúde	18	45%
Obter sensação de prazer e bem-estar	09	22,5%
Proporcionar uma forma de lazer	04	10%
Participar de competições	04	10%
Outros	05	12,5
Total	40	100%

Os principais motivos apontados para a prática do ciclismo foram a melhoria e a manutenção da saúde, com 45% das respostas, e a obtenção de sensação de prazer e bem estar, com 22,5%.

A prática do ciclismo desportivo ou outras modalidades desportivas e as atividades físicas geralmente têm como motivação principal a melhoria da saúde, e a melhoria da auto-estima, pela aquisição de uma boa forma física.

Isto sendo obtido, o indivíduo que o pratica tem a sensação de bem-estar, o que também contribui para que tenha boa saúde. Portanto, as motivações apresentadas são coerentes com o que é normalmente admitido.

Tabela 12

Benefícios individuais advindos da prática do ciclismo desportivo

Benefícios	Frequência	Percentual
Mantém a saúde	20	50%
Proporciona prazer	13	32,5
Mantém a forma física	06	15%
Proporciona uma forma de lazer	01	2,5%
Total	40	100%

Para 50% dos sujeitos, a prática do ciclismo traz como principal benefício a manutenção de uma boa saúde, enquanto que 32,5% afirmaram que a sensação de prazer é o principal benefício. Outros 15% apontaram a manutenção da forma física.

Na realidade os benefícios apontados estão imbricados. A prática de atividades físicas, principalmente, de forma freqüente e intensa como no ciclismo, mantém a forma física, evitando o sobrepeso e a obesidade, dois fatores muito importantes na produção das principais doenças atuais, como as que atingem o aparelho circulatório.

A prática de atividade física de forma vigorosa provoca a liberação de endorfinas, responsável pela sensação de prazer, que, em algumas pessoas, pode levar à dependência. Mas, além do prazer por causas orgânicas, há o prazer de natureza psíquica.

A manutenção de uma boa forma física numa sociedade que cultua o corpo esbelto, repleto de músculos e pobre em gorduras, proporciona um aumento da auto-estima, deixando a pessoa feliz, o que refletirá na melhoria da sua saúde.

Tabela 13

Benefícios para a cidade, advindos da prática do ciclismo desportivo

Benefícios	Frequência	Percentual
Melhora a qualidade de vida	18	45%
Melhoria no trânsito	10	25%
Incremento da prática do ciclismo	08	20%
Aumento no número de competições	05	12,5%
Outros	04	10%
Total	45	100

A respeito dos benefícios que a prática do ciclismo desportivo traz para João Pessoa, 45% dos sujeitos citaram a melhoria da qualidade de vida e 20%, a melhoria no trânsito. Para 20%, o benefício é o incremento da prática do ciclismo.

Nas cidades onde a prática do ciclismo desportivo é freqüente há intenso uso da bicicleta no ciclismo utilitário, o que implica dizer que há muitas ciclovias, organização do trânsito e uma cultura de respeito ao ciclista. A prática do ciclismo geralmente está associada a uma cultura de preservação do meio ambiente, à defesa do uso de energias limpas, da disseminação de áreas verdes e outras coisas similares.

Visto por este ângulo, é inegável que a prática do ciclismo traz melhoria de vida para todos e não só para aqueles que o praticam.

Por outro lado, o uso de bicicleta para os deslocamentos para o trabalho, para as escolas e para outros percursos do cotidiano, contribui para a melhoria do trânsito e para retirar automóveis das ruas das cidades.

### **3 CONCLUSÃO**

No mundo globalizado, o dia a dia das pessoas está totalmente envolvido pela tecnologia. Do despertar, com o toque do celular, ao adormecer, embalado pelo som do Ipod, os indivíduos desfrutam das facilidades dos equipamentos sofisticados, cada vez mais acessível às pessoas.

Se isto tem um lado positivo, por melhorar a qualidade de vida das pessoas, há também um lado negativo que é a dominação das relações sociais pelos hábitos do consumo desenfreado.

Para consumir é necessário ter renda e isto implica cada vez mais a inserção dos membros das famílias no mercado de trabalho. Hoje, sozinho, o homem não pode prover a renda suficiente para as despesas da família. Daí a necessidade da mulher também contribuir com sua renda e, muitas vezes, outros membros da família.

O trabalho sentado e o tempo gasto em casa, ou em outros ambientes sociais, com atividades que não necessitam de movimentação física, estão provocando uma vida sedentária, com os conhecidos efeitos nocivos à saúde.

As atividades físicas (andar, correr, arremessar, etc.), que antes eram inerentes ao trabalho e à vida social, a cada dia passam a ser algo programado e estruturado em modalidades desportivas.

Assim ocorreu com o ciclismo. A bicicleta, no início, era um instrumento usado no deslocamento para o trabalho, para as compras e para a visita a familiares e a amigos (ciclismo utilitário). Depois, ela passou a ser um instrumento para a prática desportiva.

E isto é algo positivo, pois a profissionalização de uma atividade física normalmente estimula a sua prática, de forma amadora.

