

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS DA SAÚDE
DEPARTAMENTO DE EDUCAÇÃO FÍSICA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO ASSOCIADO EM
EDUCAÇÃO FÍSICA – UEM/UEL

SAULO FERNANDES FERRARI

O CICLISMO EM MARINGÁ: UM PANORAMA
SOCIOLOGICO DA PRÁTICA

Maringá

2024

SAULO FERNANDES FERRARI

**O CICLISMO EM MARINGÁ: UM PANORAMA
SOCIOLOGICO DA PRÁTICA**

Dissertação de Mestrado
apresentada ao Programa de
Pós-Graduação Associado em
Educação Física – UEM/UEL,
para obtenção do título de
Mestre em Educação Física.

Orientador: Juliano de Souza

Maringá
2024

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
(Biblioteca Central - UEM, Maringá - PR, Brasil)

F375c

Ferrari, Saulo Fernandes

O ciclismo em Maringá : um panorama sociológico da prática / Saulo Fernandes Ferrari. -- Maringá, PR, 2024.

120 f.: il. color., figs., tabs., maps.

Orientador: Prof. Dr. Juliano de Souza.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual de Maringá, Centro de Ciências da Saúde, Departamento de Educação Física, Programa de Pós-Graduação em Educação Física, 2024.

1. Sociologia do esporte - Ciclismo. 2. Ciclismo - Modernidade Reflexiva. 3. Ciclismo - Maringá. I. Souza, Juliano de, orient. II. Universidade Estadual de Maringá. Centro de Ciências da Saúde. Departamento de Educação Física. Programa de Pós-Graduação em Educação Física. III. Título.

CDD 23.ed. 796.01

Jane Lessa Monção - CRB 9/1173

SAULO FERNANDES FERRARI

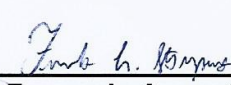
O CICLISMO EM MARINGÁ: UM PANORAMA SOCIOLÓGICO DA PRÁTICA

Dissertação apresentada à Universidade Estadual de Maringá, como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação Associado em Educação Física – UEM/UEL, na área de concentração Práticas Sociais em Educação Física, para obtenção do título de Mestre.

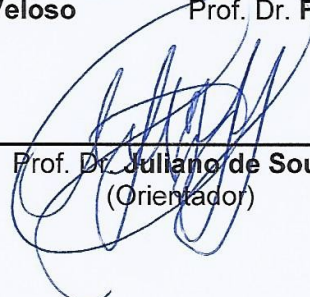
APROVADA em 30 de novembro de 2023.



Prof. Dr. Rafael Campos Veloso



Prof. Dr. Fernando Augusto Starepravo



Prof. Dr. Juliano de Souza
(Orientador)

Dedicatória

Dedico esse trabalho aos meus familiares.

Mãe, obrigado por sempre me apoiar nessa empreitada como exemplo acadêmico para mim. À minha esposa, pelo apoio diário na construção do texto e nos momentos mais angustiantes desta caminhada. Ao meu pai, que é meu ídolo máximo da vida. Ao meu irmão, que é meu melhor amigo e companheiro, o qual conviveu comigo diariamente até os 25 anos, que foi quando nossas vidas ficaram mais distantes uma da outra. E como não agradecer a minha avó querida, que me aturou nos momentos da graduação, companheira e parceira em vários momentos da vida, inclusive durante a pandemia da Covid-19.

Agradecimentos

Agradeço ao Observatório de Educação Física e Esporte (OEFE), pela acolhida em um momento inicial e depois como apoio teórico e exemplo em dado momento na trajetória acadêmica. Por vezes incomodava alguns membros em horários alternativos, pois as dúvidas eram muitas. Gostaria aqui de deixar também meus agradecimentos ao meu orientador Juliano de Souza que com seu conhecimento científico e critico fez com que eu evoluísse nestes quase três anos de mestrado.

FERRARI, Saulo Fernandes. O ciclismo em Maringá: Um panorama sociológico da prática. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Centro de Ciências da Saúde. Universidade Estadual de Maringá, Maringá Cidade, 2023.

RESUMO

Esta dissertação tem como objeto principal analisar algumas dinâmicas sociológicas empreendidas na estruturação da prática do ciclismo na cidade de Maringá-PR, para isso [1] compreendermos a oferta de material esportivo para a prática do ciclismo e qual a sua influência no número de praticantes em Maringá-PR, [2] avaliarmos a relação entre as instituições e as pessoas que praticam o esporte quanto à sua adesão/aderência e [3] analisarmos como acontece o ciclismo no projeto esportivo maringaense. Esta pesquisa buscou traçar um panorama do ciclismo maringaense atual e como este pode melhorar enquanto prática do *homo movens*, utilizando a teoria da modernidade reflexiva para embasar esta pesquisa, a partir de dados bibliográficos e documentais de forma exploratória, a fim de entender como funciona o ciclismo e os ciclistas da cidade de Maringá-PR. Para dar conta do objetivo supracitado, a dissertação está organizada em três capítulos. No primeiro intitulado *Pensando o ciclismo: olhares sociológicos sobre essa prática na modernidade*, abordaremos elementos da teoria reflexiva em diálogo com as questões do movimentar-se, característico do ciclismo, sobretudo na sua prática em contextos locais. O segundo, *As configurações mercadológicas na oferta do ciclismo em Maringá-PR*, remete a conteúdos históricos inerentes à trajetória do ciclismo na cidade, com vistas a entender como o mercado ciclístico está estabelecido na cidade, destacando as principais conquistas esportivas do campo ciclístico e como este se organiza para a prática. O terceiro, denominado *Aspecto sociológico do ciclismo em Maringá-PR: Uma análise do praticante*, buscaremos, através de entrevistas de grupos diferentes de ciclistas de Maringá e região, características gerais dos ciclistas, a relação dos praticantes com a bicicleta, relação social no ciclismo e o mercado de *bikes* em Maringá-PR.

Palavras-Chave: Ciclismo; Modernidade Reflexiva; Maringá.

FERRARI, Saulo Fernandes. Cycling in Maringá: A sociological analysis of its contemporary offering. Dissertation (Master in Physical Education) – Health Sciences Center. State University of Maringá, Maringá City, 2023.

ABSTRACT

This dissertation's main objective is to analyze some sociological dynamics undertaken in the structuring of the practice of cycling in the city of Maringá-PR, for this purpose [1] we understand the supply of sporting equipment for the practice of cycling and what is its influence on the number of practitioners in Maringá-PR, [2] we evaluate the relationship between institutions and people who practice the sport in terms of their adherence/adherence and [3] we analyze how cycling happens in the Maringa sports project. This research sought to outline an overview of current cycling in Maringa and how it can improve as a practice of homo movens, using the theory of reflexive modernity as a way of sewing and tying this research, based on bibliographic and documentary data in an exploratory way, in order to understand how cycling and cyclists work in the city of Maringá-PR. In order to achieve the aforementioned objective, the dissertation is organized into 3 chapters. In the first, entitled Thinking about cycling: sociological perspectives on this practice in modernity, we sought to address elements of reflective theory in dialogue with the issues of movement characteristic of cycling, especially in its practice in local contexts. The second, Marketing configurations in the cycling offer in Maringá-PR, refers to historical content inherent to the trajectory of cycling in the city, with a view to how the market is established in the city, highlighting the main sporting achievements in the cycling field and how this organizes itself for practice. The third, called Sociological aspect of cycling in Maringá-PR: An analysis of the practitioner, we seek through interviews with different groups of cyclists from Maringá and the region, general characteristics of cyclists, the relationship between practitioners and the bicycle, social relationship in cycling and the bike market in Maringá-PR.

Keywords: Cycling; Reflective Modernity; Maringá.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 -	Projeto piloto de Maringá-PR	34
Figura 2 -	Lojas de ciclismo em Maringá de acordo com o <i>google maps</i>	48

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Desempenho maringaense nos Jogos Abertos do Paraná de 2011 a 2021 no ciclismo.	43
Gráfico 2 – Faixa etária dos ciclistas de Maringá-PR e região	59
Gráfico 3 – Motivos para iniciar na prática do ciclismo em Maringá-PR e região	61
Gráfico 4 – Tempo de prática entre os grupos de ciclistas de Maringá-PR e região	63
Gráfico 5 – Forma que os indivíduos praticam o ciclismo	65

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Melhor colocação de um maringaense no ranking paranaense de 2017 a 2021 43

Tabela 2 - Estabelecimentos que trabalham no ramo da oferta de produtos referentes ao ciclismo 49

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

- DE** Departamento de Educação Física
- CÃS** Centro de Ciências da Saúde
- CEF** Centro de Educação Física e Esporte
- UEM** Universidade Estadual de Maringá
- UEL** Universidade Estadual de Londrina

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	17
1.1. OBJETIVOS.....	24
1.2. ENCAMINHAMENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS.....	25
 CAPÍTULO I – PENSANDO O CICLISMO: OLHARES SOCIOLÓGICOS SOBRE O CICLISMO NA MODERNIDADE	 29
 CAPÍTULO II – AS CONFIGURAÇÕES MERCADOLÓGICAS NA OFERTA DO CICLISMO EM MARINGÁ	 37
 CAPÍTULO III – ASPECTOS SOCIOLÓGICOS DO CICLISMO EM MARINGÁ-PR: UMA ANALISE DO PRATICANTE	 62
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	83
REFERÊNCIAS.....	87
APÊNDICES.....	94

APRESENTAÇÃO

A obra a seguir é fruto de um empreendimento sobre a prática do ciclismo no município de Maringá, no estado do Paraná, Brasil. Antes de desdobrar-se sobre a investigação de como se configura no presente o cenário maringaense do ciclismo, torna-se importante apresentar alguns elementos/razões que motivaram a escrita da presente dissertação.

De antemão, não sou um profissional de ciclismo, minhas experiências e pesquisas anteriores estão ligadas a uma outra modalidade, porém, aceitei o desafio da pesquisa e no meio do percurso fui me adaptando e me tornei mais inclinado à prática e à compreensão da modalidade. Com isso, fui me aproximando do Mountain Biking (MTB).

Meu contato com o campo da educação física se deu desde muito cedo, com um professor da área em casa (meu pai), tive sempre uma noção mais ampla do corpo e do movimento, de qual a importância disso na vida. Aos 2 anos iniciei no Judô, na cidade de Pimenta Bueno – RO (minha cidade natal), praticando até os 10 anos. A partir desta idade, iniciei na modalidade a qual pratico até hoje (20 anos de prática), o Handebol, que entrou na minha vida no ano de 2003, ano em que estava entrando no fundamental 2, 5ª série da época. No Handebol encontrei um dos motivos para seguir na área esportiva, tendo como principal incentivador meu pai, então treinador da modalidade desde 1990, atualmente aposentado como treinador. Participei na escola de 6 jogos escolares, sagrando-se campeão estadual no seu último ano. Após os períodos escolares, migrei para o estado do Paraná. No Paraná, já atuei na modalidade handebol como profissional recreacional (13 anos), árbitro (10 anos) e treinador (8 anos). Enquanto profissional tive conquistas significativas representando a Universidade Estadual de Maringá, subindo por 4 vezes no pódio nos Jogos Universitários do Paraná (1 título, 2 vices e 1 terceiro), além de ter participado da elite do campeonato paranaense por diversas equipes do estado, como Floraí, Ponta Grossa e Mandaguaçu.

Enquanto treinador, um dos motivos pelo qual busquei inicialmente o curso de

Educação Física, atuo a 8 anos, ficando à frente das equipes da Universidade Estadual de Maringá-Paraná (UEM) por quatro anos (2018, 2019, 2022 e 2023), treinador da equipe adulta de Mandaguaçu, além de equipes amadoras da cidade canção de menor expressão. Atualmente atuo como treinador da UEM das equipes masculinas e femininas dos jogos universitários, além de atuar na Iniciação esportiva da modalidade no Colégio São Francisco de Assis – Mandaguaçu – PR.

Sozinho em busca de condições de estudo melhores, encontrei em Maringá – PR, cidade próxima a cidade natal de minha mãe (Mandaguaçu – PR) a Universidade em que ingressaria no curso de Educação Física. Por 1 ano e meio prestei vestibular para outros cursos como Engenharia Química e Civil, no entanto no final de 2010, em uma amostra de profissões fiquei frustrado com as possibilidades do campo da Engenharia, não me imaginando mais como um engenheiro, mas sim como um professor/profissional de Educação Física.

Minha graduação teve início no ano de 2012 e como muitos calouros, fiquei empolgado com muitos projetos de pesquisa, ensino e extensão. Mas foi no projeto CHANDLER (Centro de Excelência Regional de Handebol), que me encontrei. Com 6 meses de curso ter a oportunidade de estagiar com treinamento da modalidade (que foi um dos motivos de ter escolhido o curso), foi o momento de encontro no campo, o qual permaneci por um ano e meio. Durante o segundo ano da graduação fui monitor da disciplina de Medidas e Avaliação, tendo muito interesse despertado para o campo biodinâmico da Educação Física, desde as primeiras matérias do curso. No final daquele ano prestei o processo seletivo do PET (Programa de Educação Tutorial), já no terceiro ano da graduação, abandonando o projeto CHANDLER, para dar atenção a uma formação mais científica. No PET foi onde realizei minha primeira pesquisa, direcionada a entender o estado de ânimo das profissionais das 4 primeiras equipes do campeonato paranaense chave ouro de Handebol feminino. No PET, participei de forma efetiva dos dois anos enquanto ‘petiano’ (aluno que é aprovado pelo programa), participando de eventos científicos associados ao programa e à área da Educação Física. No terceiro ano, com a proximidade do campo biodinâmico da área, fiz um pré-projeto na Biomecânica, mas com a ida do orientador para o programa de pós-

doutorado, tive de mudar o campo da pesquisa para a aprendizagem motora de processo trifásico do handebol, comparando dois processos de aprendizagem, a instrução verbal e a demonstração.

Assim, ao longo do tempo, senti motivação em me inscrever no Curso de Mestrado, incentivado pela minha mãe, Doutora em Letras, e de minha esposa (namorada à época), aluna do PET Odontologia. Então busquei entrar no programa de Pós-Graduação Associado em Educação Física UEM/UEL com um projeto sobre biomecânica. Era uma linha de pesquisa que eu já tinha tido contato e que me sentia mais à vontade. No entanto, após algumas frustrações em processos seletivos, e quase deixar de *stand by* a sequência dos estudos na pós-graduação, a convite de um amigo dos tempos de PET, comecei a fazer parte de um grupo de pesquisa da linha sociocultural, voltado mais para as discussões políticas. Tive contato com meu orientador, no campo científico (mesmo tendo uma disciplina de 32 horas no último ano de graduação, e primeiro ano dele como docente do curso, naquele momento focado e voltado para as pesquisas e discussões do campo biodinâmico do movimento), em um evento científico chamado inteligência esportiva (2019), em Curitiba – PR, para algumas ponderações sobre o pensar do esporte, e as discussões que a Educação Física enquanto ciência traz à tona. Trouxe um projeto de pesquisa voltado para as políticas públicas do terceiro setor. Enquanto já cursava as disciplinas, e em conversa com meu orientador, mudei o objeto de pesquisa para o ciclismo.

1 INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, é possível destacar um aumento, de forma exponencial, da prática de ciclismo no Brasil e em diversas partes do globo (Menezes, 2023; Benetti, 2015). Em específico no contexto europeu, a prática do ciclismo e os esportes individualizados, de maneira geral, estão entre as atividades esportivas mais realizadas pela população local (Hallmann e Petry, 2013; Scheerder e Claes, 2017), os países que fizeram parte do estudo foram: Bélgica, Chipre, Estônia, Finlândia, França, Alemanha, Hungria, Irlanda, Holanda, Polônia, Espanha, Reino Unido, Lituânia e Suíça, além de países de outras localidades como China, Japão, Índia, Nova Zelândia, Austrália, Canadá e África do Sul. Nesse sentido, podemos observar que este fenômeno é de certo modo global, podendo ser citado qualquer continente para estas análises.

Por outro lado, na América do Norte a *Outdoor Foundation*, através dos relatórios de pesquisa sobre a participação em recreação ao ar livre – *Outdoor Participation Report (2021)* –, também aponta que o ciclismo se encontra entre os esportes mais praticados e durante o período da pandemia houve um crescimento exponencial de praticantes da referida modalidade, além de outros esportes realizados em ambientes abertos e de contato íntimo com a natureza. Diversos autores já têm indicado a influência da pandemia da Covid-19 no aumento de praticantes da modalidade em questão (Passig et al., 2022; Souza, 2020; Júnior et al., 2022; Da Silva, Molina e Rosalino, 2022; Lemes e Moreira, 2022; De Deus Inácio, 2022).

Em escala nacional, conforme levantamento do Diagnóstico Nacional do Esporte, o ciclismo já despontava entre os dez esportes mais praticados, além de ocupar a quinta posição no ranking “Imaginário da Atividade Física”¹, sendo esse um questionário que procurou levantar as práticas de atividade física que surgem no pensamento dos

¹Augras (1995) o imaginário concerne todas as criações do homem que vão desde pensamentos simples até pensamentos mais complexos como a ciência. Segundo Rodrigues (2016), o imaginário, segundo o qual “Esporte é sucesso”, é continuamente alimentado pela mídia esportiva, que lança potentes holofotes sobre os “atletas heróis”.

brasileiros, quando questionados sobre a temática. (Diesporte, 2015).

Uma pesquisa sobre mobilidade por bicicletas, realizada no ano de 2021, revela que no perfil dos ciclistas brasileiros as principais motivações para a prática do ciclismo são: a rapidez e praticidade (35,4%), saúde (30,5%), custo (23%), consciência ambiental (4,7%). Além disso, 72,5% dos praticantes sinalizam pedalar 5 dias ou mais por semana. No cerne do uso da *bike* como meio de transporte, os principais destinos citados são: trabalho (75,4%), social (63,6%), compras (50,6%), escola/faculdade (15,4%) e estação de transportes (6,7%) (TRANSPORTE ATIVO, 2021). Percebe-se que o uso da bicicleta se relaciona com vários elementos. Faria (2015) pontua que essa relação se conjectura a partir da mobilidade urbana, empreendedorismo, esporte, saúde, sustentabilidade, inovação, arte, cultura, *design*, comunicação, educação, acessibilidade, turismo e lazer.

Em um estudo de Nakamori e autores sobre as leis estaduais de cicloturismo no Brasil, os autores validaram 32 leis estaduais. Foi empregada a técnica de análise documental, a partir de oito categorias. Observou-se que as leis ocorrem em 12 estados, sendo que o Paraná possui o maior número delas. As leis são recentes, com maior ocorrência em 2021 e 2022, a maioria possui cicloturismo como objeto principal e seus objetivos possuem muitas semelhanças. Constatou-se que houve um interesse em amparar legalmente a atividade de cicloturismo nos estados e no Brasil, que é fundamental para incentivar o segmento. Com isso podemos notar a importância que a modalidade vem ganhando nas pautas sociais, e que tais pautas têm reverberado em outras instâncias também.

Souza (2021) afirma que a referida tendência das práticas de esportes *outdoors*² é resultante de um novo contrato motor estabelecido no atual contexto social. O contrato motor é, em linhas gerais, um conceito que sinaliza para mudanças que ocorreram em torno do movimentar-se no contexto de metamorfose de uma primeira para uma segunda modernidade (Souza, Oliveira e Garcia, 2022, p. 2)

Como resultado da reflexividade³ e da busca por esse contato íntimo com a

2 Os esportes *outdoor* se circunscreve ao universo de práticas de aventura e de contato com a natureza.

3 O tipo de confrontação das bases da modernização com as consequências da modernização deve ser claramente distinguido do aumento do conhecimento e da cientificação no sentido da autorreflexão sobre

natureza. Logo, essas práticas mais livres independem de outros indivíduos para serem praticadas, dada sua possibilidade de realização autônoma, por outro lado, observa-se pessoas praticando-as individualmente e também em grupos, nos quais a interação de fatores facilitam o processo de reflexividade e de desenvolvimento nesse novo contrato motor, como é o caso do ciclismo.

Ademais a isso, nota-se existir uma alteração no meio de locomoção do ser humano moderno e isso, em parte, tem a ver com a adoção da bicicleta como forma de mobilidade e como ação esportiva (Oliveira et al., 2017; Benatti e Da Silva, 2017; Troncoso, 2017; Bomfim, 2014; Pacheco, Velozo e Kronbauer, 2020; Sartori e Da Silva, 2018; Troncoso et al., 2018; Dória et al., 2018). Na esfera esportiva, atualmente temos quatro (4) modalidades de ciclismo mais praticadas mundialmente: o MTB (*Mountain Biking*), Pista, Estrada e BMX ou *Bicycle Moto Cross* (este dividido em modalidade de *freestyle* e *Racing*). Contudo, o ciclismo de estrada e o MTB são as principais modalidades do ciclismo esportivo, e possuem o contato mais íntimo com a natureza (Matté e Corrêa, 2022).

Outro ponto a ser observado na prática desse esporte é que o mesmo se desenvolve tanto em redutos naturais como no ambiente urbano, a depender da variação da modalidade que o indivíduo pratica. Tal disposição promove uma reinvenção da relação com esses espaços, que pode ser observada, sobretudo nos centros urbanos, pois os ciclistas urbanos vêm desempenhando protagonismo na revolução das cidades brasileiras (Transporte Ativo, 2021). Nesse sentido, é possível observar crescimento de ciclovias, bicicletários, sinalizações, dentre outras políticas que visam a prática do ciclismo como esporte, lazer e/ou para mobilidade urbana.

Para pensarmos mobilidade devemos pensar que é o ato de ir do ponto A ao ponto B com autonomia e facilidade de acesso, da forma mais segura e rápida possível

a modernização. Vamos recordar a transição autônoma, indesejada e despercebida da *reflexividade* da sociedade industrial para aquela da sociedade de risco (para diferenciá-la e contrastá-la com *reflexão*). Sendo assim, “modernização reflexiva” significa autoconfrontação com os efeitos da sociedade de risco que não podem ser tratados e assimilados no sistema da sociedade industrial – como está avaliado pelos padrões institucionais desta última. O fato de esta própria constelação poder mais tarde, em um segundo estágio, vir a se tornar objeto de reflexão (pública, política e científica) não deve obscurecer o mecanismo não refletido e quase autônomo da transição: é exatamente a abstração que produz e proporciona realidade à sociedade de risco (BECK, GIDDENS e LASH, 1997, p. 18) (Sublinhado as alterações feitas de acordo com o novo acordo ortográfico).

(Código de Trânsito Brasileiro). E a movência, como agência do movimento, ação de se movimentar utilizando potência de movimento e intenção, sendo diretamente ligada ao esporte.

Nessa esteira, os dados apontam o aumento no hábito do uso das bicicletas nas cidades brasileiras, de tal modo que os gestores públicos buscam garantir à referida demanda, ampliando a malha cicloviária em seus territórios. Bianchin (2021), apresenta que, em relação a agosto de 2018, as malhas de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas cresceu 40,8%, com cerca de 4.279,7km de extensão nas capitais brasileiras. Estas contam com a grande parte da população do país; em um contexto geral estão localizadas nas maiores cidades de cada estado, onde há o aumento do tráfego de automóveis e dos veículos de transporte público. Nesse sentido vê-se que há uma preocupação dos gestores em oferecer formas de os ciclistas irem e virem com suas bicicletas.

Segundo o Jornal O globo, as 26 capitais brasileiras e Brasília somam 4.365 Km de ciclovias e ciclofaixas, extensão que aumentou só 4% entre junho de 2022 e o mesmo mês de 2023. Isso denota uma certa freada na evolução constante das ciclovias, no entanto, também aponta que mesmo com essa quantidade de área construída pensando na mobilidade urbana, ainda se precisa ter mais ações que promovam isso, e que influenciem por tabela o estímulo para a modalidade.

Outro ponto a ser observado é o aumento da realização de eventos ciclísticos. Menegaldo et al (2021) sinalizam que o ciclismo está em expansão, eclodindo nessa ampliação e na realização de diversos eventos, a exemplo do cicloturismo, mapeamento de rotas, etc., o que reflete em diversas esferas das cidades, economia, turismo, lazer, mobilidade. Logo, observar um fenômeno esportivo, é considerar o quanto o esporte é relacional e que outras áreas podem inferi-lo – e também são inferidos por ele. Levando em consideração o esporte, a partir de um novo contrato motor proposto por Souza (2021), de uma lógica mais ampla, considerando a reflexividade e o contexto urbano e natural.

Por outro lado, em Maringá/PR, Barbiero et al.(2020), indica que a cidade possui cerca de 54,3 km de ciclovias espalhadas pelos bairros, somando ciclovias ativas, em

projeto e em processo de construção. Para a autora, ainda são necessários mais espaços como esses para que os moradores adquiram uma melhor mobilidade urbana.

Estas informações se dão necessárias pois são importantes para tentar compreender o panorama maringaense, pois é uma das cidade mais importantes esportivamente a nível estadual da modalidade. Além de oferecer estruturas ótimas para a prática de algumas modalidades do ciclismo.

Maringá é considerada uma cidade esportiva, e na modalidade do ciclismo percebe-se uma quantidade de praticantes considerável, o que também se reflete na oferta de produtos relacionados à modalidade. Através de uma busca exploratória, foram encontrados vinte e dois (22) locais que vendem ou comercializam bicicletas ou objetos para a prática do ciclismo⁴.

Atualmente, o uso da tecnologia tem sido um elemento-chave na prática esportiva, no campo do ciclismo, alguns aplicativos são bastante utilizados, a saber: *Wikiloc*⁵ e *Strava*⁶, com o intuito de demarcar e colocar como desafio as rotas da região. Em uma busca rápida e exploratória nestas ferramentas, apontou uma lista de trilhas ou rotas próximas a Maringá/PR, utilizando como filtro as modalidades do ciclismo de estrada e MTB, encontram-se mais de 8 mil rotas possíveis de serem realizadas, que saem de Maringá ou passam por ela. Isso mostra o quanto a modalidade é e vem se tornando cada vez mais praticada no cenário esportivo regional.

No campo das produções científicas, apesar do crescimento dos estudos acerca do ciclismo, percebe-se que no campo da sociologia do esporte esta temática ainda é incipiente (Schetino, 2009). Pacheco e Velozo (2017) pontuam que as pesquisas com viés sociocultural são empreendidas principalmente no cerne das temáticas, esporte e lazer, diversão, benefícios à saúde e meio ambiente, riscos de acidentes no trânsito etc. Em relação aos estudos do ciclismo realizados na cidade de Maringá/PR, foram

4 Fonte: <https://www.google.com/maps>

5 As funções do aplicativo são: Navegação Outdoor, Pesquisa por Área de Passagem, GPS, Monitoramento ao Vivo, Previsão do tempo, Navegação Sem Anúncios, pesquisa de trilhas, filtros avançados.

6 O Strava sincroniza com a maioria dos dispositivos – seu telefone, relógio GPS ou unidade principal, monitor cardíaco ou medidor de potência – e registra qualquer métrica de desempenho que você possa imaginar, além de algumas exclusivas do Strava.

identificados trabalhos que abordam os temas: ciclovias, mobilidade urbana sustentável, acidentes de trânsito e políticas públicas (Soares e Barros, 2006; Oliveira e Martins, 2017; Pedro e Viotto, 2019).

Partindo desse pressuposto, foi construída a seguinte problematização: Quais as dinâmicas sociológicas do processo de estruturação do ciclismo em Maringá-PR? Podemos observar o momento presente, a reflexividade social⁷ que este fenômeno exerce. No entanto, o problema de pesquisa consiste em visualizar como se comporta o ciclismo em Maringá – PR, tendo como base os estudos que buscam caracterizar o período da modernidade tardia. A contento, não seria possível em uma dissertação apontar como se configura de forma mais objetiva o campo ciclístico brasileiro e nem paranaense, tendo em vista o tempo e a amplitude que o ciclismo tem no decorrer dos anos e com a sua evolução enquanto modalidade esportiva. Desta forma, o foco é observar a região maringaense, tendo como base a cidade de Maringá para análises, por ser uma cidade que cada vez mais coloca o ciclismo como uma das principais modalidades do seu rol competitivo. Portanto, para tentar esclarecer a questão acima elucidada, o objetivo central desta dissertação é o de analisar algumas dinâmicas sociológicas empreendidas na estruturação da prática do ciclismo na cidade de Maringá-PR.

De modo a dar conta do objetivo supracitado, a dissertação está organizada em 3 capítulos. No primeiro, intitulado “*Pensando o ciclismo: olhares sociológicos sobre o ciclismo na modernidade*”, procurou-se abordar elementos da teoria reflexiva em diálogo com as questões do movimentar-se, característicos do ciclismo, sobretudo na sua prática em contextos locais. Já o segundo, “*As configurações mercadológicas na oferta do ciclismo em Maringá*”, buscou-se trazer o quantitativo de oferta de produtos para a prática do ciclismo em Maringá, além de quantificar as formas que algumas organizações se comportam na prática do ciclismo e qual o panorama competitivo do ciclismo na cidade. Apresenta também dados relativos às configurações da modalidade no lócus de investigação, precipuamente relacionando a atuação do mercado na disposição dessa prática no contexto local. No terceiro, denominado “*Aspectos*

7 Reflexividade social é, neste contexto, como o ciclismo exerce reflexividade social.

sociológicos do ciclismo em Maringá-PR: uma análise do praticante”, tem como foco os praticantes da modalidade, no intuito de entender como praticantes de diferentes dimensões da forma de praticantes entende o ciclismo e se comporta nesta relação de movência.

1.1 OBJETIVOS

Objetivo Geral

➤ Analisar algumas dinâmicas sociológicas empreendidas na estruturação da prática do ciclismo na cidade de Maringá-PR.

Objetivos Específicos

- Analisar o ciclismo maringaense a partir da teoria da modernidade reflexiva.
- Compreender a história recente do ciclismo maringaense e como ele se comporta esportivamente dentro do estado.
- Levantar como os materiais esportivos do ciclismo são ofertados na cidade de Maringá-PR.
- Compreender o aspecto sociológico dos vários tipos de ciclistas em Maringá – PR.

1.2 ENCAMINHAMENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS

Tipo de estudo:

Estudos básicos de abordagem qualitativa e exploratória (Piovesan e Temporini, 1995), método bibliográfico e imersão em campo (Tasca et al., 2010; Minayo, 2013).

Coleta de dados:

Fontes bibliográficas para o 1 e 2 capítulos: vale destacar os bancos de dados utilizado [SciELO, Google Acadêmico e PubMed.], termos de pesquisa [ciclismo, Maringá-PR, movência] e tipos de materiais [artigos, teses, ensaios e dissertações]. Entrevista semiestruturada para o 3º capítulo: critérios de inclusão dos participantes se deu na medida de obtermos visões sociológicas de grupos de praticantes com intenções diferentes e níveis diferentes, para isso observamos as características dos 9 (nove) indivíduos entrevistados, divididos em 3 grupos: 3 (três) profissionais, indivíduos que competem a nível nacional, bolsistas do programa bolsa profissional (seja municipal, estadual ou nacional); 3 (três) que serão chamados para melhor entendimento de amadores, os quais participam de competições regionais e estaduais, com característica de profissionais mais velhos, da categoria máster mas que não contam com o programa de bolsas disponibilizados pela gestão pública; e 3 (três) atletas recreacionais, os que praticam o ciclismo como forma de lazer e atividade física, mas, ainda assim, competem a nível regional ou realizam passeios/provas de demonstração.

A coleta foi realizada entre os meses de junho e julho de 2023, nos locais de prática dos mesmos, os ciclistas praticam em alguns lugares de Maringá. Um dos locais da coleta foi no encontro entre a avenida Horácio Racanello e a Avenida Pedro Taques, tendo em vista que ali o tráfego de carro diminui no sentido rodoviária de Maringá. Outro local utilizado por eles é o Bosque II ou o bosque dos pioneiros, lá encontramos os praticantes na frente de um estabelecimento de compra, venda e manutenção de bicicletas, a Rocca bike. Foi utilizada uma entrevista semiestruturada com 18 perguntas

(Apêndice I). A pesquisa foi realizada nos locais de maior prática na cidade de Maringá-PR, os locais foram próximo ao Parque florestal dos pioneiros (conhecido como bosque II), em frente à loja Rocca Bike; outro local utilizado dentro da cidade de Maringá para a prática da modalidade foi nas proximidades da Avenida Horácio Raccanello, no entanto os entrevistados neste local não compuseram o n deste estudo, pois entraram no critério de exclusão em relação às vagas de determinado grupo; neste sentido, tentamos alcançar diversos grupos, fomos na região metropolitana e encontramos praticantes recreacionais em frente ao supermercado Bem Bom em Mandaguaçu-PR. Os entrevistados assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE, Apêndice II), não foi necessário autorização institucional (Apêndice III) para as entrevistas, tendo em vista que as coletas foram realizadas no local de treinamento dos atletas. Após a coleta das informações desta pesquisa a partir das entrevistas, todo material em áudio foi transcrito em sua íntegra (Apêndice I). As entrevistas foram gravadas no celular particular do próprio pesquisador (um Xiaomi Redmi note 9), e depois transcritas pelo pesquisador de tal modo a tentar registrar todas as respostas, e como ela foi declarada pelo indivíduo.

Organização dos dados (método de análise):

As entrevistas foram transcritas em cada questionário (Anexo I) e posteriormente foram agrupadas respostas que tinham o mesmo teor de informações, deixando, desta forma, mais facilmente observáveis.

Delimitação da amostra populacional

Para delimitarmos, traçamos uma diferença entre os ciclistas, os que realizam por duas percepções, um como mobilidade que é a intenção de se deslocar, com eficiência e velocidade, do ponto A para o ponto B, como uma pedalada de casa para o trabalho ou *shopping*; e aqueles que utilizam o ciclismo na perspectiva da movência, cuja definição é agência do movimento, ação de se movimentar utilizando potência de

movimento e intenção diretamente ligada ao esporte. A intenção deste estudo é investigar os que buscam a bicicleta seja como modo de vida ou prática física na obtenção de melhor qualidade de vida.

Da forma de coleta:

Para dar conta de responder aos objetivos propostos nesse estudo, nos primeiros dois capítulos o estudo caracteriza-se como uma pesquisa bibliográfica e documental. Utilizando como fontes, dados disponíveis na literatura escolhida pelo autor e por dados informados pelos órgãos competentes referentes à modalidade. Basicamente, este estudo, de cunho qualitativo, utilizará um referencial teórico bibliográfico e exploratório, sendo que algumas teorias foram evocadas a fim de ampliar o entendimento sobre o fenômeno em questão. O material de apoio utilizado para levarmos a cabo nossas análises consistiu na retomada de artigos e capítulos de livros que correspondem ao objeto delimitado e, de forma central, fornecem as bases para nosso esforço de reinterpretação teórica dos fatos (Posselon, 2004).

Nesse sentido podemos dizer que as pesquisas qualitativas na área mais sociológica da Educação Física trabalham com: significados, motivações, valores e crenças e estes não podem ser simplesmente reduzidos às questões quantitativas, que respondem a noções muito particulares.

Ainda no segundo capítulo, buscaremos de forma exploratória contemplar a maioria dos escritos sobre o ciclismo de Maringá-PR, em blogs, reportagens, matérias esportivas e notas em jornais digitais, sobre como o ciclismo maringaense se comporta, e como ele se organiza, seja na sua prática em grupos ou em como é realizada a oferta de materiais esportivos para a prática das modalidades do ciclismo. Além disso, será feito um levantamento sobre os serviços oferecidos pelas lojas de ciclismo da cidade, a partir do *Google maps* foram buscador de lojas de bicicleta, bicicletarias e ciclismo, sendo apuradas quais representavam a busca, em um segundo momento foi pesquisado se teriam site próprio ou informações cedidas pelo próprio logista ao Google.

Por fim, no terceiro capítulo, realizamos uma entrevista semiestruturada, com nove (9) praticantes de ciclismo de Maringá-PR e região, com intuito de analisar o aspecto sociológico dos praticantes, de forma a entender como se comporta o campo ciclístico maringaense e como isso influencia nas ações que permeiam o campo esportivo do ciclismo. Foi utilizado como critério de inclusão selecionar uma quantidade diversificada de praticantes levando em consideração as categorias: Profissional [praticantes do ciclismo com rotina de treinamento e desempenho regional, estadual ou nacional, o qual busca os profissionais de educação física com a intenção de melhorar seu desempenho]; Amador [praticantes da modalidade que participam de competições mais simples e que não têm uma rotina tão ferrenha de treinamento]; e Recreacional [indivíduos que praticam o ciclismo, mas ou ainda não chegaram ao nível profissional, ou já passaram por ele e agora adotam o ciclismo com mais fluidez na sua prática]. Esta divisão foi feita para que pudéssemos ter uma visão mais diversificada dos praticantes de ciclismo de Maringá e região, de tal modo a obter visões diferentes da mesma modalidade.

A entrevista semiestruturada caracteriza-se por oferecer maior amplitude nos dados coletados. Esse tipo de entrevista possui uma flexibilidade maior o que favorece a exploração e a profundidade dos dados, bem como apresentação mais fidedigna das crenças e valores do entrevistado (Laville; Dionne, 1999).

CAPÍTULO I

PENSANDO O CICLISMO: OLHARES SOCIOLÓGICOS SOBRE O CICLISMO NA MODERNIDADE

Neste capítulo trataremos da ação de andar de bicicleta de forma esportiva, ou seja, como uma ação motriz que nos leva a tentar vencer desafios e, de certo modo, extrair o melhor de cada um de nós, tanto em nível fisiológico quanto emocional. A bicicleta foi, assim como vários outros inventos, desenvolvida no século XIX, esses objetos aliados ao contexto histórico da modernidade possibilitaram a reorganização da materialidade urbana nas cidades (Schetino, 2007). Foi na França, na transição do século XIX para o XX, que o ciclismo surgiu, época em que o aperfeiçoamento do veículo possibilitou o alcance de maiores velocidades.

Para Couto (2015a) na Paris de 1860, quando as possibilidades de mobilidade eram escassas, a bicicleta emergia como símbolo excitante de progresso material e moral e em pouco tempo se tornou de fácil acesso às camadas média e baixa da sociedade. No Rio de Janeiro, por exemplo, neste mesmo período, a bicicleta ainda era sinônimo de *status* e diferenciação social, vindo a se tornar um item de luxo, mesmo com disponibilidade de linhas de crédito para sua aquisição. As elites, nicho que compunha os ciclistas do período, passaram a reivindicar melhorias estruturais na cidade para que a bicicleta pudesse circular com mais facilidade.

No Brasil, as primeiras bicicletas chegaram a partir dos imigrantes na última década do século XIX. Tinham um valor elevado devido ao número reduzido de unidades em território nacional, o que as tornava de uso restrito a uma parcela da população. O ciclismo enquanto traço esportivo dentro do Brasil começa seus passos atrelado às corridas “a pé”, no compasso da febre destas no fim do século XIX. Segundo Schetino (2007, p. 140), “em 1885, o Sport Club Villa Izabel anunciava grandes

corridas a pé e em velocípedes em seu prado”. Ainda segundo o mesmo autor em 12 de julho de 1885 ocorreu a inauguração do Club Athletico Fluminense, pioneiro na promoção de competições de ciclismo, situado na rua Conde de Bonfim, no estado do Rio de Janeiro, contou com a presença do príncipe Dom Pedro II em alguns de seus eventos. Estes tinham por intenção atender a demanda da época, tornando um evento social para a alta classe carioca. As corridas tinham a característica de serem curtas (para crianças de 500 a 600 metros e adultos de 1200 a 1800 metros).

Couto (2015b) expõe o fato de que o ciclismo na sociedade ocidental é prática cultural, cujos sentidos, significados e usos sempre estiveram vinculados aos contextos socioeconômicos e culturais dos agentes que a utilizavam, tornando-se um símbolo e ferramenta de transformação, bem como ocupação do espaço urbano e, principalmente, ao se consolidar a quase um século como principal meio de transporte da classe operária.

O ciclismo é o esporte feito em cima de uma bicicleta. Das modalidades oficiais presentes no programa da UCI (Union Cycliste Internationale) são o Mountain Biking (MTB), o ciclismo de pista, ciclismo de estrada e o Bicycle Moto Cross. Destas modalidades as que possuem contato mais íntimo com a natureza são o MTB e o ciclismo de estrada, um com o viés mais voltado para trilhas em floresta, morros e montanhas e outra com a característica de estar próximo a natureza, mas não dentro dela como é característico no MTB. As outras duas modalidades, Ciclismo de pista e o BMX, são presas a pistas que são construídas e fixas naqueles locais, o primeiro tem uma obrigatoriedade por regra de ser a pista oval, com as características específicas de uma pista de ciclismo *indoor*, já o BMX são pistas montadas com rampas e paredões, que apesar de serem bem próximas à natureza, são mais próximas ao esporte motor do que a essa perspectiva.

Segundo Santos e Mezzaroba (2011), o fenômeno esportivo é um advento que vem se expressando em várias estruturas na modernidade. O impacto que o esporte exerce na economia, ditando moda e propondo novas formas de se movimentar, faz com que seja necessário adquirir determinado item esportivo. Na educação, esse esporte é reproduzido de certa maneira dentro das aulas de Educação Física escolar,

socialmente, quando ocorre algum megaevento esportivo⁸ que impacta nas políticas e nas formas como a sociedade local vive.

Diante desse breve contexto histórico sobre a bicicleta, é possível questionar como ela é utilizada pela *movência*⁹ dentro da sociedade atual? Quais as principais ferramentas utilizadas para aumentar o número de praticantes? Quais as condições do movimentar-se no ciclismo são observadas e levadas em consideração na hora de escolhermos por qual modalidade devemos nos dedicar? Tais questões tentaremos explicar nos tópicos a seguir, com intenção de colaborar para o entendimento do esporte moderno e das suas relações econômicas e sociais.

1.1 A REFLEXIVIDADE DOS ESTUDOS CICLÍSTICOS

A teoria da modernização reflexiva de Beck, Giddens e Lash (1997), tem como base o entendimento da alteração das relações sociais e uma evolução que veio ocorrendo durante os anos, desde a Segunda Guerra Mundial¹⁰ com o aumento do consumismo e a variabilidade de oferta de produtos, além do acesso a esses objetos por todas as classes. A lógica do capitalismo, neste período histórico, que vivia uma disputa contra o socialismo russo da URSS, promoveu o acesso a bens de consumo, os quais influenciaram toda uma geração. Neste sentido, os autores pontuam que o surgimento da segunda modernidade ou de uma modernidade reflexiva teve início com a queda do muro de Berlim¹¹, com a estipulação da globalização e o acesso à informação, a mudança de ‘gostos’ acaba se tornando uma característica deste período em que vivemos. De acordo com Beck (1997, p.16-17), a modernização reflexiva indica:

Autoconfrontação com os efeitos da sociedade de risco que não podem ser tratados e assimilados no sistema da sociedade industrial – como está avaliado

8 Os megaeventos esportivos possuem potencial impacto em diversos campos sociais e áreas do conhecimento. Dentre estas, destacamos a Educação Física por se tratar de uma área do conhecimento que trabalha as manifestações da cultura corporais tais como o esporte (fonte: DA SILVA e STAREPRAVO, 2017).

9 Movência é a agência do movimento, é o corpo humano em movimento com potência e intenção de se movimentar.

10 De 01 de setembro de 1939 a 2 de setembro de 1945.

11 09 de novembro de 1989.

pelos padrões institucionais desta última. O fato de esta própria constelação poder mais tarde, em um segundo estágio, vir a se tornar objeto de reflexão (pública, política e científica) não deve obscurecer o mecanismo não refletido e quase autônomo da transição: é exatamente a abstração que produz e proporciona realidade à sociedade de risco.

Essa nova sociedade que se edifica a partir da outra, não é uma ruptura total, mas sim uma metamorfose, uma maneira de se reinventar, transcendendo agora as necessidades de um grupo para atender as necessidades de vários indivíduos que fazem parte do todo. Desta forma, a escolha de cada ser humano que faz parte da sociedade é considerada, a partir de suas escolhas individualizadas que refletem no coletivo/institucional. Trazendo para o contexto da Educação Física, anteriormente à prática esportiva que atendia a maioria dos gostos, a vontade coletiva era a única ou a mais praticada pelas grandes massas em determinado sentido. No entanto, a partir da reinvenção da sociedade, vale a multiplicidade das formas de movimentar-se, por isso a efervescência na quantidade de novas práticas e novas atividades físicas.

Nessa perspectiva, a ideia de um novo contrato motor para esse novo momento, se mostra válida (Souza, Oliveira e Garcia). Logo, os autores evidenciam que o “movimentar-se humano no lazer e no esporte ganhou novos aditivos para além da ideia de extravasamento das pulsões ou da ideia de liberdade incutida nessas atividades”, (2022, p.04). Tal condição reflexiva se manifesta na segunda modernidade por meio das atividades de contato com a natureza.

No bojo das atividades motrizes, estão relacionadas, diretamente com esse contato íntimo com a natureza, o *trekking*, escaladas, rapel, *rafting*, arvorismo, mergulho, *surf*, parapente, asa delta, *Mountains Biking*, o ciclismo de estrada, dentre outros. Com essa procura por atividades relacionadas ao contato íntimo com a natureza, ressaltamos a necessidade de manter o ambiente preservado, o que vai ao encontro dessa ‘fuga para a natureza’.

A partir dos estudos de Mattes et al (2020, p. 04), que trata da participação esportiva na perspectiva transnacional com uma análise a partir de Beck (1997, 2011) e Giddens (1991, 1997, 2002), é possível perceber que “a teoria da modernização reflexiva se apresenta como um novo quadro teórico de análise social”. Ainda segundo

os autores, esta teoria foi formulada para entendermos a sociedade no momento em que vivemos, observando as várias dimensões da vida moderna, assim como a influência da segunda modernidade na esfera esportiva e do lazer. Nesse sentido, cada vez mais temos visto um número grande de praticantes de modalidades individuais ou com características únicas.

Vale ressaltar que estes interesses individuais sofrem influências diversas, tais como a regionalização dos esportes, quais esportes são de acesso a estes indivíduos, quais formas as atividades motoras foram ensinadas a eles, quais as habilidades que estes indivíduos têm. Mattes et al. (2020) revelam as similaridades presentes na participação esportiva no centro e na periferia do capitalismo tardio, indicando que a distribuição da “atividade social reflexiva por via de esportes individualizados ao ar livre e no meio ambiente criado, embora seja uma tendência geral da sociedade, não responde de forma homogênea em todos os lugares”, e que uma diagnose precisa pode indicar a confrontação das diversas atividades esportivas praticadas nos variados locais e seus aspectos sociais, econômicos, demográficos, culturais etc. Ou seja, reconhecer o texto e o contexto onde essas práticas se desenvolvem e se reinventam.

Nesse sentido, é importante entender que houve algumas rupturas, mas também existem reorganizações estruturais na sociedade que tangenciam as formas que as coisas eram realizadas. Segundo Souza (2017, p. 918 e 919):

[...] a vida se reorganiza como um todo, em suas diferentes esferas, das relações de trabalho à negociação e distribuição das atividades domésticas no âmbito familiar; dos novos movimentos sociais que emergem das situações de ameaça na sociedade de risco à ética dos cuidados corporais que os indivíduos impõem sobre si; do redesenho das relações amorosas e de amizade que passam a ser selecionadas e escolhidas por cada um à dinâmica de mobilidade ou ao sistema de seguridade social que já não são vivenciados como destino coletivo, mas individual etc.

Assim, podemos observar que, segundo a perspectiva da sociedade reflexiva, e, por conseguinte, a Educação Física reflexiva, o ser humano começa a dar mais valor para as suas opções e escolhas dentro da sociedade, por isso conseguimos observar uma variância de práticas e de escolhas diferentes na sociedade. Uma sociedade onde o grupo está cada vez mais em segundo plano, e onde o indivíduo, é quem dita às

escolhas, em especial para a prática de atividade física ou da movência (SOUZA, 2021). Apesar de não deixarmos aquém as questões sociais que impelem na nossa vida em grupo. Segundo Beck, (2012) a vida pessoal está diretamente ligada com a vida em sociedade e os problemas globais.

Compreendendo o processo de evolução social como uma forma ambígua para a sociedade, devemos entender que a aquisição da teoria da modernização reflexiva para a Educação Física como quadro analítico e *modus operandi* permite reabilitar o indivíduo como agente que cria e vive de forma individual sua biografia de movimento. Tal, individualismo¹² de que a teoria da reflexividade assente, nada mais é do que a importância que é dada na tomada de decisão de cada indivíduo.

Neste sentido, os valores individualizados evidenciam a emergência de uma nova ética que segundo Beck (2011, p. 145), “[...] repousa sobre o princípio dos deveres para consigo mesmo, o que incide em uma tensão com a ética tradicional”, em que “[...] os deveres têm necessariamente um caráter social e harmonizam a atuação do indivíduo como o todo, integrando-a nele”. Além disso, é perceptível que a característica paradoxal presente nas relações, salienta a emergência de uma “nova imediação” entre indivíduo e sociedade, na concepção de que as crises individuais podem afligir as crises sociais ou vice-versa.

Outro ponto a ser considerado é que a perspectiva esportiva individualizada em ascendência no contexto global, diz respeito às novas expressões da sociedade de risco – estruturais, científicas, culturais, sociais, econômicas, cosmopolitas etc. – que podem influenciar o estatuto do movimentar-se na segunda modernidade, considerando o dualismo inter-relacionável, seja pela perspectiva biográfica e/ou autobiográfica.