Em relação ao ciclismo desportivo, este círculo virtuoso é significativo, visto que a bicicleta tem múltiplos usos. E, ao lado de modelos sofisticados, há modelos simples, praticamente acessível a todos. Entre as pessoas de baixa renda é muito comum o uso da bicicleta para ir ao trabalho, para ir às compras, para levar as crianças à escola, etc.

A prática do ciclismo torna-se mais importante quando levamos em consideração que o uso de veículos automóveis, movidos a combustíveis fósseis, provoca grandes danos ao meio ambiente. Uma das saídas é o uso da bicicleta em substituição ao automóvel.

Devido a isto, em muitos países os governos têm estimulado os diversos tipos de ciclismo, dotando as cidades com a infraestrutura necessária e dando incentivo aos atletas das diversas categorias.

No Brasil, semelhante postura não é observada. O ciclismo utilitário é muito comum por absoluta falta de recursos das pessoas para pagar as passagens de ônibus. Para estas pessoas, andar de bicicleta é algo temerário, pela possibilidade de atropelamento. Mas não há outra saída.

Este mesmo raciocínio pode ser aplicado ao ciclismo desportivo. João Pessoa é um retrato fiel do que se observa no Brasil. É pequeno o número de ciclistas e eles não têm ajuda financeira para que possam se dedicar com mais afinco aos treinamentos. A falta de recursos leva à precariedade da prática, que compromete o desempenho e a saúde.

Levando-se em consideração a importância da realização de atividades físicas para a saúde das pessoas e do uso da bicicleta na melhoria do trânsito e na preservação do meio ambiente, urge que os governos, nas três esferas de poder, formulem e implantem políticas públicas no sentido de fortalecer o ciclismo.

Mas, também é necessário que os ciclistas assumam a sua cota de responsabilidade na resolução deste problema. Para que suas demandas tenham visibilidade e viabilidade é imprescindível que haja uma boa organização da categoria em equipes, clubes, associações e federações. Os dirigentes devem ser fortalecidos e cobrados, deixando de ser meros burocratas e passem a ser líderes democráticos que ecoem os desejos da categoria.

## REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Jose Andrade. **O ciclismo nos dias atuais**. Disponível em <http://www.msisports.com.br>. Acesso em: 11 agos 2009
- ALVES, José. **João Pessoa precisa de mais ciclovias**. João Pessoa: A União 05/agos/2007.
- AMSTRONG, Lance. **Programa de Treinamento**. São Paulo: Gaia, 2006.
- BRASIL, Política Nacional de Práticas Integrativas e Complementares no Sistema Único de Saúde. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 03 de maio de 2006.
- DANTAS, Estélio M. **A Prática da Preparação Física**. 5ª Ed. Rio de Janeiro: Shape.
- DIEFENTHAEALLER, Fernando. **Comparativo de Respostas Fisiológicas Absolutas e Relativas Entre Ciclistas e Triatletas**. Revista Brasileira de Medicina Esportiva, Vol. 13, Nº. 03, maio/junho/ 2007).
- FERNADES FILHO, José. **Perfil Dermatoglífico e Somatotípico de Ciclista de Alto Rendimento no Brasil**. Revista de Educação Física, 132, Novembro de 2005, pág. 14-19.
- FERREIRA, Bilman A. A. **As Causas da Violência Urbana**. Disponível em: [www.proconsciencia.com.br](http://www.proconsciencia.com.br). Acesso em: 11/agos/2009.
- MARIN, T; MAGNELLI, S. **Nuovo Progetto Italiano**. Roma: Edilingua, 2008.
- MARTINS, João C. Bouzas; GIANNICHI, Ronaldo S. **Avaliação de Prescrição de Atividades Físicas: guia prático**. 3ª edição. Rio de Janeiro: Shape, 2003.
- MENDONÇA, Cristina Pinheiro; DOS ANJOS, Luiz Antônio. **Aspectos das Práticas Alimentares e da Atividade Física como Determinantes do Crescimento do Sobrepeso/Obesidade no Brasil**. Caderno de Saúde Pública. Rio de Janeiro Maio/Junho 2004.

SCHOROEDER, Iuri Cordeiro. **A Biomecânica do Ciclismo**. Disponível em: [http:// www.Scribd.com](http://www.Scribd.com). Acesso em: 25 jul. 2009.

SUPLICY, Eduardo, M. **O uso de bicicletas e o meio ambiente**. Disponível em: <http://www.rodapaz.org.br>. Acesso em: 11 ago. 2009.

TUCHE, Valter; et al. **Exercício e Bem-estar Psicológico**, in: Fundamentos da psicologia do esporte e do exercício. 2ª ed. São Paulo: Artmed, 2001.

WERNECK, Francisco Zacaron et al. **Efeitos do exercício físico sobre os estados de humor: uma revisão**. Revista Brasileira de Psicologia do Esporte e do Exercício, v. 22-54, 2006.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE CICLISMO. **A prática do ciclismo desportivo**. Disponível em [http:// www.esporte.hsw.uol.com.br](http://www.esporte.hsw.uol.com.br) Acesso em: 23 ago. 2009.