Ademais, as influências globais passaram a compor um espaço de destaque dentro da esfera social, haja vista os impactos, riscos e incertezas que permeiam todo o processo reflexivo privado e institucional. Nesta lógica, em decorrência da quebra das comportas nacionais, Giddens (1996) sinaliza que não existe possibilidade de nenhum Estado, cultura, ou grupo se isolar exitosamente da ordem cosmopolita global,

12 De acordo com Beck (2011) a individualização é um processo involuntário decorrente da dinâmica institucional da segunda modernidade que passa a se endereçar não mais ao grupo, mas sim aos indivíduos.

configurando-se como mais uma característica inerente, incontrolável da modernização reflexiva na sociedade.

Deste modo, com a ascensão do ciclismo, podemos perceber este reflexo em qualquer sociedade inserida nesse contexto, seja em um contexto de grandes centros urbanos, ou em locais com menor influência direta da cultura esportiva de grande massa. Fato é que em qualquer sociedade podemos encontrar um aumento nos praticantes de forma superficial¹³.

Souza (2020) revela que com a difusão das instituições modernas através do processo de globalização, as mudanças são intensificadas por meio da destradicionalização, que diz respeito à reinvenção da tradição, devido às modificações na produção de conhecimento, nas crenças e nos costumes, apresentando-se como resultados da radicalização da modernidade que destradicionaliza as relações (Giddens et al. , 1997). Sob esse aspecto teórico-conceitual, as atividades como o ciclismo estão em ascensão.

Outro conceito abordado pela teoria da modernização reflexiva que pode ser observado no contexto esportivo é o da subpolítica. A subpolítica evidencia que o sistema político-institucional não é o único espaço de decisões políticas, apresentando novas redes de participação e negociação, reinterpretando o jogo político, o que possibilita modificações internas de controle, intervenção e resistência por meio da democratização. (Souza, 2020). Na esfera do ciclismo, podemos perceber as

13 O ano de 2020 foi de crescimento histórico nas vendas de bicicletas e 2021 permanece com o mercado aquecido bem acima dos tempos antes da pandemia. Com o afrouxamento das regras de isolamento, a retomada das provas tem sido um momento de aprendizado. Décio Rodrigues Júnior organiza o Bike Series, um circuito de competição de estrada em autódromos. A volta das competições aconteceu de maneira tímida em setembro de 2020. Desde então, a organização consolidou protocolos sanitários buscando garantir que não haveria contágio por covid-19 decorrente de seus eventos. Quase um ano depois, a segurança sanitária segue presente. Com um histórico sem contaminações, o Bike Series começa agora a ver o aumento no interesse pela bicicleta dentro dos eventos. No comparativo com anos anteriores, a participação nos eventos já cresceu 25% em 2021. O principal limitador para o crescimento no número de inscritos tem relação com as restrições da pandemia, mas também com o tamanho dos espaços. O Bike Series Interlagos contava com cerca de 1.200 ciclistas em anos anteriores. Já a edição de 01 de agosto de 2021 precisou ser limitada para 1.450 atletas. A procura, no entanto, excedeu esse limite por uma larga margem. Dez dias antes da largada, as inscrições precisaram ser encerradas por falta de vagas. Mesmo assim, os telefones e as redes sociais não pararam, com muitos interessados deixados de fora.

Fonte: <https://aliancabike.org.br/cresce-o-interesse-pelas-competicoes/#:~:text=No%20comparativo%20com%20anos%20anteriores,1.200%20ciclistas%20em%20anos%20anteriores>.

crescentes associações dos ciclistas, os grupos de cicloturismo, que se organizam e reorganizam, inferindo-se nas estruturas institucionais de forma reflexiva.

No entanto, a teoria da reflexividade não se vale apenas para estas contribuições, ela vai além e traz explicações sobre a relação entre indivíduo e sociedade. Segundo Beck, Giddens e Lash (1997), o conceito de reflexividade não implica diretamente com o adjetivo reflexão, mas a autoconfrontação do sujeito para com as escolhas plurais que temos na sociedade e as formas que estas escolhas influenciam no grupo social a qual este pertence. Deste modo podemos dizer que cada indivíduo é único e particular, e que ele se comporta dessa forma a partir das suas escolhas e gostos perante uma sociedade, que se torna cada vez mais plural e diversa para as mais devidas formas de optar pelas coisas.

CAPÍTULO II

AS CONFIGURAÇÕES MERCADOLÓGICAS NA OFERTA DO CICLISMO EM MARINGÁ

INTRODUÇÃO

Historicamente, desde que os seres humanos alcançaram algum domínio sobre a sua racionalidade, os *sapiens* sempre estiveram envolvidos com atividades motrizes que transcendiam a simples relação usual do movimentar-se humano, ao ser comprovado pelas inúmeras evidências deixadas pelos nossos antepassados, seja através de ilustrações em cavernas ou objetos que ressaltam nossa movência. Isto é, com o tempo, à medida que os *sapiens* resolveram, de alguma forma, o problema da sobrevivência, ou ao menos, ampliaram sua qualidade de vida, os indivíduos passaram a dispor de mais tempo para outras atividades com maior significância e valor à sua existência. De acordo com o Elias (1992, 2022) é difícil pensar em sociedades, por mais simples que sejam, que não tenham desenvolvido sistemas de arrefecimento das rotinas diárias através de práticas de passatempo.

Mesmo que nos últimos séculos, o cenário de industrialização tenha, em alguma medida, travado o envolvimento das pessoas com a movência, em função das próprias demandas da primeira modernidade (Beck, 2011, 2018), com o afrouxamento das cargas de trabalho, as pessoas passaram a se entregar cada vez mais para as suas atividades de maior espontaneidade (Elias, 2022). Mas não só isso, com a propagação das novas tendências da modernização reflexiva (Beck; Giddens; Lash, 2012) as próprias configurações sociais se organizaram de modo a atender a essa necessidade das pessoas, ao ser constatado, pelas próprias iniciativas tomadas pelo poder público em garantir e fomentar a aproximação das pessoas com rotinas de tempo livre e de divertimento (Elias, 1992; 2022). Ou seja, as próprias cidades se conformaram a fim de

atender à necessidade de movência dos indivíduos nas últimas décadas (Souza, 2022c, 2023a).

Dentre as várias iniciativas observadas como a criação de diversos espaços de esporte e lazer, encontram-se aquilo que nós chamamos de ciclovias, que, na atualidade, carregam significados maiores do que a simples ideia de mobilidade urbana. Em outras palavras, subjacente a essa questão mais logística e pontual das cidades, muitas pessoas passaram a acessar as ciclovias como meios para exercer sua movência e escrever suas autobiografias de movimento (Souza, 2019, 2021, 2023b). Isto é, agendas autobiográficas que podem ter a ver com esporte, lazer, profissão, passatempo, exercício físico, etc (Souza, 2021). Cabe ressaltar ainda que, o ciclismo, na atualidade, reivindica dos novos elementos da modernização reflexiva, em que desportos individuais e ao ar livre vêm ganhando espaço em meio às práticas tidas como tradicionais (Souza, 2021, 2022; Souza, Oliveira e Garcia, 2022; Souza, Garcia, 2023; Oliveira et al., 2023).

Diante desse cenário esboçado, de um crescimento da adesão à bicicleta no prisma da segunda modernidade, cidades com níveis de desenvolvimento social mais diferenciados como Maringá, acolheram a modalidade e vêm procurando sustentar a prática no meio urbano e em meio a natureza. Contudo, as iniciativas de estruturação ligadas à prática, ao que parece, não partem apenas dos setores das políticas públicas, mas também advém de outras sub-políticas que atuam mais nas margens dessa configuração. Porém, essas movimentam o cenário, talvez, de forma, ainda mais decisiva tal como as ações encaminhadas pelos próprios agentes sociais, seja na figura do mero praticante/consumidor ou na função do indivíduo que atua com o mercado da prática. Dito isso, e tendo como laboratório empírico de nossas análises a cidade de Maringá, o objetivo deste capítulo é identificar e compreender os processos configuracionais da oferta e demanda do ciclismo na cidade canção.

Para o cumprimento do objetivo delineado acima, esse capítulo encontra-se estruturado em 4 partes essenciais. Na primeira delas, procuramos apresentar o tecido social maringaense a fim de contextualizar o pano de fundo social eleito para as nossas análises. Na sequência, na segunda parte, ao escrutinar o tecido social maringaense,

objetivamos apresentar como se configura o ciclismo na cidade, bem como inventariar as principais ações de incentivo à prática. Logo em seguida, na terceira parte, com base no levantamento realizado, faremos uma reflexão sobre a oferta de serviços relacionados ao ciclismo no município. Por fim, à guisa de conclusão dessa unidade, encerramos as discussões com a apresentação dos indivíduos e grupos sociais que ajudam a movimentar o cenário do ciclismo em Maringá.

2.1 DA FUNDAÇÃO E CONSTRUÇÃO DA CIDADE DE MARINGÁ

Sendo considerada uma cidade relativamente nova com 71 anos de existência, Maringá-PR foi projetada em 1945 pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP) e fundada no ano de 1947 (Andrade et al., 1999). Desde sua criação, observou-se um crescimento urbano e demográfico expressivo nas últimas décadas, passando a ser considerado um município de grande porte, uma vez que possui uma população de cerca de 436.000 habitantes, sendo, por seu turno, a terceira maior cidade do Paraná, inclusive com alguns dos melhores indicadores e índices de qualidade de vida do Brasil (IBGE, 2023). A propósito, a respeito dessa rápida ascensão, bem como de seu alvissareiro plano de desenvolvimento, Maringá tornou-se um profícuo campo de investigação e vem servindo como laboratório de pesquisa para diversas áreas, a exemplo, da arquitetura (Dias e Gonçalves, 1999; Luz, 1977; Luz, 1980; Rodrigues, 2004; Figueiredo, 2005; Sampaio, 2006), da geografia (De Angelis e Neto, 2001; Gomes, 2006; Vercezi, 2018), da engenharia (Amadei et al., 2011; Galassi e Gordon, 2013; Velho et al., 2014), do esporte (Gomes e Muller, 1999; Silveira, 2016; Silveira et al., 2018), do lazer (Figueiredo e Pimenta, 2007; Anacleto, 2017; Teixeira, Lara e Rinaldi, 2011), dentre outros campos de investigação.

Sua construção histórica está, em certa medida, relacionada à Companhia de Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP) cuja instituição foi responsável por revolucionar a região que administrava na época (Rubira, 2016). Tal companhia foi fundada em 1925 por britânicos e teve como uma das missões gerir um processo de colonização do norte do Paraná que, na época, correspondia a uma área de 515.000

alqueires, os quais, foram divididos em pequenas propriedades, em especial destinada para a plantação de café. Essa organização, em alguma medida, repercutiu na fundação das cidades dessa região, tais como Londrina, Cambé, Rolândia, Arapongas, Cianorte, Umuarama e, outras, como o caso da própria Maringá¹⁴.

Diante desses fatos, a CMNP começou a efetuar a venda de lotes urbanos no ano de 1946, quando a colonização de Maringá se oficializou a partir da formalização da venda de 62 lotes para os habitantes da cidade, constituindo o que hoje é chamado de “Maringá Velho” (Rubira, 2016). De um modo geral, o projeto de colonização atingiu seus objetivos com êxito de tal forma que, em apenas 25 anos, o norte do Paraná, antes ocupado tão somente pela comunidade indígena e de colonos, tornou-se a principal região produtora de café do Estado, tendo contribuído para o desenvolvimento de aproximadamente 200 cidades, cuja a metade delas se deu por uma configuração planejada (Rubira, 2016). Atualmente, essas cidades juntas, somam mais de 2.000.000 de habitantes.

Historicamente falando, a população maringaense foi colonizada por um povo humilde e trabalhador, prioritariamente trabalhadores rurais e fazendeiros (Leal, 2011). No período de 1940 e 1950, Maringá teve cerca de 70 máquinas beneficiadoras de café funcionando ao mesmo tempo. Era o que geria o comércio da época, a produção de café, em um ciclo um pouco mais tardio que o ciclo de São Paulo e Rio de Janeiro, mas eram aqueles produtores de café do início do século que migraram para essa região, influenciando na agricultura e nos costumes.

A criação do município de Maringá teve como fatores que nortearam o projeto da cidade, a preocupação com a questão do plano urbanístico, sobretudo no que diz respeito à sua composição (parques, praças, áreas verdes, dentre outros) e a mobilidade urbana, com a intenção de promover fácil acesso e locomoção dos locais periféricos ao centro da cidade, ou seja, aos conglomerados destinados ao comércio, indústrias, unidades de saúde (hospitais e clínicas), centros esportivos, dentre outros. Ao que consta, segundo Andrade et al., (1999), a cidade foi projetada por Jorge Macedo Vieira, o qual dispões de ideias inovadoras para o desenvolvimento urbano

14 Histórico da Companhia de Melhoramentos Norte do Paraná disponível em: <http://www.cmnpp.com.br/melhoramentos/cia-melhoramentos>.

Em termos de base econômica, a cidade de Maringá, em seus primeiros anos de vida, foi caracterizada por uma região de forte dependência financeira do agronegócio, principalmente, proveniente do cultivo do café. Ao longo de sua história, verificou-se que o município passou por uma transição de características rurais para urbanas. Sobre tal mudança, Rubira (2016) afirma que a cidade teve um salto de crescimento observável nas décadas de 1950 e 1960, pois, nesse período, ocorreu um aumento populacional significativo, influenciado pelo movimento de êxodo rural, tornando-se, majoritariamente, urbana, já na década de 1970. Em 1990, a cidade, antes projetada para 200 mil habitantes, ultrapassava essa expectativa, de modo que impeliu uma maior atuação das instituições de gerência municipal, dando início a novos projetos de reestruturação da cidade, que possibilitou o desenvolvimento de novos espaços (Oliveira, 2016).

Seu crescimento foi tão exponencial que, atualmente, Maringá não somente figura entre as maiores cidades do Estado, como apresenta também um dos melhores indicadores de qualidade de vida do Brasil, tal como o de Índices de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) com valor de 0,808, considerado, segundo algumas instituições estatísticas, como um índice “muito alto”, realidade essa, que difere de grande parte dos municípios brasileiros que apresentam sérias limitações em termos de desenvolvimento e bem-estar social (IBGE, 2010). Por sinal, de acordo com alguns rankings nacionais, Maringá aparece sinalizada como uma das melhores cidades do Brasil para se morar, sobretudo, em virtude dos aspectos relacionados a indicadores econômicos e de qualidade de vida.¹⁵

Mas não são somente as variáveis básicas de sobrevivência que singularizam o desenvolvimento da Cidade Canção. Como é de conhecimento por estudiosos da cidade, Maringá tem se destacado também por fornecer uma estrutura que rompe com as cidades tradicionais, ou seja, uma cidade voltada apenas para o desenvolvimento industrial, mercadológico e econômico. Embora, em nenhum momento, tenha prescindido dessa condição basilar de funcionamento social, os seus idealizadores perceberam que outras áreas estariam correlacionadas com a economia, pois sem um

¹⁵Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/>

olhar global para o funcionamento da cidade e de seus habitantes, Maringá não teria alcançado o desenvolvimento que granjeou nas últimas décadas. Sem dúvidas, um dos setores que os maringaenses atribuíram grande atenção foi referente à área do lazer e do esporte, entendendo que o acesso a atividades recreativas, seja por meio de projetos ou fornecimentos de espaços e equipamentos para promoção da cultura esportiva local, elevaria os índices de bem-estar social da cidade, o que, por conseguinte, impactaria, em alguma medida, no próprio desenvolvimento da cidade. Não à toa, Maringá se destaca como uma referência estadual e nacional de investimentos nas áreas do esporte e lazer (Ferreira et al., 2023).

No que se refere à estrutura física voltada para o esporte e lazer, a cidade conta com 18 espaços públicos geridos pela Secretaria de Esporte e Lazer municipal. Esses ambientes possuem oferta de atividades diversas como: danças, ginástica laboral, circuitos funcionais, iniciação esportiva, esporte amador, esporte rendimento e dentre outras atividades que são disponibilizadas para o público em geral. No que se refere à formatação dos espaços de prática, esses são divididos em 14 Centros Esportivos¹⁶, 2 Ginásios de Esportes comunitários e 2 Campos de Futebol Amador, além da Vila Olímpica, projetada pelo município para atender ao treinamento esportivo de alta performance e sediar eventos esportivos regionais, estaduais, nacionais e internacionais. Em relação à Vila Olímpica, a maior estrutura esportiva e recreativa de todas, a mesma é composta pelos seguintes espaços: Estádio Regional Willie Davids (1957, com capacidade para 20 mil pessoas); o Ginásio de Esportes Chico Neto (1976, com capacidade para 6 mil pessoas); o Ginásio Valdir Pinheiro (possui 3 quadras poliesportivas e comporta 2 mil pessoas); Alojamento para atletas; o Parque Aquático (uma piscina Olímpica e uma semiolímpica); as quadras de areia; o velódromo (250 metros de extensão, 11 metros de largura e inclinação máxima de 42 graus); a pista de atletismo (Maringá é a 3ª cidade do país a ter uma pista de atletismo com dimensões oficiais, a pista localiza-se dentro do Estádio Willie Davids) e a pista de Skate, por sinal, recém-inaugurada.

Além desse panorama das estruturas esportivas, outro elemento de destaque

¹⁶ Esses centros são distribuídos pelo município e contam quadras poliesportivas, piscinas, sala de jogos, sala de dança e ginástica, campos de futebol, espaços administrativos, dentre outras estruturas.

são as ciclovias municipais. Projetadas para promoverem uma cidade mais sustentável e ativa, as ciclovias são vistas como projetos que unem inovação para a mobilidade urbana e favorecimento para a prática do ciclismo. Tais construções expressam, em certa medida, a reflexividade institucional (Menegaldo et al., 2021) da administração local e da sociedade maringaense, que formularam e colocaram a cabo a construção de ciclovias em diversos pontos da cidade, sobretudo nas áreas centrais onde há maior concentração de trânsito, de modo a atender as demandas emergentes e ao mesmo tempo estimular essa prática.

De acordo Barbiero et al. (2020), em um levantamento realizado no município, constatou-se que a extensão desses espaços gira em torno de 54,3 km de ciclovias espalhadas pela cidade que se encontram ativas ou em processo de construção. Conforme ressalta a autora, em que pese Maringá disponha de uma faixa considerável de ciclovias, ainda são necessárias mais vias para que a cidade se torne mais móvel, no sentido de promover acesso entre os grandes bairros de Maringá-PR, vide que se caracterizam como áreas de maior concentração de praticantes de modalidades ciclísticas, vindo a potencializar ainda mais esse cenário. Ou seja, ainda que Maringá seja uma boa referência de mobilidade urbana em termos de ciclovias, especialistas ressaltam que a quantidade de ciclovias não tem dado conta de atender a demanda que está aumentando, sinalizando, portanto, não só uma maior aderência ao ciclismo como uma nova tendência do movimentar-se humano na contemporaneidade que está de acordo com os impulsos da modernização reflexiva tal como aludido Beck, Giddens e Lash (2012).

É oportuno ressaltar que acompanhado desse crescimento exponencial do ciclismo em Maringá, eclodiu, paralelamente, toda uma estrutura mercadológica em torno desse meio transporte, que repercutiu não só na monetização do fornecimento de insumos (equipamentos, materiais e serviços) para a prática, como reverberou também em uma agenda de estruturação do ciclismo na cidade. Aliás, é sobre o campo do ciclismo, especialmente, a respeito da dinâmica da oferta dessa prática no tecido social maringaense que, nas páginas seguintes, procuramos escrutinar os aspectos inerentes ao estabelecimento configuracional do ciclismo no âmbito da Cidade Canção.

2.2 A RELAÇÃO DO CICLISMO E A SOCIEDADE MARINGAENSE

A conhecida cidade Jardim tem esse nome por conta dos inúmeros bosques que tem na sua formação e na quantidade de árvores espalhadas pelas principais avenidas e ruas da cidade. Os ‘redondos’ - como ficaram conhecidas estas praças – definem áreas verdes, públicas, pontos de articulação do traçado irregular, cruzamento de vias principais (Rego, 2001). Além de praças de áreas verdes, atualmente, o movimento é de se utilizar estes espaços como centros de movência, onde as pessoas podem ter acesso a ambientes que estimulam a prática de diversas atividades motrizes. Nesse quadro de espaços profícuos para o movimentar-se, Maringá conta várias praças com campos sintéticos cercados para crianças e adolescentes, praças com cancha de areia para a prática de esportes de praia, espaços com academias para a terceira idade (ATI), quadras poliesportivas, centro esportivos,¹⁷ entre outras funcionalidades atreladas aos chamados ‘redondos’. No âmbito geral, caso a avenida ou alguma avenida, que possua ciclovia, cruze na praça circular, esta serve de terreno para a prática do ciclismo, apesar de serem raros os casos, até por conta do trânsito.

Por ser uma cidade de 70 anos¹⁸, e diferentemente das cidades mais antigas do país, ao ser pensada e arquitetada, os criadores do projeto levaram em consideração a bicicleta como meio de locomoção e como forma de praticar esporte, tendo em vista a popularidade da “magrela” no Brasil e em como ela vinha se desenvolvendo em conjunto com a sociedade na modernidade, principalmente após a modernidade reflexiva (Beck, Giddens e Lash, 1997).

Na cidade de Maringá temos uma população grande que pratica o ciclismo. Isto pode ser observado pelas inúmeras entrevistas e reportagens que podemos encontrar

17 Centro esportivo são locais onde algumas estruturas são organizadas pelo governo municipal para a promoção de atividades físicas e a prática de esporte. Os centros esportivos no geral possuem um profissional de Educação Física que atende à demanda da população local quanto a prática de atividade física e esporte em geral. Estes espaços também são alugados para a população maringaense no sentido de ceder o espaço para as práticas individuais ou de grupos esportivos dentro dessa lógica.

18 A fundação oficial de Maringá e data em que a cidade comemora seu aniversário é 10 de maio de 1947. Fonte: O Diário <http://www.maringa.pr.gov.br/turismo/?cod=nossa-cidade/2>.

acerca do assunto realizada pela mídia. A rota das catedrais¹⁹, em 2022, foi prestigiada por 1,2 mil participantes. O percurso é composto por 120 km partindo da Catedral Metropolitana de Londrina e termina na Catedral Basílica Menor Nossa Senhora da Glória, em Maringá. Um dos organizadores declarou na matéria: “Em relação à última edição realizada em 2019, o número de participantes cresceu 60%, posicionando o evento como referência do segmento no país. A pandemia estimulou a busca por iniciativas que favoreçam o contato com o ar livre, que estimulem desafios e vivências de superação”.

Sabemos que a pandemia impactou esportivamente o mundo, e o ciclismo profissional não foi diferente. No ano de 2021, foram retomadas as competições de ciclismo de Maringá, sendo a cidade canção eleita para sediar as duas próximas edições do Campeonato Brasileiro de Ciclismo (2021 e 2022²⁰). Outro exemplo de como a cidade respira as modalidades ciclísticas diz respeito à Copa Cidade Canção de Ciclismo cujo evento, no ano de 2022, teve sua 19ª edição²¹. Prova tradicional da cidade e, que neste ano contou com 300 participantes, reuniu atletas de diferentes partes do Estado e do Brasil, ressaltando, portanto, a tradicionalidade dessa competição cenário brasileiro. Outro evento esportivo que acontece em meio a cidade de Maringá são as etapas referentes ao Ranking Noroeste de MTB. Das 7 etapas deste ranking, 3 são realizadas dentro de Maringá²²

Diante do cenário de ampliação de praticantes do ciclismo, das mudanças estruturais no meio urbano e também na natureza, associadas a essa modalidade, cabe mencionar que algumas ações de promoção e fomento dessa prática têm sido executadas no município. Dentre uma gama de ações, notabilizam-se, com certeza, as comemorações do dia do ciclista (15 de abril), organizada pelo poder público da cidade, que além de promover eventos de incentivo e exibição da prática, as iniciativas voltam-se também na execução de orientações aos ciclistas, principalmente, relacionadas aos aspectos da melhoria da prática propriamente dita, como conscientização de sua

19 Fonte: www.maringapost.com.br

20 Neste último ano, apenas uma das etapas da competição júnior, no segundo semestre de 2022.

21 Etapa esta que contará como válida para o ranking da Confederação Brasileira de Ciclismo (CBC).

22 As etapas que ocorreram em 2022 foram: GP de Santa Isabel, GP de Jandaia do Sul, GP de Goioêre, GP de Loanda e os GP's de Maringá na UEM, no Bosque das Gevileas e no Parque Alfredo Nyfler.

execução no meio urbano, abordagens preventivas no trânsito²³ e distribuição de braçadeiras reflexivas aos ciclistas.

Cabe sublinhar que, parte dessas iniciativas, ações e construções em favor do desenvolvimento do ciclismo encontram-se já discriminadas no próprio Plano de Mobilidade (PlanMob) da cidade, que dentre outras metas estabelecidas para o desenvolvimento desse segmento, está a previsão de ampliação das malhas de ciclovias do município²⁴. Percebe-se, portanto, que a administração pública da cidade não só se demonstra atenta as novas configurações do movimentar-se, como procede no intuito de tentar atender essa nova demanda, entendendo que é um fenômeno que não pode ser negligenciado. Fenômeno esse, que não se trata apenas de mobilidade urbana, mas, especialmente, de movência, uma vez que as pessoas, nos últimos anos, tiveram acesso a uma série de meios de locomoção, mas mesmo assim não abandonaram as bicicletas. Pelo contrário, muitos, não só incorporaram no seu dia a dia, como passaram a ter momentos específicos para pedalar o que, sinaliza, que o andar de bicicletas na modernidade tardia ganhou novos significados para além daqueles tidos como somente utilitaristas.

Uma prova inconteste dessa relação espontânea com o ciclismo diz respeito ao próprio local eleito para as pedadas, que, na atualidade, não se resume mais apenas as ruas das cidades ou tampouco as suas ciclovias, mas também as próprias rodovias e trilhas em ambiente natural. Em síntese, essa tendência de pedalada em ambientes fora da cidade pode ser confirmada pela existência de grupos de praticantes que se organizam pra explorarem esportivamente trajetos já conhecidos na região, a exemplo, dos passeios da cachoeira de São Jorge do Ivaí e a rota das catedrais²⁵. Ou seja, claramente, esse tipo de pedalada está imbuído de outros significados que extrapolam o uso utilitário da bicicleta.

Evidentemente, há que ser dito, que Maringá, além do fomento ao ciclismo, tem

23 **Fonte:** <http://www.maringa.pr.gov.br/site/noticias/2022/04/13/prefeitura-de-maringa-divulga-programacao-do-dia-mundial-do-ciclista/39642>

24 **Fonte:** <https://www.mobilidademaringa.com.br/>

25 A rota das Catedrais conta com 90 km em estradas rurais com trilhas e subidas de tirar o fôlego. O roteiro conta com a passagem por oito igrejas, as quais promovem conhecimentos históricos e culturais acerca da imigração e colonização do norte do Paraná (Disponível em: <https://www.bikemagazine.com.br/2022/05/rota-das-catedrais-tera-12-mil-ciclistas-entre-londrina-e-maringa>).

em torno da sua região espaços naturais que favorecem e potencializam o ciclismo *outdoor* em meio a natureza. E como se não fosse o bastante, cabe, ainda mencionar, que esses espaços não estão isolados, possuindo uma privilegiada rede de acessibilidade a esses locais, o que favorece ainda mais o engajamento ao ciclismo na natureza. Há que se ter em conta também, que o ciclismo enquanto prática esportiva em meio natural, não é uma exclusividade, haja vista que, nos últimos anos, houve um nítido aumento de diversas práticas na natureza (*Outdoor Participation Report, 2021*), indicando, que o ser humano tem procurado regressar a esses espaços por uma gama de motivações (Souza, Oliveira, Garcia, 2022; Oliveira et al., 2023).

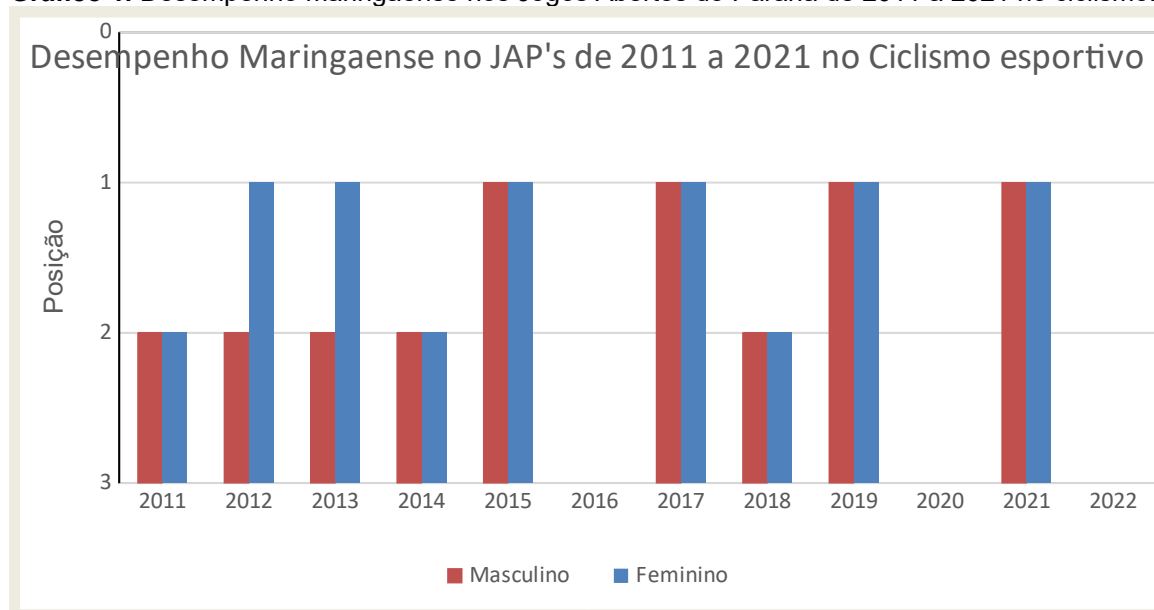
Outra dinâmica da contemporaneidade que ressaltam os novos ventos da modernização reflexiva faz referência ao processo de emersão de subpolíticas que partem dos próprios agentes sociais. Esse o caso, por exemplo, de organizações esportivas que se formam no intuito de estruturar as demandas individuais e coletivas por determinada modalidade. No que concerne o âmbito da Cidade Canção, destaca-se, nesse segmento, o Clube Maringaense de Ciclismo (CMC)²⁶, que desenvolve suas atividades desde 1996, atuando na formação e preparação de atletas nas modalidades de ciclismo de pista, estrada e MTB. Em linhas gerais, essa instituição tem demonstrado grande sucesso na medida em que muitos atletas ligados ao clube, por sinal, representantes do município de Maringá, têm apresentado resultados satisfatórios em competições estaduais e nacionais.

Ao observar alguns desses resultados, podemos verificar um expressivo desempenho esportivo maringaense nos últimos 10 anos, com conquistas de pódio em provas de ciclismo nas categorias feminina e masculina, como é possível observar no gráfico a seguir, que apresenta os resultados obtidos nos últimos Jogos Abertos do Paraná (JAPs)²⁷.

26 Fonte: (https://www.instagram.com/clube_maringaense_de_ciclismo/)

27 Os Jogos Abertos do Paraná (JAPs) é a maior política de evento esportivo desenvolvida pelo Estado do Paraná, criada em 1957, permanece perene, estando atualmente na sua 53ª edição. A competição é disputada por seleções municipais, com a participação de profissionais de destaque nacional e internacional, envolvendo 16 modalidades esportivas: Atletismo, Basquetebol, Bocha, Bolão, Ciclismo, Futebol, Futsal, Ginástica Rítmica, Handebol, Judô, Natação, Tênis, Tênis de Mesa, Voleibol, Vôlei de Praia e Xadrez. (PARANÁ, 2023).

Gráfico 1. Desempenho maringaense nos Jogos Abertos do Paraná de 2011 a 2021 no ciclismo.



* Foram analisados apenas a melhor colocação de um profissional do município

** Não houve a edição de 2016 por conta da ocupação das escolas da cidade de Guarapuava-PR sede da fase final dos jogos abertos A.

*** Não houve competição em 2020 devido a pandemia de Covid-19.

Como é possível depreender a partir dos últimos resultados em competições estaduais, Maringá, na última década, figura como uma das principais equipes de ciclismo do estado, independente da modalidade disputada. Vale ressaltar que os resultados obtidos por Maringá são realmente expressivos, uma vez que, a cidade disputa com outros dois municípios reconhecidamente competitivos no cenário estadual e nacional do ciclismo, quais sejam, Foz do Iguaçu e Cascavel. As principais façanhas maringaenses no tocante ao esporte profissional se circunscreve nas modalidades de ciclismo de pista e no MTB cujos atletas representantes figuram entre os melhores do estado ao ser comprovado pelos títulos conquistados em nome da cidade²⁸.

Outros dados que reforçam esse alto nível de desempenho dizem respeito ao *Ranking Paranaense de Ciclismo* (2017 a 2021²⁹), em que na modalidade de ciclismo de estrada, Maringá se destaca na categoria de atleta de elite, tal como podemos observar nos dados que seguem socializados na tabela 1.

28 Disponível em: <http://www.jogosabertos.pr.gov.br>.

29 Disponível em: <https://www.fpc.esp.br>.

Tabela 1. Melhor colocação de um maringaense no ranking paranaense de 2017 a 2022

Naípe	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Masculino	1	1	1	-	8	3
Feminino	3	1	1	-	1	2

* Foram analisados apenas a melhor colocação de um profissional do município

** Não houve competição em 2020 devido a pandemia da Covid-19.

Vale destacar que alguns atletas responsáveis pela posição de alto nível do ciclismo de estrada maringaense nesses anos foram Fernando Zanatta e Rauny, assim como Sheila Gomes e Gabriela Yumi. Percebe-se, que tanto nos eventos esportivos promovidos pelo governo do estado (JAP's, JOJUP's, JEP's entre outros) quanto em competições organizadas pela Federação Paranaense de Ciclismo, os maringaenses têm por organização serem bem representados, vindo a obter bons resultados esportivos. Interessante refletir, como observamos até aqui, que esses resultados expressivos são provenientes de uma combinação de fatores, desde iniciativas advindas de políticas públicas e grupos de subpolíticas, esses últimos, configurados a partir dos esforços dos próprios agentes praticantes, até em função das novas tendências do movimentar-se no prisma da modernidade tardia que tem impelido os autores sociais a se engajarem em práticas motrizes não tradicionais (Souza, Oliveira, Garcia, 2022).

Todavia, em que pese esse grande escopo de variáveis associados ao crescimento do ciclismo em Maringá é notório a participação da administração municipal no esporte de rendimento da modalidade, ao ser comprovado pelo financiamento ofertado aos atletas, como o caso da denominada bolsa profissional municipal cuja função é subsidiar recursos para os esportistas de alto nível que se destacam por seus bons resultados nas competições. Atualmente, de acordo com os dados fornecidos pela Secretaria de Esportes e Lazer (SESP) da Prefeitura de Maringá, o ciclismo maringaense conta com 20 bolsas de incentivo municipal (15 masculinas e 5 femininas), além de 4 para o desporto paralímpico e três bolsas para técnico, destinadas aos profissionais responsáveis pelo treinamento do ciclismo³⁰.

Em síntese, através das evidências aqui apresentadas, claramente, ao menos no

30 Disponível em: <https://www.bolsaprofissionalmaringa.com.br/>

que se refere o caso paradigmático do município de Maringá, identifica-se que há uma sólida aproximação das políticas públicas de esporte e lazer direcionadas para a prática de ciclismo no tecido social maringaense. Associado a essa oferta do ciclismo pelo poder público, há, ainda a presença de subpolíticas que atuam nas franjas da estrutura, mas que são essenciais para a manutenção da prática uma vez que abriga aqueles agentes que são tidos como especialistas na área. No entanto, o poder público e os praticantes não são os únicos que compõem essa configuração. Nessa esteira, tem-se, talvez, de forma ainda mais agressiva, o campo mercadológico da prática que se estabeleceu com o recrudescimento da prática nos últimos anos. A propósito, sobre o mercado do ciclismo em Maringá que passamos a discutir na sequência.

2.3 A OFERTA E O MERCADO ASSOCIADO AO CICLISMO EM MARINGÁ

Nesse subcapítulo abordaremos questões relativas às configurações da oferta do ciclismo na cidade de Maringá, especificamente sobre a conformação do mercado no interior dessa dinâmica. Nesse sentido, entendemos o mercado como um ator reflexivo que atua nesse jogo das disposições da oferta esportiva (Giddens et al. , 1997; Beck, 2011), atento às demandas dessa comunidade e que também exerce reflexos sobre os indivíduos nessa interação de diversos componentes.

Se anteriormente apresentamos alguns elementos que, em certa medida, correlacionam-se com a reflexividade institucional do poder público local, com a realização de eventos e implantação de ciclovias e sinalizações que favorecem a prática do ciclismo, neste tópico, em particular, nos debruçaremos sobre as questões de reflexividade do mercado dessa prática em Maringá, tendo como fontes empíricas, informações veiculadas em documentos, sites e meios jornalísticos. Em outras palavras, ao inventariar o quadro de estabelecimentos e de serviços voltados para a prática de ciclismo, procuramos entender como o mercado ciclístico se modela no sentido de atender aos praticantes, sobretudo, nos últimos anos que houve um aumento significativo de ciclistas na cidade de Maringá.

Diante do aumento no número de praticantes do ciclismo nos últimos anos (Da

Trindade e De Oliveira, 2017; Diniz, 2016; Marques et al., 2016; Júnior et al., 2022; Martins, 2015), o que se observa nesse contexto, é que, concomitantemente ao processo de expansão das práticas motrizes ligadas à bicicleta, ocorreu a ampliação de um mercado financeiro atrelado à modalidade, com comercialização não só de bicicletas apropriadas a cada tipo de variação do ciclismo, como também de uma série de insumos relacionados a adereços e equipamentos (capacetes, sapatinhas, roupas, óculos, garrafas; kit de ferramentas e reparos, sinalizadores, lanternas, dentre outros).

No Brasil, dados de 2021, levantados pela Aliança Bike (Associação Brasileira do Setor de Bicicletas) destacavam um número 10.056 lojas de bicicletas atuando no Brasil, sendo a região Sudeste caracterizada com o maior número de empreendimentos do setor com cerca 42% do total de estabelecimentos. Na sequência, em segundo lugar, figura a região Nordeste com 25%; na terceira posição, encontra-se a região Sul com 16%; em quarto, a região Centro-Oeste que detém 10% e, na quinta posição, a região Norte com 7% (Aliança Bike, 2021).

Ainda de acordo com os dados, em relação ao *ranking* por estado, o Paraná figura na terceira posição com maior número de estabelecimentos varejista de bicicletas no Brasil, ficando atrás de São Paulo e Minas Gerais, respectivamente. O levantamento aponta ainda que cerca 39% dos municípios brasileiros detém pelo menos um comércio de bicicleta em atividade. Esse total de empreendimentos, em termos econômicos geram cerca de 14 mil empregos diretos (Aliança Bike, 2021). Interessante notar que se o Paraná se configura como um dos principais mercados desse segmento no Brasil, isso é, em alguma medida, resultado das ações de cidades como Curitiba, Londrina, Cascavel, Foz de Iguaçu, Guarapuava e Maringá que tem se demonstrado não somente abertas para as novas tendências do mundo do esporte e da atividade física, como tem, de igual forma, incentivado a eclosão de novas práticas motrizes, o que, por conseguinte, reflete no campo mercadológico do esporte.

Outra característica da remodelação do mercado esportivo, com certeza, tem a ver com o processo de comercialização virtual dos produtos, que deu acesso aos praticantes a uma série de mercadorias que até então estariam confinadas aos grandes centros. Isto é, no contexto da modernização reflexiva, as pessoas não mais precisam ir

até os produtos, vide que as lojas estão a um clique ou toque de distância. Desse processo, importante pontuar que o cenário de digital abriu um leque de opções que no formato físico, em muitas realidades, não seria viável, o que por seu turno, tornaram os indivíduos mais seletivos em relação ao que consomem, vide que na mesma velocidade que aumenta as opções de determinados produtos surge também *reviews* sobre as mercadorias, por sinal, outro serviço prestado no prisma da segunda modernidade. Dentre as principais plataformas de *marketplace* utilizadas pelo setor, observa-se que o setor tem maior aderência é o Mercado Livre (71% das lojas), seguidos da OLX (20,4%), da Magazine Luíza (20,4%), do *Facebook/Instagram* (16,3%), Americanas (12,2%), dentre outras (Aliança Bike, 2021). Isso expressa, em certa medida, a reflexividade do setor que se usufrui desses serviços no rompimento de barreiras do espaço e tempo para que os seus produtos cheguem mais facilmente na ponta, onde são consumidos. (Giddens, 1989; 1991).

Em linhas muito gerais, basicamente, o mercado associado ao ciclismo tem suas atividades concentradas na venda de bicicletas, de componentes, de acessórios e, principalmente, na oferta de serviços de reparo e de revisão mecânica. Mais recentemente, alguns desses empreendimentos passaram também a ofertar o serviço de *Bike Fit*, estando, presente, em pelo menos, 14 % das lojas de bicicletas do país, o que ajudou a ampliar o faturamento desses comércios (ALIANÇA BIKE, 2021). Dentre os aspectos positivos que têm corroborado para o aumento da comercialização das chamadas bicicletas ergométricas, sem sombra de dúvidas, está a sua acessibilidade e sua ergonomia cujo o equipamento permite o ajuste da bicicleta em conformidade com as características corporais do sujeito que, por seu turno, favorecem a postura e o comportamento motor correto durante a pedalada. Tais elementos do *Bike Fit* expressam a procura e confiança básica dos praticantes em sistemas peritos de avaliações da modalidade, assim como, a minimização de efeitos colaterais correlatos aos riscos que a prática sem esses serviços pode ocasionar (Giddens, 1991). Vale ponderar que essa prática parece estar mais alinhada à ideia de exercício físico.

A partir desse quadro em nível nacional, para fins de análise dessa conjuntura, torna-se essencial entender os elementos pertinentes às relações de oferta e demanda

para avançar nas análises. Nesse sentido, Souza e Marchi Júnior salientam:

[...] a necessidade de contextualizar as práticas esportivas e o espectro de representações e signos sociais a elas associadas como um resultado do encontro entre a oferta dos bens esportivos e a demanda desses mesmos bens ou, em outras palavras, em uma perspectiva de mediação entre a oferta esportiva exteriorizada no campo de maneira tendencialmente espetacular e as disposições inscritas nos agentes sob a forma de *habitus* consumistas (Souza; Marchi Júnior, 2017, p. 260).

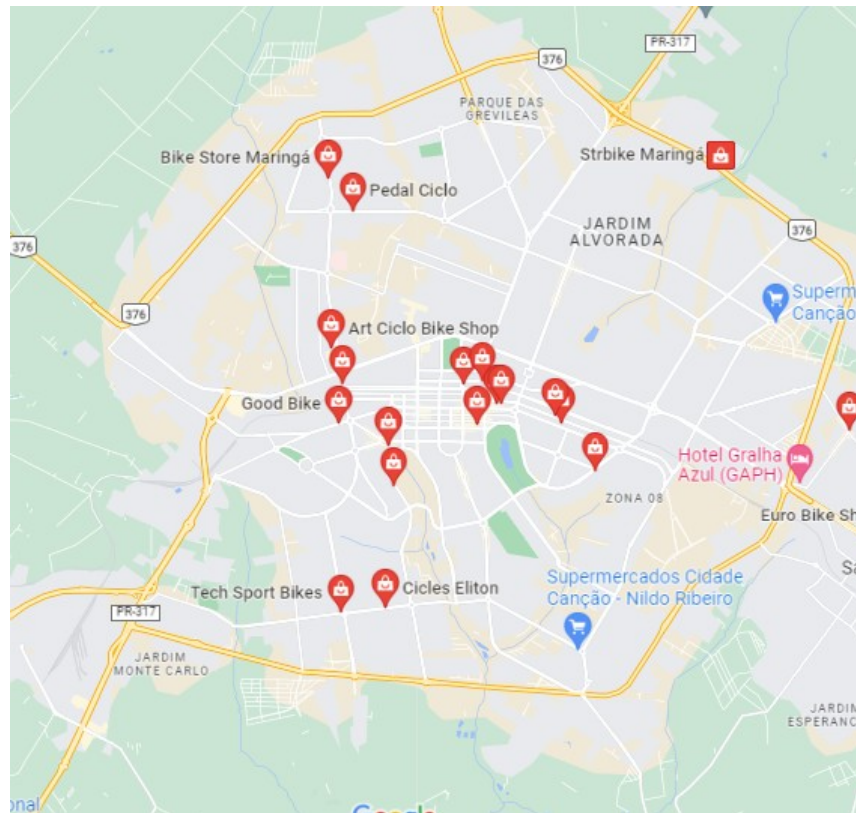
Sendo assim, caracterizar a dimensão da oferta do ciclismo e verificar tendências associadas a essa prática, assim como analisar racionalmente essa interação em suas configurações no contexto local e global permite identificar de que formas as ações individuais das pessoas, pelas próprias influências da dinâmica do tecido social, têm impactado na forma com que os indivíduos consomem e vendem seus produtos ou experiências de seu interesse. Nesta perspectiva, por exemplo, o mercado associado à prática, em certa medida, além de fornecedor, atua também como fomentador no crescimento do segmento uma vez que não só filtra as necessidades como também impulsiona e lança novas tendências e estilos associados a mesma. Isto é, em todas extremidades, ao menos no prisma da segunda modernidade, aparentemente, existe uma reflexividade institucional que é mobilizada a fim de lograr prerrogativas para si ou para seu grupo (Beck, 2011; Beck, Giddens e Lash, 2012). Nesse sentido, Maringá, por ser considerada uma cidade já com traços de uma cultura cosmopolita, a dinâmica mercadológica associada ao esporte já compartilha da mesma cartilha dos grandes centros que estão mais engajadas com o tecido da modernização reflexiva.

Adentrando especificamente no contexto do mercado maringaense associado ao ciclismo, foi realizado um levantamento exploratório no serviço de busca de empresas fornecido pelo *Google Maps*³¹. Ao observar os dados gerados pelo sistema, foram encontrados 22 estabelecimentos de comercialização de produtos e serviços para a prática da modalidade. Cabe destacar que dentro desse grupo de empresas, nota-se que um grande número desses empreendimentos está instalado na região central do município. Todavia, com a expansão territorial da cidade, observa-se também

31 Fonte: <https://www.google.com/maps>

movimentações de descentralização dessas lojas na região sul e norte do município, sobretudo em conglomerados comerciais que atendem a população dos bairros. Tal distribuição dessas lojas pode ser vista na figura 2 a seguir.

Figura 2. Lojas de ciclismo em Maringá de acordo com o *google maps*.



Fonte. <https://www.google.com/maps>

Conforme podemos observar no mapa. Pela distribuição das lojas pela cidade, verifica-se que alguns dos empreendimentos já começam a deslocar-se para outras regiões localizadas fora do eixo central do município, sugerindo que outras localidades também possuem uma demanda de comercialização de produtos e serviços na área de ciclismo. Para isso, a teoria da modernidade sinaliza que este tipo de mapa dos empreendimentos demonstra uma dinâmica de desencaixe nas relações de oferta e demanda do ciclismo maringaense, outra variável da modernidade reflexiva que tem justamente como uma das tendências o deslocamento das relações sociais de contextos locais de interação para contextos mais difusos e de extensões indefinidas, o

que pode repercutir nas próprias relações e instalações de mercado, tal como observado em Maringá no campo do ciclismo (Giddens, 1991). Sendo assim, de maneira reflexiva, o que se depreende também desse processo de descentralização do comércio, ressalta que os agentes por trás do mercado já têm a consciência de que se não se colocarem como uma opção mais viável e favorável ao cliente, o mesmo pode ser facilmente cooptado por outros meios uma vez que existe uma maior oferta de opções disponíveis no âmbito da modernidade tardia, sem contar que com o acesso a maior informação os consumidores se tornaram extremamente mais seletivos e rigorosos em sua escolha. Ou seja, uma loja perto de casa pode ser a melhor escolha para aqueles que visam poupar tempo ou fugir das aglomerações dos espaços centrais.

Para uma melhor análise da distribuição das lojas em Maringá, bem como para uma maior compreensão das características dos empreendimentos nas áreas disponíveis no município, procuramos estratificar a cidade de Maringá em cinco grandes porções, a saber: centro, noroeste, nordeste, sudeste e sudoeste. Essa divisão foi realizada tomando como referência a Catedral e o Novo Centro para a definição da região central, para assim traçar as linhas horizontal e vertical da divisão da cidade, como podemos observar a partir da tabela 2, socializada na sequência.

A partir dessa divisão territorial, foram traçadas, *a priori*, três categorias para o levantamento dos dados, sendo estas: [1] a região onde se localiza o estabelecimento comercial do ciclismo; [2] os produtos e serviços ofertados pelos empreendimentos; e, por fim, [3] o formato de comercialização, comunicação e acesso aos clientes. Os dados pertinentes a essas categorias estão condensados na tabela a seguir.

Tabela 2. Estabelecimentos que trabalham no ramo da oferta de produtos referentes ao ciclismo.

Região		Produtos		Forma de venda	
Nordeste	2	Vestimentas, peças e bicicletas	11	Online*	2
Noroeste	6	Bicicletas	2	Apenas física	8
Sudeste	4	Peças	0	Próprio site	12
Sudoeste	5	Vestimentas	0		
Centro	5	Oficina, Vestimentas, peças e bicicletas	9		

*Utiliza site de terceiros para comercializar os seus produtos.

Como podemos observar na tabela acima, a oferta sobretudo na categoria relativa à comercialização de produtos e materiais esportivos voltados ao ciclismo encontra-se bem distribuída na cidade de Maringá. Se observamos a região mais ao oeste, onde se localiza a denominada “Maringá Velho” (início da concentração de sua colonização), é onde se concentra o maior número de empresas, totalizando 11 estabelecimentos que se destinam à venda de produtos e manutenção de bicicletas. Já a porção mais ao leste, local que se desenvolveu e cresceu recentemente (próximo a conurbação com a cidade de Sarandi), encontram-se menos lojas desse seguimento.

Se pensarmos que cada estabelecimento tem como objetivo vender o máximo possível e fidelizar os clientes, isso ocorre por meio da oferta de uma variedade de produtos que atendam às expectativas associadas as preferências e estilos dos praticantes, assim como na prestação de serviços de manutenção e montagem das bicicletas. No levantamento aqui realizado, constatou-se que na cidade de Maringá, um total vinte (20) lojas atuam nessas frentes, ou seja, na comercialização de artigos esportivos do ciclismo e de serviços mecânicos de montagem ou manutenção de bicicletas. Outro ponto a se ressaltar é de que foram encontradas duas empresas que trabalham apenas com a venda de bicicletas, pois as mesmas são fabricantes e possuem marca própria, vindo a não comercializar peças ou outros adereços. Esse cenário expressa, em certa medida, a variabilidade das frentes que o mercado do ciclismo em Maringá atua, tendo, com isso, um grande e diversificado contingente de produtos e serviços para atender aos praticantes da cidade.

Outro elemento importante para analisar como se configura essa dimensão da oferta pelos estabelecimentos comerciais de Maringá se refere aos meios e as ferramentas utilizadas pelos comerciantes para acessar os praticantes e os demais indivíduos interessados em ingressar nesse universo esportivo. No escopo das iniciativas observadas, verifica-se que a maioria das lojas conta com redes sociais para exposição de seu estabelecimento e produtos, muito embora, há que ser dito que, as estratégias utilizadas para cooptar clientes e apresentar os serviços são diferenciadas.

Olhando mais detidamente para a tabela 2, podemos notar que das vinte e duas

lojas investigadas, 8 empreendimentos ainda comercializam seus produtos e serviços de modo tradicional, isto é, torna-se necessário o deslocamento do cliente presencialmente até a loja física para escolher e adquirir os artigos do ciclismo. Na contramão desse modelo, constata-se, que 14 lojas possuem algum tipo de mecanismo de exposição e venda de seus produtos de forma virtual, em que o cliente, por sinal, pode escolher se deseja receber ou retirar sua compra no local. No grupo desses empreendimentos, chama-nos a atenção para o fato de 12 das lojas disporem de *sites*³² próprios. Interessante mencionar que essas lojas que possuem página própria para a comercialização de seus produtos, contam com a maior proporção de variedades de equipamentos, bem como de peças de alto padrão e das melhores marcas consideradas pelos ciclistas. Isso indica, entre outras coisas, que se a empresa procura fornecer produtos de alta qualidade, logo, isso se correlaciona também, em alguma medida, com as estratégias de marketing da empresa que acaba se traduzindo na divulgação digital.

Em linhas gerais, os dados apresentados na tabela 2 ressaltam que está havendo uma maior tendência de comercialização dos produtos do ciclismo por via do modelo da segunda modernidade, muito embora, a dinâmica tradicional de venda não tenha sido suprimida (Giddens, 1991; Beck, 2011). A primeira modernidade, em síntese, se relaciona com o modelo comercial tradicional, no qual, o contato, a interação e a comercialização dependem que ambas as partes (vendedor e consumidor) estejam presentes temporal e espacialmente nos locais de venda, sendo assim, as fronteiras desse tipo de comportamento empresarial se restringem, em certa medida, a uma amplitude limitada de acesso dos praticantes. Por outro lado, o modelo virtual (ou misto) de venda dos produtos de ciclismo, agrega elementos e um comportamento comercial da segunda modernidade (reflexiva), principalmente por diluir as fronteiras de espaço e tempo através das plataformas virtuais de *marketplace*, possibilitando ampliar o escopo de indivíduos tanto da região de Maringá, como fora dela, podendo, assim, otimizar a venda de seus produtos.

Essas configurações presentes na modelação do mercado associado ao ciclismo

32 Neste grupo de empresas que possuíam o seu próprio site, não foi levado em consideração se todos os sites estavam de acordo com o estoque presencial da loja, entendendo que algumas destas fazem parte de lojas em rede, as quais têm um estoque mais flutuante do que as lojas comuns.

em Maringá elucidam o que Giddens (1991) denomina por *desencaixe* dos sistemas sociais. Conforme o autor, “Por desencaixe me refiro ao deslocamento das relações sociais de contextos locais de interação e sua reestruturação através de extensões indefinidas de tempo-espço” (Giddens, 1991, p. 24). Portanto, são novas relações sociais que invadem o contexto do mercado do ciclismo, que por meio de reflexividade institucional, inova e moderniza as relações comerciais nessa dinâmica da oferta da modalidade. Contudo, esses reflexos da modernidade radicalizada não se restringem apenas às relações de mercado, alcançando também outras áreas e grupos que também buscam ocupar melhores posições dentro da configuração (Souza, Oliveira, Garcia, 2022; Oliveira et al., 2023) como veremos na próxima seção.

2.4 AS PRINCIPAIS ORGANIZAÇÕES ESPORTIVAS E COMO ELAS SE SUSTENTAM

Na cidade de Maringá, o ciclismo tem participação histórica. Atualmente, a principal associação responsável pelo desenvolvimento esportivo de alto rendimento no município é o Clube Maringaense de ciclismo. Com atletas que representam a cidade e tendo contrapartidas financeiras do município, essa organização tem como uma das premissas o gerenciamento da estrutura do ciclismo de performance na cidade. Nessa direção, o Clube Maringaense de ciclismo conta com 32 atletas federados³³, sendo 8 mulheres e 24 homens, distribuídos nas modalidades de Cross Country (17 atletas) e ciclismo de estrada (15 atletas).

Cabe sublinhar que essas instituições com atletas federados, além das bolsas³⁴ contam também com incentivos provenientes de empresas particulares. Além disso, alguns atletas de mais renome na cidade somam patrocínios individuais com fomentos estaduais e federais como, por exemplo, o programa bolsa profissional. No âmbito

³³ Segundo a Federação Paranaense de Ciclismo (FPC).

³⁴ Atualmente o ciclismo maringaense conta com 20 bolsas de incentivo municipal (15 masculinas e 5 femininas), além de 4 para o desporto paralímpico do ciclismo e três (3) bolsa técnica para os profissionais que são responsáveis pelo treinamento direto do ciclismo para estes.

estadual chama-se atenção para o programa Geração Olímpica³⁵, que conta atualmente com duas (2) bolsas estaduais EAD para atletas do sexo masculino, três bolsas nacionais pelo programa, sendo duas femininas e uma masculina, duas para o paraciclismo, para cada naípe, e duas bolsas para técnicos (uma para o paraciclismo e outra para o ciclismo tradicional)

Outro grupo que se organiza paralelamente ao clube maringaense de ciclismo, trata-se da Associação de Ciclismo – Ingá bike team que conta com 30 atletas aproximadamente e variam entre ciclistas recreacionais e de rendimento nas modalidades de MTB, ciclismo de estrada e provas de contrarrelógio individual. Neste momento, o Ingá Bike Team conta com 20 atletas federados ³³, sendo 18 no masculino e 2 no feminino que representam o município na modalidade de Cross Country.

Além do Ingá bike team, outro grupo de ciclismo que se destaca é a União Metropolitana Paradesportiva de Maringá – UMPM, que se configura como uma organização e gestão de várias associações esportivas. Em 2011, essas associações se organizaram no intuito de tentar ter mais força política dentro das disputas por incentivo financeiro para participação em competições de alto nível. De modo geral, essa aproximação entre as associações teve resultados produtores no âmbito do paradesporto uma vez que a UMPM, no presente momento, conta com 11 atletas federados ³³, todos do sexo masculino da categoria de paraciclismo pela FPC.

Já em relação a presença de grupos de ciclismo não federados em Maringá e região, a quantidade é significativamente expressiva, sendo, por seu turno, a cidade canção, um local bastante acessível e acolhedor para aqueles que desejam estrear no âmbito das pedaladas, seja no ciclismo de estrada ou no MTB. Nessa esteira, pode ser citado pelo menos dois dos principais grupos, o “No stress”, grupo de ciclistas de MTB e estrada, que são de Marialva e Maringá; e o grupo Pedal delas, que é um grupo de

35 Criado pelo Governo do Estado em 2011, a Geração Olímpica e Paralímpica é o maior programa em nível estadual de incentivo ao esporte na modalidade bolsa profissional e conta com o patrocínio exclusivo da Companhia Paranaense de Energia, a Copel. E alguns resultados representam bem a importância desse projeto para o desenvolvimento esportivo paranaense de formação e alto rendimento. Entre as principais, as conquistas das delegações de profissionais nos Jogos Escolares da Juventude (competição nacional organizada pelo Comitê Olímpico do Brasil – COB) da qual o Paraná sagrou-se bicampeão (2016/2017) na categoria 12 a 14 anos e é vice-campeão da categoria 15 a 17 anos desde 2011. A maior parte dos profissionais da delegação eram bolsistas do programa. Fonte: <https://www.esporte.pr.gov.br/Pagina/Geracao-Olimpica-e-Paralimpica-EDICAO-2021>

ciclistas do sexo feminino que realizam pedaladas de grandes distâncias de MTB.

De forma geral, o panorama ciclístico em Maringá, sobretudo no que diz respeito à constituição de associações e grupos revela que a cidade dispõe de uma estrutura bastante alvissareira para as diferentes práticas ciclísticas, em especial porque reflexivamente os praticantes deste campo se organizam de forma individual e em grupos para criar as melhores condições de prática possíveis, seja em âmbito competitivo ou recreacional, procurando, portanto, mobilizar apoio de políticas públicas, órgãos oficiais³⁶ e não oficiais. Em resumo, toda essa conjuntura, nos leva a depreender que o praticante de ciclismo na cidade Maringá tem, ao menos, as bases ou as condições primárias para alcançar o nível de prática que almeja ou, em outras palavras, escrever uma autobiografia de movimento atrelada ao ciclismo de acordo com as suas próprias intencionalidades direcionadas a movência (Souza, 2019, 2021).

36 Os principais órgãos organizadores de eventos esportivos no entorno do ciclismo são a Federação Paranaense de Ciclismo, Confederação Brasileira de Ciclismo, a Paraná esportes e alguns órgãos particulares com intenção de arrecadar e promover a modalidade.

CAPÍTULO III

ASPECTOS SOCIOLOGICOS DOS CICLISTAS DE MARINGÁ-PR: UMA ANÁLISE DO PRATICANTE

A cidade de Maringá-PR, historicamente esteve ligada à movência. Da forma como foi planejada traz isso desde a sua concepção, sendo uma cidade de certo modo jovem³⁷, com arquitetura moderna nas construções em geral, que contribuem nessa lógica de movimento, com locais centrais e disposição de espaços físicos que podem proporcionar tais ações, e fácil acesso à população. Em conjunto, a administração pública nos últimos anos vem ampliando a malha de ciclovias e criando lugares para a prática física³⁸.

Isto não é observável apenas pelos estudiosos do campo científico do esporte e atividade física, pois Ferreira (2014), arquiteta que trouxe em um dos seus estudos as novas formas de apropriação do espaço público de Maringá-PR, afirma que a cidade tem zonas de ações onde há espaços públicos que colaboram para esse discurso da cidade ser apropriado e de fácil acesso às práticas físicas. A autora cita em uma passagem sobre a vila olímpica de Maringá-PR que “além de crianças e adolescentes, esse espaço também é utilizado por atletas de diversas áreas (maratonistas, velocistas e ciclistas, entre outros) para exercícios de subida, como fortalecimento da musculatura da perna” (Ferreira, 2014, p. 9)

Para aprofundarmos os conhecimentos a respeito de como se constitui a prática do ciclismo na cidade de Maringá, nos propusemos a ouvir as vozes dos ciclistas

37 Fundação de Maringá oficial dia 10 de maio de 1947.fonte: <http://www.maringa.pr.gov.br/turismo/?cod=nossa-cidade/2>

38 A prefeitura pretende implementar mais 14 Km de ciclovias pela cidade nos próximos dois anos, passando de 43 Km para 57 Km de vias acessíveis para o ciclismo (Fonte: <https://www.boaspraticasods.pr.gov.br/Iniciativa/POLITICA-PARA-BICICLETAS>). Mas para além disso, os ciclistas acabam não utilizando estas, que por vezes tem o viés de mobilidade da bicicleta e não para a prática do esporte ciclismo em si.

maringaenses. Dessa forma, neste capítulo identificaremos alguns aspectos sociológicos de praticantes de ciclismo da cidade de Maringá-PR e região. Enquanto pesquisador reflexivo³⁹, é importante entender como os praticantes esportivos se comportam, ainda mais a nossa volta. Deste modo uma entrevista, com tipos de praticantes diferentes se mostra importante para analisarmos sociologicamente praticantes de atividade física (Gouveia, 2013; Palhares et al., 2012; Ramalho e Lucca, 2014; Rojo, 2018; Rosa, 2020; De Andrade Neto et al., 2021; Conceição, 2022) e colabora para entendemos se esta metodologia atenderá a busca pelos objetivos desta pesquisa.

Utilizamos a ideia de praticantes aqueles que de uma maneira esportiva e periódica buscam o ciclismo como forma de atividade física, exercício físico ou apenas fuga da rotina do dia a dia. Deste modo, conseguimos ter uma visão mais variada deste perfil, além de contemplar todas as diferentes formas de praticantes que fazem ciclismo no local.

Para as entrevistas dos praticantes de ciclismo, utilizamos da teoria reflexiva de Beck e Giddens (2001), que tem como objetivo compreender a sociedade pós queda do muro de Berlim, e como o século XXI vem se desenvolvendo. Ela ajuda nesta *autoconfrontação* do ser humano, e como o agir coletivo tem ficado de lado neste período em que vivemos. Deste modo, para compreendermos melhor a modalidade do ciclismo iremos nos valer dos conteúdos propostos por Souza (2021), em sua tese: “Do *homo movens* ao *homo academicus*: Rumo a uma teoria reflexiva na Educação Física”, que nos auxilia a entender as práticas do homem e sua reflexividade nas ações.

A coleta foi realizada entre os meses de junho e julho de 2023, nos locais de prática dos mesmos, os ciclistas praticam em alguns lugares de Maringá, um dos lugares em que foi coletado é no encontro entre a avenida Horácio Racanello e a Avenida Pedro Taques, tendo em vista que ali o tráfego de carro diminui sentido rodoviária de Maringá. Outro local utilizado por eles é o Bosque Il ou o bosque dos pioneiros, encontramos os praticantes na frente de um estabelecimento de compra,

39 Que realiza reflexões em como os indivíduos se comportam em determinado fenômeno estudado. Para Lüdke et al (2001, p. 23) a prática reflexiva é composta de dois níveis fundamentais: a reflexão na ação e reflexão sobre a prática, incluindo a reflexão sobre a reflexão na ação.

venda e manutenção de bicicletas, a Rocca bike. Foi utilizada uma entrevista semiestruturada com 18 perguntas (Apêndice I). A pesquisa foi realizada nos locais de maior prática na cidade de Maringá-PR, os locais foram próximo ao Parque florestal dos pioneiros (conhecido como bosque II), em frente à loja Rocca Bike; outro local que foi coletado foi nas proximidades da Avenida Horácio Raccanello, outro local utilizado para a prática da modalidade, no entanto os entrevistados neste local não compuseram o *n* deste estudo, pois entraram no critério de exclusão em relação às vagas de determinado grupo; neste sentido, tentamos alcançar diversos grupos, fomos na região metropolitana e encontramos praticantes recreacionais em frente ao supermercado Bem Bom em Mandaguaçu-PR. Os entrevistados assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE, Apêndice II), não foi necessária autorização institucional (Apêndice III) para as entrevistas, tendo em vista que as coletas foram realizadas no local de treinamento dos atletas. Após a coleta das informações desta pesquisa a partir das entrevistas, todo material em áudio foi transcrito em sua íntegra (Apêndice I).

O banco de dados formado pelas respostas das entrevistas com os ciclistas foi analisado a partir da seguinte organização:

[1] Sobre os ciclistas de Maringá: com caráter descritivo, a qual identificamos as perguntas objetivas sobre os participantes (perguntas 1 a 4);

[2] O ciclista e a sua bicicleta: tratam de como os praticantes se relacionam com as suas respectivas bicicletas e como isso se deu no decorrer das suas práticas (perguntas 5 e 6);

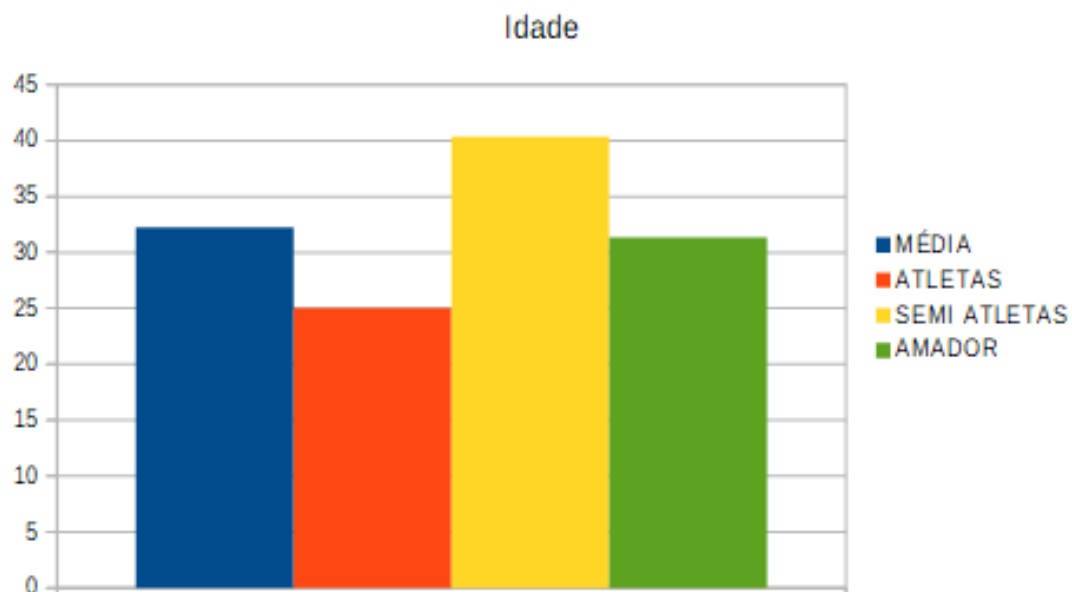
[3] Relações sociais no ciclismo: pertinente às relações sociais que os ciclistas têm no dia a dia da modalidade, como os indivíduos tensionaram suas relações sociais a partir da prática do ciclismo e ações que podem colaborar com a evolução da modalidade e do praticante (perguntas de 7, 8 e 15 a 18);

[4] O mercado do ciclismo em Maringá: referente ao consumo dos praticantes a materiais esportivos do ciclismo, participação em eventos esportivos e sua preparação para estes (perguntas 9 a 14).

3.1 SOBRE OS CICLISTAS DE MARINGÁ

Para iniciarmos, observaremos as características dos 9 (nove) indivíduos entrevistados. Neste grupo teremos: 3 (três) profissionais, indivíduos que competem a nível nacional, bolsistas do programa bolsa profissional (seja municipal, estadual ou nacional); 3 (três) que, serão chamados para melhor entendimento de amadores, os quais participam de competições regionais e estaduais, com característica de profissionais mais velhos, da categoria máster mas que não contam com o programa de bolsas disponibilizados pela gestão pública; e 3 (três) atletas recreacionais, que praticam o ciclismo como forma de lazer e atividade física, mas, ainda assim, competem em nível regional ou realizam passeios/provas de demonstração. Desta forma, observaremos quais as suas principais características quanto a data de nascimento e sexo dos entrevistados. Cada grupo tem um objetivo com a prática da modalidade, neste sentido a idade em que ele se encontra durante a entrevista é importante para entender como o indivíduo encara o ciclismo em seu modo de vida. No gráfico 2 abaixo teremos a média geral dos indivíduos entrevistados e três (3) grupos

Gráfico 2. Faixa etária dos ciclistas de Maringá-PR e região.



Fonte: Autor (2023)

Os ciclistas participantes desta pesquisa têm idade que varia de 21 a 57 anos completos. A média geral dos pesquisados é de 32 anos, tendo dois grupos com a média deles abaixo, e um com a média mais alta, que indica o aspecto individual dos pesquisados de acordo com o nível de prática. Esta faixa etária, de acordo com as provas pesquisadas pertencem à categoria Máster A1 (30 a 34 anos).⁴⁰

Para o grupo de profissionais pesquisados obtivemos a média de 25 anos entre os praticantes, o que mostra um grupo que se encontra em uma idade mais baixa que a média geral, indicando um aspecto que é chamado de elite no ciclismo (idade entre 23 e 29 anos, ou por índice técnico). Já no grupo de amador, temos a média mais alta, com 40 anos (Máster B1), configurando, em alguns casos, profissionais que competiram em algum momento em sua vida, e agora continuam na prática, mas com um desempenho um pouco menor ou indivíduos que iniciaram a prática tardiamente. Já no grupo recreacional temos a média de 31 anos (Máster A1), o grupo com maior diversidade de idade, com o ciclista mais novo e, ao mesmo tempo, um dos mais velhos.

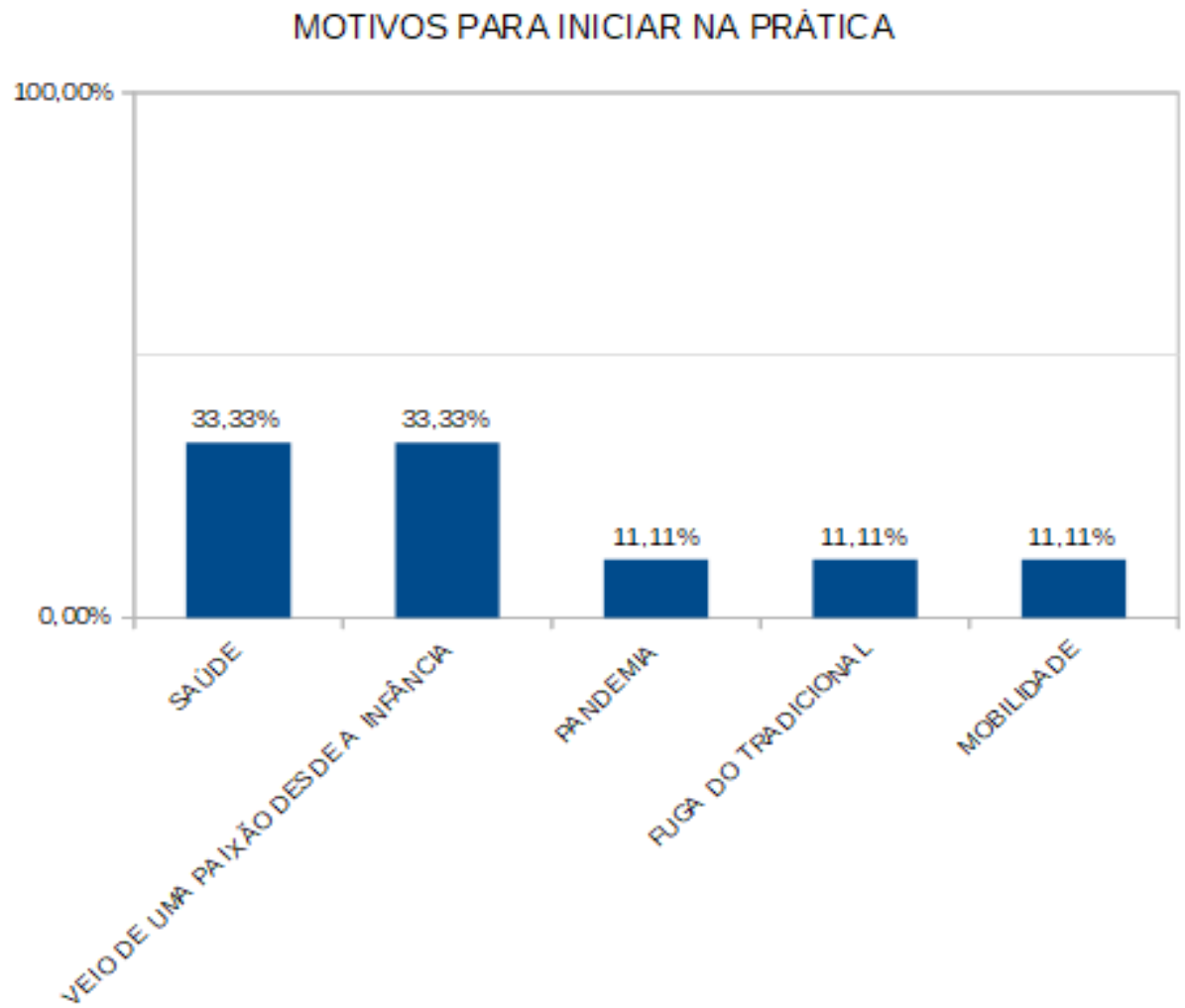
Outro ponto a se ressaltar é a diferença que existe entre as perspectivas quanto ao sexo dos participantes. No grupo de 9 (nove) indivíduos que foi entrevistado, 5 (cinco) são do sexo masculino e 4 (quatro) do sexo feminino. Observando uma predominância masculina no grupo, mas o pesquisador tentou na medida do possível entrevistar números iguais quanto à divisão de sexo. Se dividirmos por grupo, teremos assim: no grupo profissional 2 homens e 1 mulher; no grupo amador 2 homens e 1 mulher; e no grupo recreacional 2 mulheres e 1 homem.

40As categorias do ciclismo para competição são: Infante juvenil (12 a 14 anos); Juvenil (15 a 16 anos); Júnior (17 a 18 anos); Sub 23 (19 a 22 anos); Elite (23 e 29 anos, ou por índice técnico); Máster A1 (30 a 34 anos); Máster A2 (35 a 39 anos); Máster B1 (40 a 44 anos); Máster B2 (45 a 49 anos); Máster C1 (50 a 54 anos); Máster C2 (55 a 59 anos); Máster D1 (60 a 64 anos) e Máster D2 (acima de 65 anos).

3.2. O CICLISTA E A SUA BICICLETA

Abordaremos a relação entre o ciclista e a bicicleta, que é uma relação umbilical da modalidade. Podemos dizer que o manejo do praticante e de sua “magrela” tem que estar afinado e principalmente com as revisões em dia. Entre os ciclistas sempre temos histórias curiosas sobre como cada um começou a praticar ou a andar de bicicleta. Os entrevistados desta pesquisa tiveram boas histórias, mas podemos dividir em cinco (5) motivos mais gerais, que apresentaremos quantitativamente no gráfico 3 abaixo:

Gráfico 3. Motivos para iniciar na prática do ciclismo em Maringá-PR e região.



Fonte: Autor (2023)

Dentre os principais motivos, entendendo a história dos entrevistados, os principais motivos foram “uma paixão que veio desde a infância”, conforme o S1 mostrou: *“Eu comecei com 12, 13 anos, aquele negócio de moleque, sabe! Começa a pedalar, pega a ‘bicicletinha’, aí comecei, aí vai mudando de Bike. Tinha uma bicicleta um pouco mais simples, comecei a fazer trilha, aí foi”*.

É fundamental a prática de atividade física para uma vida saudável, em diversas fases da vida (De Carvalho e Siqueira, 2023; Leite et al., 2023; Condessa, 2023; Rigo, e Griep, 2023; Santi et al., 2023; Santos, 2023; Lira e Rodrigues, 2023; Da Silva e De Andrade, 2023), o ciclismo se torna uma forma de alcançar isso também. Um dos motivos mais citados também, a saúde, tem como uma das declarações que se destacou do indivíduo S7: *“Na época da pandemia, quando tínhamos que fazer o isolamento social, inclusive academias e tudo fechado né, o ciclismo foi a maneira que encontramos de ter uma atividade física e fugir deste isolamento que era obrigatório. Era uma maneira que a gente sentia que era seguro poder estar com as pessoas fora de casa, em um ambiente aberto, fazer atividade em conjunto, ver pessoas, estar fora de casa. Foi uma maneira de escapar daquilo que estávamos vivendo naquele momento em meio a pandemia”*. Podemos notar a partir destas declarações, que o ciclismo tem uma relação afetiva com seus praticantes, que a movência traz intenções diferentes, significados distintos, nos remete à importância desta para o ser humano social.

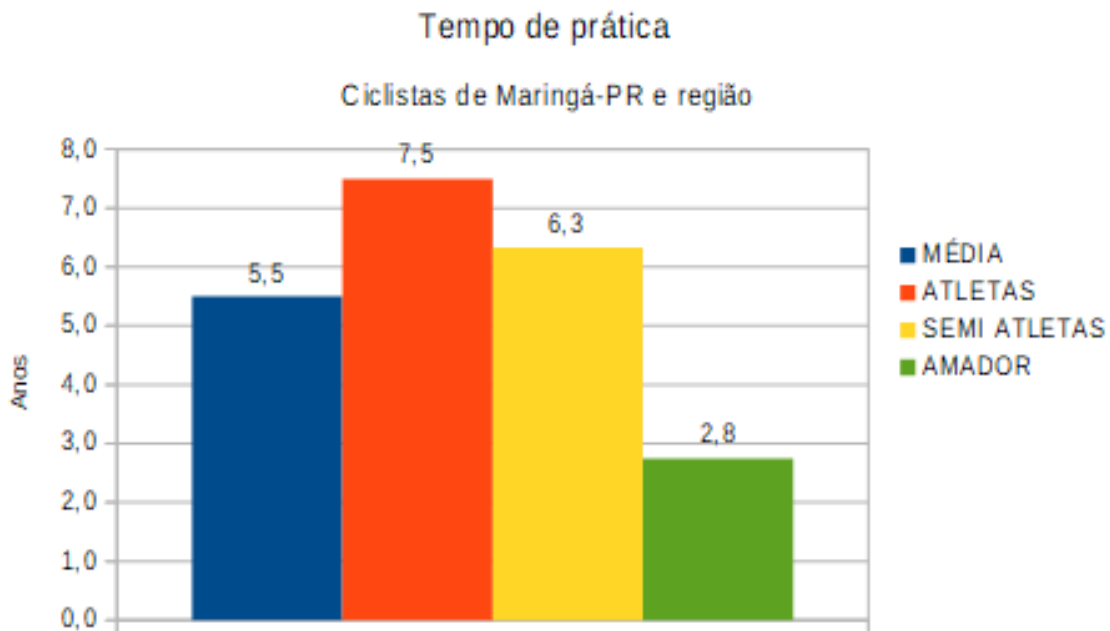
É importante destacar que em ambientes cuidadosamente formados, como nossas democracias modernas, estar fisicamente educado se traduz cada vez mais em reconhecer a importância do movimento em nossa vida diária e, assim, questionar o significado das atividades motoras nas quais nos envolvemos (Souza, 2023). Nessa esteira, praticar uma atividade física/esportiva pode ser considerada parte importante da construção das narrativas de vida ligadas às autobiografias de movimento das pessoas na modernidade tardia (Souza, 2019).

Para Beck, Giddens e Lash (2012), a modernidade trouxe inúmeras mudanças na conjuntura social dos agentes e das estruturas, influenciadas, em grande parte, pelas interferências do desenvolvimento tecnológico dos meios de informação e

comunicação. Nesse sentido, a sociedade se molda a processos de reflexividade, individualização e destraditionalização, ligados aos diversos aspectos e sentidos da vida, como as relações familiares, do trabalho (Beck; Beck-Gernsheim, 2017; Beck, 2011), bem como também do esporte e do lazer. Dessa forma, a sociedade se toma em processo de “metamorfose” (Beck, 2018), onde os agentes são cada vez mais autônomos nos processos de tomada de decisão acerca de seus estilos de vida, como a motivação para as vivências em práticas esportivas e de lazer.

Na sequência das análises deste estudo, observaremos pelo viés do tempo de prática dos ciclistas da modalidade, não apenas quando tomou a bicicleta e começou a andar, mas sim quando o ciclismo se tornou uma forma de expressão da sua movência, seja em tempo livre, treino ou na melhora da qualidade de vida. Quanto ao tempo desta prática realizada pelos entrevistados, observemos o gráfico abaixo, onde são apontadas as médias do grupo geral e entre os grupos de profissional, amador e recreacional.

Gráfico 4. Tempo de prática entre os grupos de ciclistas de Maringá-PR e região.



Fonte: Autor (2023).

Nos extremos dos praticantes temos um indivíduo profissional que pratica a 8,5 anos. Por outro lado, o que começou mais recentemente é um indivíduo do grupo recreacional que iniciou sua prática a 1 ano e 3 meses aproximadamente. Observando as médias entre os grupos, identificamos que, dos entrevistados, quanto maior o tempo de prática, maior a chance de se perpetuar na modalidade como profissional. Chama a atenção para o dado do grupo recreacional que tem como média de quase 3 (três) anos de prática, o que calha com o tempo que se iniciou a pandemia da Covid-19, sendo talvez um dos motivos em procurar uma prática ao ar livre e que fugisse da aglomeração.

Podemos observar que quanto maior o tempo de prática, maior a chance de se tornar ou ser profissional. E a transição de um 'estágio' para o outro, é muito fluída e diversa. Temos situações de amador que eram atletas de ponta, e que hoje não se caracterizam mais desta forma, e do mesmo modo temos iniciantes que pretendem se tornar atleta de alto rendimento, mas que por serem novos na modalidade ainda não chegaram a tal ponto, segundo os próprios entrevistados: *"Sempre gostei de esporte, mas assim, nada que eu gostasse muito sabe. Comprei uma bicicleta básica, a princípio para trabalhar. Aí eu vi uma amiga que fazia umas trilhas, eu pedi para ir junto e daí não consegui mais parar, um começo meio aleatório assim. No início não pensava em ir para competições, mas com o tempo fui ficando melhor e fui entrando nas competições"* (S8).

A prática esportiva, seja em atividades de lazer, no alto desempenho ou na Educação Física escolar, envolve treinamento, busca de excelência, aquisição de habilidades e valores, a geração de sentimentos, transformando tudo isso em um guia para a vida. O esporte desempenha um papel crucial na modernidade, sendo um paradigma da atividade física internacional devido ao seu prestígio e diversidade. Muitas práticas estão se tornando mais esportivas em sua natureza. A presença do esporte em nossas vidas é inegável e, na Educação Física e no esporte, a movência desempenha um papel cultural que pode enriquecer as pessoas em direção ao transcendental. Há uma beleza poética na movência que torna o treinamento, o tempo e a energia dedicados a ela valiosos. Praticar movimento ao ar livre, em espaços

urbanos, academias, eventos esportivos, entre outros, traz um encanto à vida das pessoas. Através da movência, a Educação Física e o esporte conquistam o coração das pessoas, destacando nossa condição como seres em constante movimento, especialmente nessas áreas da atividade social (Souza, 2023).

3.3 RELAÇÕES SOCIAIS NO CICLISMO

As discussões e as falas de pertencimento ao grupo de ciclismo, as vestimentas, e a maneira de se portar perante uma subida são formas de distinção dos praticantes do ciclismo. Se encontrarmos indivíduos andando pela cidade com um short colado e uma roupa com proteção ultravioleta, notadamente dizemos que são ciclistas, mesmo não utilizando os equipamentos mais clássicos da modalidade como o capacete, sapatilha e os óculos, item que, para quem conhece minimamente a modalidade, já os distingue. Santucci, (2016), faz uma retomada histórica dos ciclistas da capital rio-grandense sobre as vestimentas utilizadas naquele momento histórico particular, e como o esporte foi sendo introduzido neste sentido, em particular com as mulheres do período. Se traçarmos um paralelo com o século XXI, teremos uma evolução no conforto e na busca do rendimento esportivo sem tamanho, e que naquele período também se atentava a tal problemática.

Com isso, observando para os entrevistados, quando perguntados quanto a forma de treinamento que eles utilizavam, se era predominantemente mais em grupo ou individual o gráfico 5 demonstrar isso:

Gráfico 5. Forma que os indivíduos praticam o ciclismo.



Fonte: Autor

Os profissionais disseram que variam de acordo com a planilha de treinos em que estão seguindo, mas que preferem treinar em grupo, ou pelotão como eles disseram em alguns relatos. Os amadores, em geral treinam individualmente, por terem pouco tempo para a prática da modalidade e quase sempre não calhar com outros praticantes os horários dos treinamentos. No grupo amador, os três indivíduos entrevistados disseram preferir treinar ou fazer um pedal em grupo, pois acham que o esporte tem uma característica de companheirismo que eles buscam nesta modalidade, um entrevistado alegou preferir pedalar em grupo por conta da segurança.

Mattes et al (2020), ao analisar a participação esportiva dos agentes em uma perspectiva transnacional, observaram que a disseminação de atividades esportivas focadas na individualização não ocorre de maneira uniforme em todo o mundo, embora seja uma tendência geral na participação esportiva contemporânea. Ao examinar como as pessoas se envolvem em atividades esportivas em diferentes países, com o objetivo de identificar padrões de estilo de vidas individualizadas e reflexivos à luz da modernidade reflexiva, pressupôs-se que a reflexividade institucional e os processos de individualização são mais presentes em países desenvolvidos e menos em países subdesenvolvidos (Mattes et al., 2020).

Com isto podemos aferir que o esporte enquanto prática física se torna mais procurado para ser praticado em grupo no contexto maringaense analisado. Apesar de ser uma modalidade considerada individual, ela se torna mais prazerosa se realizada

em grupo, para os entrevistados. Se formos observar, ao passo que se posiciona mais como um profissional, menor é o tempo de compatibilidade e de utilização desta dinâmica em grupo. Como podemos notar na resposta do S1: *“Varia muito. Maioria das vezes na competição é em grupo, mas na parte de treinar é sozinho”*; ou em relatos de profissionais recreacionais como o indivíduo S7: *“Não saio pedalar sozinha, dificilmente isso. Sempre em grupo, normalmente com meu marido, mas tem vários grupos de pedal que participamos, e sempre que anunciam um pedal, que vai sair treinar, se bate horário aí eu tento ir junto”*. Aliás, mesmo o esporte praticado de forma individual não exclui as interações com outras pessoas (SOUZA; OLIVEIRA; GARCIA, 2022)⁴¹.

Além da importância da realização das práticas em grupo no ciclismo, foi investigada a forma de relação dentro da estrutura esportiva, e a participação em organizações esportivas, como associações/grupos ciclísticos. Dado isso quanto a participação em alguma associação/grupo ciclístico, seja na organização ou como integrante, as respostas do grupo de recreacional e dos amadores convergiram para o discurso de terem amigos que pedalam juntos, ou ‘camisas’ que vestem para representar em determinada competição, mas no geral não participam de nenhuma associação/grupo ciclístico. Já no grupo dos profissionais, todos os entrevistados faziam parte do Clube Maringaense de ciclismo, mas apenas como atletas. Como nos mostra o ciclista S3: *“Não, na verdade Maringá tem... quem pratica o ciclismo como esporte, existe um coletivo. Se treina em grupo, hora com uma hora com outro, via de regra se treina sozinho, para se ter uma qualidade de treino melhor. Pontualmente se faz um treino em grupo, para se ter parâmetro, de como você está como indivíduo, para se comparar com os concorrentes. Eu como profissional treino sozinho, custo próprio. Eu sou, como chamam de profissional avulso”*.

Questionados sobre o que eles levam do ciclismo para outras dimensões da sua vida, tivemos respostas distintas. Houve um destaque para termos como: disciplina, determinação, qualidade de vida, companheirismo e amizade. Como traz o ciclista S4:

41 Basta observar como as pessoas usam várias plataformas de mídia social para compartilhar e trocar experiências sobre suas práticas esportivas. É importante lembrar que, com o avanço da globalização, as dinâmicas sociais passaram por uma redefinição, já que a tecnologia eliminou as barreiras geográficas, permitindo que os indivíduos se conectem uns com os outros à distância (SOUZA; OLIVEIRA; GARCIA, 2022).

“Eu trabalho também com Bike. Trabalho em uma fábrica de Bike. Bike para mim virou dia a dia, rotina, uma paixão. Larguei a minha profissão de nutricionista, para me envolver mais ainda no ramo. Não só como profissional mais como profissional, trabalhei em várias lojas, e agora estou em uma fábrica”, e do S3 “Foi o que eu comentei, literalmente a partir do momento em que eu me envolvi com o esporte, eu abandonei a profissão para ser gestor, mecânico, vendedor de loja cheguei a trabalhar até dentro de fábrica. Larguei minha profissão para viver para o esporte e não do esporte”. A partir destas duas declarações, podemos ver casos que mergulharam no ciclismo, passando por várias funções dentro da modalidade.

A reorganização das esferas do trabalho pode ser considerada uma das tantas mudanças do tecido social moderno, em que já não cabem os padrões tradicionais impostos pela sociedade da primeira modernidade (Beck, 2011). Nessa perspectiva, os agentes se tornam construtores de suas próprias narrativas de vida, voltadas para o *self*, não numa ideia egoísta ou narcisista, mas de caráter autônomo, como gestor de sua própria condição de existência humana, de sua identidade (Giddens, 2002).

Quando questionados sobre a diferença entre o ciclismo atual e da década passada, o que passa a ser meio empírico para alguns mais novos na modalidade, e que responderam a partir de conversas com terceiros, e não por terem vivenciado o período histórico do recorte. No geral, os entrevistados tiveram uma impressão boa sobre a evolução dos equipamentos de ciclismo, e a evolução tecnológica que acontece até de ano para ano, além do crescimento da modalidade principalmente nos últimos 3 (três) anos (recorte onde se encontra a maioria dos entrevistados), mas que ainda tem muita margem para o crescimento.

Um dos ciclistas mais experientes, entre os entrevistados declarou que: *“Em 2015, quando comecei, o esporte era em uma quantidade menor e um pouco menos competitivo e um pouco menos tecnológico. Cada vez mais tecnologia, tanto na bicicleta quanto no equipamento, a tecnologia participa de tudo, sendo cada vez mais competitivo. Eu considero o esporte dividido em fase pelos períodos, hora o ciclismo de estrada está mais forte hora o MTB está mais forte, mas sempre com as mesmas dificuldades, falta de patrocínio falta de incentivo público. Eu quando comecei a*

competir tinham 500, 600 a 700 atletas, chegando a participar em evento com mais de 1000 atletas. Final de semana passado fui na etapa nacional de XCO e tinha 60 atletas. Isto é relativo, muitas vezes os eventos regionais têm mais público que os nacionais. Me parece ser um pouco de medo, só que aí onde entra a questão de regulamentação, dopagem, deslocamento. Tem gente que na região que tem alguns grupos que se organizam para pedalar. Mas tem gente que só vai se eles pagarem se não, não vão, como faço por conta, desde que eu tenho eu vou, como dizem meu bolso é meu limite". Podemos observar que o ciclismo ainda sofre com algumas mazelas organizacionais da década passada, quanto ao investimento público e privado na modalidade, apesar de a evolução tecnológica notada por todos os participantes das entrevistas.

Assim sendo, a tecnologia é considerada um dos marcos da mudança social da modernidade. Ela pode ser pensada como um dos mecanismos que permitem o processo de destradicionalização das práticas sociais modernas (Beck, 2011), como também podemos entender as práticas esportivas e de lazer.

3.4 O MERCADO DO CICLISMO EM MARINGÁ

No segundo capítulo deste trabalho, mapeamos as lojas esportivas com enfoque no ciclismo, encontramos um número significativo e as declarações dos entrevistados colaboram para este entendimento, como S3 quando perguntado sobre os materiais esportivos para iniciar na prática: *"Essencial. Não tem como praticar o ciclismo sem o básico, só que esse básico já é bastante coisa. Você tem que ter no mínimo o equipamento completo, na verdade é regulamento. Caso queira competir tem que ter capacete, óculos e roupa adequada, é necessário".*

Dentro das perguntas realizadas no questionário, haviam questões que abordavam este tema sobre a oferta de materiais esportivos do ciclismo. No item que abordava quanto à aquisição dos materiais adequados para a prática do ciclismo esportivamente falando, a resposta em geral foi que é importante para busca de desempenho e segurança. No entanto, vale ressaltar que os atletas consideraram imprescindível o chamado 'kit básico' para começar a pedalar, e caso optem por

competir, na busca do desempenho, os equipamentos de qualidade são de fundamental importância para a obtenção de rendimento esportivo. Além disso, de forma unânime, os entrevistados consideraram a cidade de Maringá-PR como uma cidade que comporta uma boa variedade de materiais esportivos para o ciclismo e as necessidades de materiais para o ciclismo.

Na sequência da pergunta, quando questionados sobre o que é necessário para a prática da modalidade em um sentido mais amplo, todos disseram ser a necessidade do kit básico de materiais do ciclismo, e alguns que trouxeram itens como “força de vontade”, “condicionamento físico” e “identificar qual das modalidades do ciclismo adotará e investir nela”. Conforme o S8 responde: *“Olha primeiramente uma Bike boa, você pode começar com uma Bike inferior mas logo você vai sentir necessidade de trocar, além dos equipamentos básicos capacete e óculos. Tem gente que acha supérfluo, mas não é. Quando você está em competição você pega muita roda na competição, e como eu sou do MTB, pode vir pedra no rosto, então precisa ter capacete e óculos para isso, quando a gente cai a primeira coisa que colocamos na frente é a mão, então a luva também é importante. No mínimo o capacete, a luva e a Bike. Depois vem as coisas mais, que necessariamente são urgentes, um GPS, uma cinta cardíaca, se você faz treinamento por frequência cardíaca, e todos estes equipamentos você encontra nas lojas de Bike de Maringá, e outras coisas a gente compra pela internet. Uma roupa confortável, com gel uma espuma ali com densidade boa para que a gente não se machuque, principalmente em pedais de longa distância”*. Dessa forma, podemos analisar que há a existência de um mercado legítimo do ciclismo, que orienta a prática, assim como existem para outras práticas físicas, como o *trekking*, as corridas de rua, o *crossfit*, o pilates, entre outros (Souza, 2019).

Os ciclistas também foram questionados sobre de que forma, na opinião deles, os gestores públicos (prefeitos, secretários, etc.), através de projetos e ações, poderiam contribuir para melhorar a prática do ciclismo na região de Maringá-PR. Tal questão nos leva a discutirmos um pouco sobre as ações políticas para auxiliar a melhorar as formas de realizar o ciclismo no seu âmbito. Pensando da parte das melhorias que a estrutura política do entorno do ciclismo, e o que eles poderiam fazer, foi perguntado aos

entrevistados sobre o que seria possível para melhorar o ciclismo, ou a forma de praticar o ciclismo enquanto política pública do esporte, os indivíduos sugeriram algumas ações importantes para a organização pública, destes apenas um não soube se manifestar. Vale ressaltar o discurso do S3: *“vou falar Maringá específico tá. A prefeitura hoje basicamente ela tem apoio ao clube maringaense de ciclismo, de uma forma direta ela apoia o ciclismo deste grupo, que é bastante elitizado. São atletas profissionais que tem uma certa renda, uma bolsa ou algo assim, e alguns atletas de base. Antigamente eles tinham atletas de máster. Tipo assim eu com 35, 45 anos, mas hoje eles não têm mais esse foco. E às vezes eles trazem profissional de fora e ajudam a custear, para representar e levar a camisa da cidade. Só que hoje eu diria que seria apenas isso. Como município valeria a pena, na minha visão, incentivar a base, se você não cuida de quem tá começando daqui a pouco acaba. Não só isso, Maringá hoje, já que tem um valor focado para isso, para este apoio, as vezes com menos valor você consegue ajudar mais, Maringá-PR hoje é carente para local para treino. Políticas públicas para delimitar espaços. Às vezes é mais boa vontade do que investimento, hoje caberia não só o administrativo da cidade mais o legislativo que fizessem leis para delimitassem zonas de treinos, já tentaram criar estas zonas. Mas hoje basicamente tem dois locais para treinar ciclismo de estrada, sendo o Bosque e a Racanello. E nenhum dos dois locais são delimitado, e em algumas cidades isso existe, em que nestas zonas não passam ninguém. Aqui por muitas vezes já tentamos, que no entorno do bosque, que no horário noturno não pudesse se estacionar, mas muitos questionaram as vagas de estacionamento, mas quem que é prioridade? O carro que polui e que traz mais malefício que benefício, ou a bicicleta. Poderiam estacionar nas ruas paralelas, e o esporte traria não só qualidade de vida como saúde, menos gastos em saúde, enfim, e traz uma série de benefícios. Eu vejo assim, uma forma da prefeitura investir mais ainda no ciclismo de base e pontos de treino. Maringá hoje não tem locais de treino de XCO, tem assim, na boa vontade dos atletas a prefeitura poderia ceder assim um espaço, locais de treino de estrada, tem o velódromo que já era para estar coberto, mas não tá. Maringá assim, mesmo a gente tendo uma topografia boa para isso, falta este olhar da administração, o ciclismo de Maringá hoje poderia estar*

bem mais forte do que está”. Nesta declaração observamos uma visão voltada para o esporte de formação e que nenhum outro entrevistado teve, além de sugestões de ações políticas, que na visão do entrevistado, melhoraria a prática da modalidade.

Entre as reivindicações ou sugestões, que foram apontadas temos a “cobertura do Velódromo de Maringá-PR, por conta do principal evento de ciclismo que tem na cidade”, “mais eventos esportivos no campo do ciclismo, principalmente atendendo os praticantes amadores”, “Local de treino determinado, como algumas cidades colocam. Redirecionar a verba aplicada apenas em bolsa atleta para outras dimensões do esporte. Investimento na base da modalidade e no praticante máster”, “Aumentar o número de bolsas e auxílio no custeio de viagens para competição” e “Criação de ciclovias entre as cidades vizinhas, para facilitar treinos de ciclismo de estrada”.

Sendo assim, cabe analisar que a dinâmica política emergente revela uma forma de auto-organização da sociedade ciclística maringaense, em termos de uma subpolítica que busca canais de comunicação, negociação e participação das decisões políticas do esporte no município. Nesses termos, a subpolítica se concretiza quando os cidadãos se envolvem ativamente na auto-organização e na reunião de recursos na esfera econômica e política da comunidade. Ela representa um processo reflexivo de subpoliticização da sociedade, resultando na substituição da autoridade unilateral do Estado por um Estado de negociação. Isso se torna mais relevante do que a capacidade unilateral de ação, que está se tornando cada vez mais problemática no desenvolvimento das intervenções governamentais (Beck, 2011).

Nesse contexto, a reflexividade da modernidade abre caminhos para uma subpolítica externalizada na segunda modernidade, que, em certa medida, busca reduzir a dependência das ações promovidas exclusivamente pelo Estado. Isso ocorre porque os efeitos colaterais da possível falta de ações em relação ao acesso e desenvolvimento do esporte em suas várias formas, com uma abordagem menos coercitiva e mais flexível, são elementos que impulsionam a emancipação das ações individuais para a auto-organização na esfera das políticas esportivas e de lazer (Menegaldo et al., 2021).

Menegaldo et al (2021) afirmam que o ciclismo pode ser apresentado como um

modelo para análise desse processo de organização no esporte, em que os agentes, dada a expansão da modalidade, se organizam para praticar no contexto urbano e natural, mapear as rotas/circuitos e organizar eventos do esporte. Como efeito colateral, é possível testemunhar um desenvolvimento de reflexividade institucional dos governos a partir dessa demanda emergente.

A região maringaense é uma região que comporta alguns aparatos do terceiro setor esportivo, organizações privadas e públicas que organizam voltas ciclísticas, Copa de ciclismo entre outros eventos importantes neste sentido. Para além disso entrevistamos indivíduos que são participantes efetivos de eventos de nível estadual e nacional, seja representando o município ou apenas participando dos mesmos.

Quanto aos trajetos realizados pelos entrevistados, de forma unânime, todos consideraram marcantes ou tiveram algum trajeto marcante. Entre as respostas tivemos entrevistados que ressaltaram a competição como principal ponto marcante, outros sinalizaram o local da competição e que a beleza do lugar, por vezes, impacta eles de forma positiva. Entre os profissionais entrevistados, tivemos o primeiro local que realizou a competição, os títulos principais e algumas subidas consideradas marcantes. Entre os amadores, os discursos foram tangentes ao local e paisagem, um que abordava que a maior distância que foi realizada como marcante (220 km na volta de Borrazópolis-PR) e um que ressaltava que todas as aventuras com o ciclismo têm seu desafio. Já entre os profissionais amadores, observamos passeios significativos afetivamente para estes, rotas específicas que não são competitivas e tem como desafio vencer o trajeto apenas, mas que foram realizadas várias vezes e por conta disso se tornou impactante.

Vale ressaltar o discurso de alguns entrevistados sobre o impacto destes trajetos, como o S2: *“Sim, muitos. Porque sempre tem uma aventura quando você vai para algum lugar que desafia o seu limite corporal, o seu treinamento, isto tudo é bacana em função disto. Em função de você usar aplicativos que fazem você medir a sua evolução em determinados tipos de percursos, então o que mais é bacana é você ver essa evolução, e que antes você fazia este mesmo percurso determinado tipo de tempo e agora você faz isso com tranquilidade e facilidade. Isto é bem prazeroso pra gente.”*, e o

sujeito S7: *“Com relação aos trajetos, nós fizemos uma rota das capelas. Com objetivo de imitar, as rotas das catedrais, de Maringá a Londrina, só que algo muito menor. Fizemos em Mandaguaçu. Só que teve o diferencial dos grupos locais que fizeram cavalgadas, músicas com louvores, enquanto os ciclistas iam passando. Que teve mais a característica participativo, com muitos ciclistas até com handbikes participando do evento, então foi muito bacana essa rota das capelas”*. São dois sujeitos que grupos diferentes que têm visões diferentes do que o ciclismo importa para eles, um com foco no treinamento, pensando em o que melhorar, e que utiliza os trajetos realizados para melhorar o desempenho dentro deste, e o segundo que pensa na experiência dentro dos trajetos, e não foca tanto no desempenho esportivo.

Neste contexto, outra questão se referiu às tecnologias utilizadas para a realização de trajetos e que também são utilizados nos treinamentos. Estas tecnologias cada vez mais vêm sendo utilizadas dentro do esporte moderno e não apenas em âmbito do esporte de alto rendimento, mas o fácil acesso a estas tecnologias facilita a experiência esportiva. González (2021) teve como objetivo identificar e descrever as tecnologias utilizadas na prática e na gestão do ciclismo nos Jogos Olímpicos do Rio 2016, olhando o comportamento dos treinadores destes jogos e que encontrou que a utilização de tecnologias pode auxiliar no planejamento a longo prazo para uma melhor gestão do ciclismo, direcionando os investimentos para o desenvolvimento da modalidade.

Neste sentido, estas plataformas que planejam treinamentos ou que geram dados da sua pedalada, colaborando para a melhora do desempenho dos atletas. Entre as plataformas utilizadas para a seleção destas rotas, ou para planejar futuras rotas tanto quanto durante os trajetos, tivemos a utilização de duas plataformas principais, o Strava e o Garmin Connect. Segundo a loja de aplicativos da Google: “O Strava reúne toda a sua vida esportiva em um só lugar – e é possível compartilhá-la com os amigos”. Alguns pesquisadores utilizam-se dos dados gerados pelo aplicativo para suas investigações:

O Strava, um rastreador de fitness popular, coleta continuamente trajetórias de movimento humano, e seu serviço de dados comerciais, Strava Metro, enriqueceu as oportunidades de pesquisa sobre bicicletas nos últimos cinco anos (Lee e Sener, 2021, p. 3).

Já a plataforma Garmin Connect, é um dispositivo que funciona como uma ferramenta para monitorar, analisar e compartilhar suas atividades físicas e dados de saúde através do dispositivo Garmin. Um grupo de pesquisadores do campo das análises tecnológicas que realizou um estudo para analisar o Garmin Connect definem o aplicativo como:

A banda inteligente Garmin Vivosmart 4 pode monitorar várias métricas de saúde, incluindo frequência cardíaca, saturação de oxigênio, composição corporal e níveis de estresse. É um dispositivo de monitoramento de condicionamento físico bastante popular, já que seu aplicativo complementar para Android – Garmin Connect – foi baixado mais de 10 milhões de vezes e pode fornecer artefatos forenses críticos, como locais baseados em GPS com carimbo de data e hora (Nunes, Domingues e Frade, 2023, p. 1).

Neste sentido, vale ressaltar que todos os entrevistados utilizam das duas plataformas, mas de forma unânime apenas a Strava, o Garmin Connect era utilizado no grupo de profissionais predominantemente e por alguns amadores. O que pode se dizer que, para uma vivência mais completa dos aplicativos que geram dados sobre suas atividades físicas, uma utilização mesclada entre os dois aplicativos pode ser mais interessante para esta vivência do ciclismo.

Por fim, cabe citar que todos os participantes já estiveram presentes em eventos esportivos de ciclismo, mas quanto às impressões dos mesmos nas competições, os profissionais apontaram que necessitam uma melhora na parte administrativa e organizacional das competições. No grupo de amador, S2 respondeu que *“já participei de várias, tanto no MTB quanto no Speed. Viajei vários locais pelo Brasil em função disso, mas eu tenho uma tendência a gostar mais da speed, apesar que eu participo incoerentemente, mais nas provas de MTB até porque elas tem mais provas que a de speed. Então eu fico condicionada a participar das provas de MTB. Cada dia tem melhorando mais a organização das provas, hoje a gente tem bastante opção. Os organizadores estão em um nível bem bacana, nível nacional. Tanto que a prova de MTB que eu participei, do ranking noroeste, contava pontos para o ranking nacional.*

Então é uma prova que é realmente reconhecida. É bacana estar em um evento assim, superorganizado voltado para gente grande no esporte”. Já no grupo de amadores, as declarações convergiram no sentido de serem eventos enormes, com muitos participantes, com uma competitividade alta, mas que o companheirismo e a parceria compensam. Um dos atletas recreacionais com experiência dentro do campo esportivo do ciclismo, declarou “Já. Neste final de semana passado, participei de etapa nacional de XCO em Morretes, já fiz campeonato brasileiro. Em 2015 comecei a trabalhar com um treino um pouco mais efetivo, mas desde 2016, em tudo quanto prova eu tento participar. Tem evento para todo gosto, o que não significa que o evento caro seja melhor que o barato. Às vezes o barato é bem organizado e o caro mal organizado, mas já tive experiência de tudo quanto é jeito”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste percurso, as teorizações de Beck, Giddens e Lash (1995) foram centrais para pensar o ciclismo. Estas teorias fizeram entender como funciona parte das relações sociais e como estas podem ser entendidas em situações diferentes das encontradas nesta dissertação. A individualização das ações dos indivíduos na segunda modernidade, mostrada neste novo contrato motor, tende a atender cada vez mais o gosto individualizado e centralizado de cada praticante, colocando o indivíduos no centro das importâncias na sua tomada de decisão, através da reflexividade presente em suas ações.

Cumprе destacar que os ciclistas, sejam profissionais, amadores ou recreacionais, têm uma história motora por trás do seu pedalar, no sentido cultural e social. O ato de pedalar, conforme alguns indivíduos apontaram, é uma forma de estabelecer uma relação direta com a bicicleta, na tentativa de quebrar os seus limites físicos atrelados ao desempenho. Para melhor entendermos o que está em tela, convém recuperarmos Souza, Oliveira e Garcia, (2022, p. 6):

A técnica em ambientes reflexivamente modelados continua sendo imprescindível, mas cada vez mais está liberta dos usos tradicionais, uma vez que os agentes desenvolvem autobiografias de movimento plurais, sujeitas a múltiplas apropriações e circunscritas ao projeto autoral do *self*. É verdade que padrões de excelência no movimentar-se nunca deixam de existir, expressando a *areté* de nosso tempo. Não há problema algum nisso e a mais recente edição dos Jogos Olímpicos em Tokyo/2021 nos brindaram com cenas e espetáculos motrizes que refletem o valor do humano e nos levam a visualizar sobre até onde podemos chegar enquanto humanidade pela pedagogia do treino e da perseverança.

No entanto, podemos observar uma certa opção pelo coletivo em situações específicas e de ganho mútuo, o que seria uma reflexividade social. De acordo com Giddens: “A reflexividade social diz respeito a uma sociedade em que as condições em que vivemos é cada vez mais o resultado de nossas próprias ações” (2000, p. 20).

Dentro do meio dos praticantes de ciclismo de Maringá e região, pudemos observar que entre eles existem relação de apoio em treinamentos, troca de informações, apesar de em alguns casos competirem um contra o outro, a intenção de evolução do grupo acaba sendo notada em alguns discursos. Deste modo, apesar da individualização de algumas tomadas de decisões na ação do ser humano, quando confrontados com intenções iguais ou parecidas, acabam agindo de forma mais coletiva, obviamente são casos muito específicos e situações em que o objetivo em comum é obtido.

Outro termo que temos de inserir no contexto destas considerações é a destraditionalização das formas de se movimentar. Maringá é uma das maiores cidades do estado, e comporta um grande centro esportivo de diversas modalidades (o que mostra de certo modo a fuga dos esportes mais tradicionais como futebol, futsal, basquetebol, voleibol e handebol), e que não seria exceção para o ciclismo, dado o número de praticantes em crescente evolução de contingente e desempenho. Este fato nos chama a entender esta descentralização dos principais esportes que acontece atualmente. Para isso compreendemos por destraditionalização uma nova maneira de socialização nos relacionamentos entre os agentes e a sociedade. É um novo conceito, baseado nos novos estilos de vida, que permitem romper com padrões preestabelecidos, a partir da reflexividade de cada praticante (Giddens et al., 1997). Deste modo, cada vez mais observamos novas formas de se movimentar, tal como o ciclismo nos oferece.

Analisando os dados do estudo que apontam para as transformações mercadológicas do ciclismo na cidade de Maringá, temos que os estabelecimentos atualmente existem em quantidade satisfatória, de modo a proporcionar um melhor acesso aos implementos para a prática da modalidade e desta forma a dimensão da oferta do ciclismo maringaense nesse sentido. Além de notada uma evolução tecnológica nos implementos esportivos para a prática de acordo com a declaração de forma unânime dos entrevistados, a média de uma loja física por 20 mil habitantes e que no discurso dos praticantes todos acharam a cidade com uma quantidade de materiais satisfatória, de qualidade e com certa abundância no município, apesar de muitos insinuarem compras online de equipamentos para a prática.

Apesar do número elevado na oferta de materiais próprios para o ciclismo na cidade, não foi indicado uma relação causal entre os mesmos. Nem do aumento de praticantes por haver muitas lojas, e nem o aumento direto de lojas relacionadas ao ciclismo com o número de praticantes. Apenas uma percepção geral apontada por dois entrevistados, o que não gera nenhum diagnóstico e nem nada neste sentido.

A relação entre os praticantes e as instituições, sejam elas do primeiro setor (prefeitura e órgãos públicos) ou do terceiro setor (associações ou grupos sem fins de lucro) eram bem superficiais, o que mostra uma descentralização das ações para o funcionamento da modalidade, de certo modo independem da oferta ou promoção da prática pelos setores para que a mesma seja realizada, em contra argumento as modalidades esportivas mais praticadas no município, tem esta alcunha pois são geridas direta ou indiretamente por estes setores.

A relação entre os praticantes e os gestores públicos do esporte era no sentido de uma cobrança para melhora na qualidade da experiência do ciclismo, cobrando melhorias estruturais (cobertura da pista de ciclismo maringaenses, melhoria nas ruas utilizadas para a sua prática, construção de uma faixa do dia para destinar determinadas vias para a prática do ciclismo de estrada/MTB), financeiras (aumento no número de bolsas e do valor da mesma) e organizacionais (no sentido de propor mais ações que contemplem o grande público praticante do ciclismo e não apenas a ponta da esteira de rendimento esportivo). A relação entre os praticantes e o terceiro setor é de representatividade, uma forma de competir e estabelecer vínculos de treinamentos com um coletivo de praticantes. Não foram notadas cobranças a estas organizações e nem ações por elas a serem realizadas.

Com a intenção de compreender o aspecto sociológico dos tipos de ciclistas maringaenses, podemos concluir que todos 'pedalam na mesma direção', apesar de se valerem de capitais esportivos diferentes. O grupo de profissionais tem suas necessidades mais voltadas para si, com a intenção de melhorar o seu desempenho e sempre obter resultados e performances melhores, sem observar para os outros praticantes com uma relação próxima.

Os amadores têm objetivos gerais muito próximos aos profissionais, mas

observam o cenário com um pouco mais de empatia para as várias formas de prática, sejam elas de alto rendimento ou de lazer. Foi o grupo que teve o olhar mais criterioso para com a sua prática e as ações sociais que o ciclismo pode proporcionar. Tal fato pode-se dar por conta de serem praticantes de uma certa bagagem e que com o tempo de prática, conseguem ter uma melhor análise do campo como um todo.

Já o grupo recreacional, compreende o meio ciclístico como uma forma de se movimentar, um lazer, busca por saúde e atividade física regular. É um grupo que tem como intenção não diretamente o desempenho, mas não entendamos mal, eles tentam superar seus limites, mas o principal objetivo é ter a movência como único e principal cerne, ademais a qualquer outra coisa. Foi o grupo que, em suas entrevistas, marcou alguns trajetos e provas, por fatos que não estão relacionados a prática do ciclismo em si, mas a paisagem, a forma que determinada situação se apresentou para eles, é o grupo que pede por mais formas de praticar o ciclismo, e não com a visão competitivista em que o esporte serve apenas para promover quem é o melhor e mais rápido.

Estes retratos tão distintos nos fazem perceber que a reflexividade dos ciclistas e do sujeito na modernidade influencia diretamente na forma em que o mesmo observa o fenômeno esportivo, e como este procura novas formas de movência para seu cotidiano, buscando associações com outros que tenham o mesmo objetivo ou intenção para a sua prática. Quanto à evolução da modalidade dentro do âmbito esportivo, com este estudo não foi possível aferir de forma empírica tal preposição, ficando como lacuna para futuras investigações uma análise histórica de como o ciclismo em Maringá se desenvolveu a partir da visão dos ciclistas maringaenses.

REFERÊNCIAS

- AMADEI, Daysa Ione Braga et al. Paisagem urbana do eixo monumental Maringaense: uma abordagem a partir da metodologia de Gordon Cullen. *Revista NUPEM*, v. 3, n. 4, p. 211-222, 2011.
- ANACLETO, Miriã. Envelhecimento e condicionamento corporal: a perspectiva dos jovens maringaenses que frequentam academias de ginástica. 2017. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual de Maringá.
- ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente. O recente desempenho das cidades médias no crescimento populacional urbano brasileiro. *Revista brasileira de estudos de população*, v. 16, n. 1/2, p. 19-42, 1999.
- BARBIERO, Laís Carla da Silva et al. **Bicicleta fora dos planos: mobilidade e produção do espaço urbano em Maringá-PR**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2020.
- BECK, U.; GIDDENS, A.; LASH, S. Modernização reflexiva: política, tradição e estética na ordem social moderna. Tradução de Magda Lopes. - São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista. 1997.
- BECK, Ulrich. **Sociedade de risco**: rumo a uma outra modernidade. São Paulo: Ed. 34, 2011.
- BECK, Ulrich. A metamorfose do mundo: novos conceitos para uma nova realidade. Editora Schwarcz-Companhia das Letras, 2018.
- BECK, Ulrich; BECK-GERNSHEIM, Elisabeth. O caos totalmente normal do amor. Editora Vozes Limitada, 2017.
- BECK, Ulrich; GIDDENS, Anthony; LASH, Scott. **Modernização reflexiva**. Unesp, 1995.
- BECK, Ulrich; GIDDENS, Aanthony; LASH, Scott. **Modernização reflexiva**: política, tradição e estética na ordem social moderna. São Paulo: Editora da Unesp, 2012.
- BECK, Ulrich. **A metamorfose do mundo**: novos conceitos para uma nova realidade. Rio de Janeiro: Zahar, 2018.
- BENATTI, Camila; DA SILVA, Rafael Teixeira. Espaço público e qualidade de vida: revitalização da zona ribeirinha da Freguesia de Santa Engrácia–Lisboa, Portugal. **Almanaque Multidisciplinar de Pesquisa**, v. 4, n. 1, 2017.
- BENETTI, Marino Pereira. Prática esportiva nas áreas comuns do campus USP da capital: conflitos e diagnóstico. 2015. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.
- BOMFIM, Maira Lins. Reflexões acerca da cultura do automóvel versus a utilização da bicicleta como meio de transporte. 2014.
- BRASIL. Diagnóstico Nacional do Esporte–DIESPORTE. 2015.
- CONCEIÇÃO, Fabricio Brondani da. A bicicleta como outra forma de existir: uma análise sociológica sobre o ciclismo em Santa Maria-RS. 2022.
- CONDESSA, Isabel. Atividade física infantil em tempo de pandemia (s): uma ponte para intervenções mais significativas. *Revista INFAD de Psicología. International Journal of Developmental and Educational Psychology*, v. 1, n. 1, p. 215-226, 2023.
- COUTO, David Pinheiro Lima et al. Da galera da bike ao cicloativismo: bicicleta e

política na cidade de Curitiba/PR. 2015a.

COUTO, Patricia Guimaraes et al. Contrarrelógio de ciclismo de média distância: determinação e reprodutibilidade de parâmetros derivados da distribuição de potência. **Revista da Educação Física/UEM**, v. 26, p. 443-449, 2015b.

DA SILVA, Allan Fernando Zardo; STAREPRADO, Fernando Augusto. Megaeventos Esportivos, Legados, Educação Física e Escola: A Perspectiva de Acadêmicos de Educação Física. **LICERE-Revista do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer**, v. 20, n. 1, p. 1-37, 2017

DA SILVA, Deberson Bueno; MOLINA, Ricardo Henrique; ROSALINO, Ricardo. Conhecimento de ciclistas sobre primeiros socorros e prevenção de lesões. **Revista Faculdades do Saber**, v. 7, n. 14, p. 1169-1179, 2022.

DA SILVA, Marcelle Vieira; DE ANDRADE, Leonardo Guimarães. A IMPORTÂNCIA DA EQUIPE MULTIPROFISSIONAL NO COMBATE DA OBESIDADE EM PACIENTES ADULTOS. *Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação*, v. 9, n. 4, p. 1922-9131, 2023.

DA TRINDADE, Ana Paula Nassif Tondato; DE OLIVEIRA, Luiz Carlos Nobre. Análise epidemiológica de lesões osteomusculares em ciclistas praticantes de Mountain Bike em Araxá-MG. **ARCHIVES OF HEALTH INVESTIGATION**, v. 6, 2017.

DE ANDRADE NETO, João Batista et al. ANÁLISE DO PERFIL SOCIOECONÔMICO, ADERÊNCIA E MOTIVAÇÃO, ENTRE PRATICANTES INICIANTE E VETERANOS DE KRAV MAGA. *Revista Movimenta*, v. 14, n. 1, 2021.

DE ANGELIS, Bruno Luiz Domingos; NETO, Generoso De Angelis. Maringá e suas praças-tempo e história. *Boletim de Geografia*, v. 19, n. 1, p. 129-148, 2001.

DE CARVALHO, Lucicleia Nascimento; SIQUEIRA, Thomaz Décio Abdalla. A IMPORTÂNCIA DA ATIVIDADE FÍSICA NA SAÚDE MENTAL DE POLICIAIS MILITARES. *BIUS-Boletim Informativo Unimotrisaúde em Sociogerontologia*, v. 37, n. 31, p. 1-23, 2023.

DE DEUS INÁCIO, Humberto Luís. CICLISMO E PANDEMIA: relações entre o perfil socioeconômico de ciclistas de Goiânia/GO e ações durante o pedal para prevenir o contágio pelo SARS-CoV-2 (COVID 19). **Pensar a Prática**, v. 25, 2022.

DIAS, Reginaldo Benedito; GONÇALVES, José Henrique Rollo. Maringá e o Norte do Paraná: Estudos de História Regional. EDUEM: Maringá, 1999. Z

DÓRIA, Carlos Henrique et al. A evolução dos projetos socioesportivos da cidade do Rio de Janeiro. **CONTRACAPA/INSTITUIÇÕES ENVOLVIDAS**, p. 59, 2018.

DINIZ, Paulo José Moreira. Caracterização do perfil de lesões traumáticas em profissionais e praticantes de ciclismo. Monografia de especialização, UFMG, 2016.

DUMONT, Lígia Maria Moreira; GATTONI, Roberto Luís Capurço. As relações informacionais na sociedade reflexiva de Giddens. *Ciência da Informação*, v. 32, p. 46-53, 2003.

ELIAS, Norbert. Introdução. In: ELIAS, Norbert; DUNNING, Eric. **A busca da excitação**. Tradução de Maria Manuela Almeida e Silva. Lisboa: Difel, 1992.

ELIAS, Norbert. Espontaneidade e autoconsciência. In: HAUT, Jan et al. **Processos de excitação**: trabalhos inéditos de Norbert Elias sobre esporte, lazer, corpo, cultura, Ponta Grossa, UEPG, 2022.

FERREIRA, Anderson Saccol et al. AVALIAÇÃO DOS INDICADORES DE QUALIDADE DE VIDA E INTELIGÊNCIA EM CIDADES: UMA ANÁLISE COMPARATIVA. *Anais do*

- Simpósio Latino-Americano de Estudos de Desenvolvimento Regional, v. 3, n. 1, 2023.
- FIGUEIREDO, Lauro Cezar. *Memória e Experiência de uma Cidade do Paraná: O Caso de Maringá*. Tese (Doutorado em desenvolvimento Regional e Urbano) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2005
- FIGUEIREDO, Lauro César; PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. A CIDADE DE MARINGÁ NA MEMÓRIA DE SEUS HABITANTES A PARTIR DOS ESPAÇOS PÚBLICOS DE LAZER (1940-1970). *Geografia e Pesquisa*, v. 1, n. 1, 2007.
- GALASSI, Cristiane; TAVARES, Célia Regina Granhen. Processo produtivo de blocos cerâmicos. In: VI Simpósio Maringaense de Engenharia de Produção. 2013.
- GIDDENS, Anthony. *As conseqüências da modernidade*. Trad. Raul Fiker. São Paulo: UNESP, p. 11, 1991.
- GIDDENS, Anthony. *Las consecuencias perversas de la modernidad: modernidad, contingencia y riesgo*. Anthropos Editorial, 1996.
- GIDDENS, Anthony et al. *Modernización reflexiva política, tradición y estética en el orden social moderno*. 1997.
- GIDDENS, Anthony. *Un mundo desbocado*. Madrid: Taurus, 2000.
- GIDDENS, Anthony. **Modernidade e identidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed, 2002.
- GOMES, Ivan Marcelo; MÜLLER, Verônica Regina. Cultura corporal no cotidiano de crianças Maringaenses: o caso de alunos do Colégio Dr. Gastão Vidigal. *Revista da Educação Física/UEM*, v. 10, n. 1, p. 23-31, 1999.
- GOMES, Sueli de Castro. A presença dos migrantes haitianos em território maringaense. *Revista Geografar, Curitiba*, v.11, n.2, p.5-16, jul. a dez./2016.
- GONZÁLEZ, Natália Varela. Impactos dos Jogos Olímpicos Rio 2016 no ciclismo brasileiro: as novas tecnologias na prática e na gestão no olhar de treinadores olímpicos. 2021.
- GOUVEIA, Danielle Grace Maciel Soares. *Perfil e Motivação dos turistas praticantes de surf na escolha do destino Algarve*. 2013. Tese de Doutorado.
- HALLMANN, Kirstin; PETRY, Karen. *Comparative sport development systems, participation and public policy*. New York: Springer, 2013.
- HURST, Howard T.; ATKINS, Stephen; DICKINSON, Ben D. The magnitude of translational and rotational head accelerations experienced by riders during downhill mountain biking. **Journal of Science and Medicine in Sport**, v. 21, n. 12, p. 1256-1261, 2018.
- INOUE, Allan et al. Effects of sprint versus high-intensity aerobic interval training on cross-country mountain biking performance: a randomized controlled trial. **PloS one**, v. 11, n. 1, p. e0145298, 2016.
- JÚNIOR, Fabrício de Magalhães Souza et al. Nível de conhecimento em primeiros socorros dos praticantes de ciclismo de Montes Claros-MG. **Revista Eletrônica Acervo Saúde**, v. 15, n. 9, 2022
- LEAL, João Laércio Lopes. (Des) Conhecida História de Maringá: Novas Possibilidades Temáticas. **Revista Espaço Acadêmico**, v. 11, n. 121, p. 40-44, 2011.
- LEE, Kyuhyun; SENER, Ipek Nese. Strava Metro data for bicycle monitoring: a literature review. *Transport reviews*, v. 41, n. 1, p. 27-47, 2021.
- LEITE, Morganna Luiz et al. Atividade física: a importância dessa prática no envelhecimento. *Revista de Divulgação Científica Sena Aires*, v. 12, n. 1, p. 173-182, 2023.
- LEMES, Vanilson Batista; MOREIRA, Rodrigo Baptista. *Ciclismo mountain bike (MTB)*

na pandemia de Covid-19: Níveis de saúde e desempenho autorreportados. **Kinesis**, v. 40, 2022.

LIRA, Alexandre José Gallindo; RODRIGUES, Pedro Henrique Ferreira. O papel da atividade física na melhoria da capacidade física e habilidade motora. 2023.

LÜDKE, M. (Coord.). O professor e a pesquisa. São Paulo: Papirus, 2001.

LUZ, France. O Fenômeno Urbano numa zona pioneira: Maringá. A Prefeitura: Maringá, 1997. COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná. Ave-Maria: Maringá, 1977.

LUZ, France. O Fenômeno Urbano numa zona pioneira: Maringá. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1980.

MARQUES, Júlio CK et al. Análise Comparativa do percentual de gordura de ciclistas amadores avaliados pelo projeto BIKEFIT. **SANDRA BELTRAN-PEDREROS JONES GODINHO (ORG)**, p. 75, 2016.

MARTINS, Teresa Paula Oliveira Dias. **Influência do social media no comportamento de compra dos praticantes de ciclismo**. 2015. Tese de Doutorado.

MATTÉS, Vinicius; CORRÊA, Ana Paula Souza. Esportes de aventura na natureza: Práticas e perspectivas em Caçapava do Sul. **Geoparque Caçapava aspirante UNESCO: Caminhos para o desenvolvimento local sustentável**, p. 102, cap. 07, 2022.

MATTES, Veronica Volski et al. Participação esportiva em perspectiva transnacional: uma análise a partir da modernidade reflexiva. **Motrivivência**, v. 32, n. 63, p. 1-19, 2020.

MENEGALDO, Pedro Henrique iglesiaz et al. A Teoria da Modernização Reflexiva como aporte para leitura das Políticas Públicas de Esporte e Lazer. **Revista Intercontinental de Gestão Desportiva**, v. 11, n. 1, 2021.

MENEZES, Rosineide Mota. O impacto da pandemia de Covid-19 na mudança de comportamento relacionado ao exercício físico: adesão ao ciclismo. Dissertação. UFS. 2023.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. O desafio do conhecimento. Pesquisa qualitativa em saúde. 4 ed. São Paulo: Hucitec-Abrasco, 1996.

MINAYO, M. C. S. (Org.). Pesquisa social: teoria, método e criatividade. 33. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.

NAKAMORI, S.; CAMARGO, L. A. R.; BASTARZ, C.; SILVA, C. L. SAAVEDRA FILHO, N. C. Análise das leis estaduais de cicloturismo no Brasil. In: ANAIS DO ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO. 4, 2023, João Pessoa, Paraíba. Anais. Rio de Janeiro: Planett, 2023. p. 61-73. ISSN 2965-3568.

NUNES, Fabian; DOMINGUES, Patrício; FRADE, Miguel. Post-mortem digital forensic analysis of the Garmin Connect application for Android. *Forensic Science International: Digital Investigation*, v. 47, p. 301624, 2023.

OLIVEIRA, Eduardo Simões Flório de. O arcaísmo da modernidade: mobilidade urbana, bicicletas e o trânsito em Maringá. 2016. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual de Maringá.

OLIVEIRA, Vinicius Machado de; BADARÓ, Luiz Fernando; SOUZA, Neidiana Braga da Silva; MATTES, Verônica Volski; REIS, Rafael Augusto Marques dos; SOUZA, Juliano de. Impacts of reflexive modernization in the context of sports, tourism, and leisure activities in nature: a theoretical review. **Journal of Leisure Research**, v. 5, n. 54, p. 1-

18, 20 out. 2023.

PACHECO, Carla Vanessa; VELOZO, Emerson Luís. A bicicleta e o ciclismo na literatura científica brasileira e suas relações com a educação do corpo. **Revista Espacios [Internet]**, v. 38, n. 1, p. 1-16, 2017.

PACHECO, Carla Vanessa; VELOZO, Emerson Luís; KRONBAUER, Gláucia Andreza. Trajetórias etnográficas: deslocamentos diários de trabalhadores que utilizam a bicicleta como meio de locomoção, na cidade de Irati-PR. **Humanidades & Inovação**, v. 7, n. 16, p. 9-23, 2020.

PALHARES, J. M. et al. Perfil e preferências de praticantes de corrida de rua: um estudo preliminar. *Revista Mineira de Educação Física*, Viçosa, Edição Especial, v. 3, p. 1664-2167, 2012.

PASSIG, Rafael Rabelo et al. O ciclismo como prática esportiva e de lazer na Grande Florianópolis: Benefícios à saúde em tempos de pandemia. 2022.

PIOVESAN, Armando; TEMPORINI, Edméa Rita. Pesquisa exploratória: procedimento metodológico para o estudo de fatores humanos no campo da saúde pública. *Revista de saúde pública*, v. 29, p. 318-325, 1995.

POSSELON, M. O estudo de caso na investigação em educação física na pesquisa qualitativa. In: CANDURO, M. T. *Investigação em educação física e esportes: um novo olhar pela pesquisa qualitativa*. Novo Hamburgo, RS: Feevale, 2004. p. 51-65.

RAMALHO, Rafael Tuler; LUCCA, Iula Lamounier. Análise do perfil de praticantes de atividades físicas em academias de ginástica com interesse por escalada esportiva indoor. *Revista Mackenzie de Educação Física e Esporte*, v. 13, n. 2, 2014.

REGO, Renato Leão. O desenho urbano de Maringá e a idéia de cidade-jardim. **Acta Scientiarum. Technology**, v. 23, p. 1569-1577, 2001.

RIGO, Daniela; GRIEP, Rubens. A importância da prática de atividade física durante a graduação de Medicina. *Research, Society and Development*, v. 12, n. 5, p. e16212541673-e16212541673, 2023.

RODRIGUES, Ana Lúcia. A pobreza mora ao lado: Segregação socioespacial na Região Metropolitana de Maringá. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2004.

ROJO, Jeferson Roberto; ROCHA, Francielli Ferreira da. Análise do perfil dos corredores e eventos de corridas de rua da cidade de Curitiba-PR. *Educación Física y Ciencia*, v. 20, n. 4, p. 15-16, 2018.

ROSA, Vítor Alberto Valadas. Análise sociológica de práticas de combate dual em Portugal: estudo de caso dos praticantes avançados do judo e do aikido. *Journal of Sport Pedagogy and Research*, v. 6, n. 3, p. 68-79, 2020.

SAMPAIO, André Cesar Furlaneto. Análise da arborização de vias públicas das principais zonas do Plano Piloto de Maringá – PR. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2006.

SANTI, Nathália Mota Mattos et al. A Covid-19 e mudanças nos hábitos alimentares e na prática de atividade física de adolescentes brasileiros: resultados da pesquisa ConVid Adolescentes. 2023.

SANTOS, S. M.; MEZZAROBBA, C. O. Esporte na escola: discussões e possibilidades em busca de uma pedagogização. **COLÓQUIO INTERNACIONAL “EDUCAÇÃO E CONTEMPORANEIDADE**, v. 5, 2011.

SANTOS, Betânia Sabino. Impacto da atividade física no transtorno do espectro autista: uma revisão. 2023.

- SARTORI, Ludmila Miranda; DA SILVA, Luciano Pereira. Apropriação de Equipamentos Públicos de Lazer por Usuários de Bicicleta: Um Olhar sobre o Parque Ecológico da Pampulha. **LICERE-Revista do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer**, v. 21, n. 3, p. 157-192, 2018.
- SANTUCCI, Natália de Noronha et al. O elegante sport: conexões entre a moda, a modernidade e o ciclismo em Porto Alegre (1895-1905). 2016.
- SCHEERDER, A. Willem; CLAES, E. Sport policy systems and sport federations. **A cross-national perspective**, p. 263-282, 2017.
- SCHETINO, André Maia. Ciclismo e Modernidade: apontamentos sobre a invenção da bicicleta e os primórdios do ciclismo no Rio de Janeiro. **SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA**, v. 24, 2007.
- SILVEIRA, Andrea Luiza Alves. Associações esportivas e o poder Público de Maringá/PR: uma relação de dependência tutelar? 2016. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual de Maringá.
- SILVEIRA, Andrea Luiza Alves et al. Diagnóstico de recursos humanos, estruturas e ações da secretaria municipal de esportes e lazer de Maringá/PR. *The Journal of the Latin American Socio-cultural Studies of Sport (ALESDE)*, v. 8, n. 2, p. 67-86, 2018.
- SOARES, Dorotéia Fátima Pelissari de Paula; BARROS, Marilisa Berti de Azevedo. Fatores associados ao risco de internação por acidentes de trânsito no Município de Maringá-PR. **Revista Brasileira de epidemiologia**, v. 9, p. 193-205, 2006.
- SOUZA, Juliano de. Educação Física Reflexiva: por uma reinterpretação da ontologia do movimento humano. In: **XX Congresso Brasileiro de Ciências do Esporte e VII Congresso Internacional de Ciências do Esporte**. 2017.
- SOUZA, Juliano de. Educação Física reflexiva – problemas, hipóteses e programa de pesquisa. **Movimento**, Porto Alegre, v. 25, p. 1-15, jan./dez. 2019.
- SOUZA, Murilo Corrêa de. Nível de atividade física de praticantes de exercício físico do Sul de Santa Catarina durante a pandemia do Covid-19. **Educação Física Bacharelado-Tubarão**, 2020.
- SOUZA, Neidiana Braga da Silva. Políticas públicas de esporte e reflexividade: uma leitura alternativa do movimento esporte para todos no Brasil. 2020.
- SOUZA, Juliano de. **Do homo movens ao homo academicus**: rumo a uma teoria reflexiva da Educação Física. São Paulo: LiberArs, 2021.
- SOUZA, Juliano de. Educação Física Reflexiva-problemas, hipóteses e programa de pesquisa. **Movimento**, v. 25, 2022.
- SOUZA, Juliano de et al. Interfaces entre educação física e teoria social–reflexões e desafios para a formação científica. **Educação, Ciência e Cultura**, v. 27, n. 2, 2022c.
- SOUZA, Juliano de. Movência: um elogio à Educação Física e ao Esporte. *Movimento*, v. 29, p. e29004, 2023b.
- SOUZA, Juliano de; GARCIA, Rui Proença. Trilhando para a felicidade – sobre a presença e alcance da ética da virtude esportiva no domínio do «trekking». *Antropológicas*, n. 19, p. 15-29, 2023.
- SOUZA, Juliano de; OLIVEIRA, Vinicius Machado de; GARCIA, Rui Proença. Um novo contrato motor nos domínios do esporte, lazer e Educação Física? Aportes para uma teoria reflexiva do movimento humano. **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, v. 44, 2022.
- SOUZA, Juliano de; MARCHI, Wanderley. Bourdieu e a sociologia do esporte. Contribuições, abrangência e desdobramentos teóricos. *Tempo Social*, v. 29, p. 243-

286, 2017.

TASCA, J. E. et al. An approach for selecting a theoretical framework for the evaluation of training programs. *Journal of European Industrial Training*, v. 34, n. 7, p. 631-655, 2010. <http://dx.doi.org/10.1108/03090591011070761>

TEIXEIRA, Fabiane Castilho; LARA, Larissa Michelle; RINALDI, Ieda Parra Barbosa. Corpo, festa e ludicidade: a cultura maringaense retratada em telas. *Motriz: Revista de Educação Física*, v. 17, p. 406-415, 2011.

TRIVIÑOS, Augusto N. S. Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1987.

TRONCOSO, Leandro Dri Manfiolete. Ciclismo urbano: a perspectiva de cicloativistas da cidade de São Paulo. 2017.

TRONCOSO, Leandro Dri Manfiolete et al. Ciclismo urbano como direito humano à mobilidade ativa na cidade de São Paulo. **Movimento**, v. 24, p. 1015-1028, 2018.

VANSTEENKISTE, Pieter et al. Cycling around a curve: the effect of cycling speed on steering and gaze behavior. **PloS one**, v. 9, n. 7, p. e102792, 2014.

VELHO, Ana Paula Machado et al. Mapeamento do Uso Consciente da Água Pelos Jovens Estudantes Maringaenses. *Iniciação Científica Cesumar*, v. 16, n. 2, 2014.

VERCEZI, Jaqueline Telma. O PROCESSO DE APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO URBANO E A QUESTÃO DA CENTRALIDADE EM MARINGÁ-PR. *Geoiंगा: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PGE/UEM)*, v. 10, n. 2, p. 35-59, 2018.

APÊNDICES

APÊNDICE I

Sujeito 1

Data da pesquisa: 10/07/2023

Entrevistador(a): Saulo Fernandes Ferrari

1 Local da Entrevista: Rocca Bike

2 Nome: XXXXXXXX

3 Data de nascimento: 17/02/2002

4 Sexo: Masculino

5 Como você começou a se envolver com o ciclismo?

Eu comecei com 12, 13 anos, aquele negócio de moleque, sabe! Começa a pedalar, pega as bicicletinha, ai comecei, ai vai mudando de Bike. Tinha uma bicicleta um pouco mais simples, comecei a fazer trilha ai foi.

6 Há quanto tempo realiza a prática do ciclismo?

Colocar uns 08 a 09 anos.

7 Você pratica o ciclismo sozinho ou em grupo? Caso seja em grupo, quem são estes indivíduos?

Varia muito. Maioria das vezes na competição é em grupo, mas na parte de treina é sozinho.

8 Você participa de alguma associação ou grupo referente ao ciclismo? Como avalia a sua participação?

Tem, tem na maioria das vezes tem o clube aqui de Maringá, que eu sou. Mas faço parte apenas como profissional.

9 Você acha importante ter o material adequado para a prática do ciclismo?

Se for pensar em competir, querer resultado tem que ter sim. Um equipamento bom, que esteja em dia, é importante sim.

10 O que é necessário para iniciar a prática do ciclismo? Onde encontramos tais implementos na cidade?

O primeiro é ter força de vontade e estar disposto a sofrer, depois em qualquer loja de Bike., pode começar com um Bike. comum. O valor e a acessibilidade não importa tanto assim.

11 Em relação aos trajetos realizados, teve algum que lhe proporcionou algum impacto positivo ou marcante?

Tem muitas mas, tem sempre a primeira! Que foi no velódromo de Maringá, que

eu gostei bastante, é bem diferente né.

12 Você utiliza alguma plataforma ou aplicativo para conseguir informações sobre trajetos que realizou ou que realizará?

Não utiliza

13 O que você leva do ciclismo para outras dimensões de sua vida?

Muita disciplina, ter determinação ter foco e força de vontade, sempre levantar a cabeça e ir! O ciclismo é mais baixos do que alto.

14 Você já participou de algum evento esportivo de ciclismo, incluindo gp's (grandes prêmios), provas locais ou regionais? Caso a resposta for positiva, qual a sua impressão destes eventos?

Já, já! Final do mês passado a gente correu o campeonato brasileiro né! Que é do país. Que é um campeonato muito importante. Em relação de estrutura e organização, na maioria das vezes, deixa muito a desejar. Que o ciclismo no Brasil é muito mal visto. Mas tipo assim, poderia ter sido melhor, mas foi muito top. Tipo assim em questão de equipe, o Brasil tá voltando a ter equipes boas assim. Falta muito investimento, incentivar sabe.

15 Quais as diferenças que você percebe no ciclismo atual? Existem diferenças se compararmos a ciclismo da década passada com este? Quais as diferenças que você percebe?

As diferenças, sempre foram as mesmas. As vezes equipamento, um cara que treina um pouco a mais. Mas a maior diferença é o cara que tem mais dinheiro, se destaca um pouco mais.

16 De que forma os gestores públicos (prefeitos, secretários, etc), através de projetos e ações, poderiam contribuir para melhorar a prática do ciclismo na região de Maringá-PR?

A cara, uma coisa que a gente percebe. Esta pergunta até importante. O velódromo de maringá, tipo assim, na maioria das vezes tem o campeonato brasileiro de pista. Algo muito importante, movimenta o comércio, vem gente de fora e pelo fato de ser aberto, quando chove não dá pra ser feita a corrida, e isso atrapalha muito. Só do fato de ser coberto o velódromo, é um negócio que a gente tá a muito tempo tentando conseguir. Se conseguisse, mudaria muito!

17 O ciclismo proporcionou alguma mudança especial em sua visão de mundo?

Mudou muita coisa. Mostrou um caminho diferente, que nem sempre as coisas vem fácil. Na maioria das vezes tem que levantar de madrugada, tempo ruim. Não tá bem mas tem que ir.

18 Gostaria de comentar sobre algum aspecto anterior ou não abordado na entrevista?

Não

Sujeito 2

Data da pesquisa: 10/07/2023

Entrevistador(a): Saulo Fernandes Ferrari

1 Local da Entrevista: Rocca Bike

2 Nome: XXXXXXXX

3 Data de nascimento: 13/06/1966

4 Sexo: Feminino

5 Como você começou a se envolver com o ciclismo?

Foi na busca de condição melhor de saúde. Eu queria uma atividade física que não fosse feita em quatro paredes. E surgiu a oportunidade de relembrar os tempos de criança através da bicicleta que era um esporte que eu gostava muito. Partiu daí e daí virou, quase que um vício.

6 Há quanto tempo realiza a prática do ciclismo?

Seis anos

7 Você pratica o ciclismo sozinho ou em grupo? Caso seja em grupo, quem são estes indivíduos?

Hoje em dia sozinha, em função dos horários não baterem com os colegas, então praticamente eu tenho um tipo de treino específico pra mim, então fica complicado compartilhar treino com alguém.

8 Você participa de alguma associação ou grupo referente ao ciclismo? Como avalia a sua participação?

Não. Já fui federada, mas hoje não mais. Só participo mesmo em provas que não estão relacionada a federação de ciclismo.

9 Você acha importante ter o material adequado para a prática do ciclismo?

Sim, é importante. Mesmo porque tem muita gente nova que está entrando agora, que não consegue estabelecer muitos critérios para iniciar e manter-se no esporte.

10 O que é necessário para iniciar a prática do ciclismo? Onde encontramos tais implementos na cidade?

Na verdade, uma bicicleta, boa vontade e ter na cabeça que vai ter problemas de falta de condicionamento no começo, que é aos poucos, não pode ser afobado, que o corpo precisa de um tempo para se adaptar. Tem aqui em maringá, você pode estar partindo para o ciclismo em todas as áreas, o ciclismo de estrada que é mais voltada para o asfalto, o ciclismo de estradas rurais, que é o MTB, o ciclismo de pista que aqui tem uma pista bem bacana que sedia vários eventos a nível nacional, então qualquer tipo de foco que você queira colocar na sua vida como treinamento, a cidade está bem amparada nestes aspectos de estrutura física para se praticar o esporte.

11 Em relação aos trajetos realizados, teve algum que lhe proporcionou algum impacto positivo ou marcante?

Sim, muitos. Porque sempre tem uma aventura quando você vai para algum lugar que desafia o seu limite corporal, o seu treinamento, isto tudo é bacana em função disto. Em função de você usar aplicativos que fazem você medir a sua evolução em determinados tipos de percursos, então o que mais é bacana é você ver essa evolução, e que antes você fazia este mesmo percurso determinado tipo de tempo e agora você faz isso com tranquilidade e facilidade. Isto é bem prazeroso pra gente.

12 Você utiliza alguma plataforma ou aplicativo para conseguir informações sobre trajetos que realizou ou que realizará?

Uso, o Strava e o GPS na minha Bike., que me dá os dados que também é outro aplicativo que é um parâmetro que é para eu seguir os treinamentos.

13 O que você leva do ciclismo para outras dimensões de sua vida?

Disciplina, foco e persistência.

14 Você já participou de algum evento esportivo de ciclismo, incluindo gp's (grandes prêmios), provas locais ou regionais? Caso a resposta for positiva, qual a sua impressão destes eventos?

Já participei de várias, tanto no MTB quanto no Speed. Viajei vários locais pelo Brasil em função disso, mas eu tenho uma tendência a gostar mais da speed, apesar que eu participo incoerentemente mas nas provas de MTB até porque elas tem mais provas que a de speed. Então eu fico condicionada a participar das provas de MTB. Cada dia tem melhorando mais a organização das provas, hoje a gente tem bastante opção. Os organizadores estão em um nível bem bacana, nível nacional. Tanto que a prova de MTB que eu participei, do ranking noroeste, contava pontos para o ranking nacional. Então é uma prova que é realmente reconhecida. É bacana estar em um evento assim, superorganizado voltado para gente grande no esporte.

15 Quais as diferenças que você percebe no ciclismo atual? Existem diferenças se compararmos a ciclismo da década passada com este? Quais as diferenças que você percebe?

Mudou muito o ciclismo, e não precisa voltar muito para perceber isso. A tecnologia dos equipamento esta altissimamente mudada, muito mesmo. Os profissionais hoje em dia tem tecnologia avançada ate na suplementação deles, então eles tem um aparato de suporte de suplementação para dar um melhor rendimento para eles, então equipamento, mais o suporte avançado da alimentação e da suplementação, é incomparável com o profissional de 30 anos atrás.

16 De que forma os gestores públicos (prefeitos, secretários, etc), através de projetos e ações, poderiam contribuir para melhorar a prática do ciclismo na região de Maringá-PR?

Pois é, investimento na área do ciclismo, que é um tipo de esporte que está

superno tório aí, que adotaram o esporte. E eu não vejo a cidade de maringá com investimento no ciclismo, muito pouco. Existe uma dificuldade enorme de administrar eventos na cidade voltados para o ciclismo, eles fazem outros tipos de eventos, mas de ciclismo quase a gente não tem, existe essa carência. É isso que a gente espera, que mude. Que não fique apenas em um ou outro evento nacional organizado pela prefeitura, mas que tenha aí uma preocupação da prefeitura em estar atendendo os níveis de profissionais que existem, tanto recreacionais quanto profissionais, e não só profissionais como atualmente tem.

17 O ciclismo proporcionou alguma mudança especial em sua visão de mundo?

Mudou bastante. Primeiro porque eu descobri que com a minha idade eu jamais faria o que eu faço, se eu não tivesse ido para o ciclismo, porque eu achava divertido, e daí passou um esporte bacana na minha vida. Queira ou não agora eu sou exemplo para outras pessoas que achavam que não era interessante uma pessoa da idade fazer esporte e fazendo o que eu faço na dimensão que eu faço. Então é bacana quando você que sua vida está sendo exemplo para outras pessoas vir para o esporte. Isso é bacana e isso muda a vida da gente.

18 Gostaria de comentar sobre algum aspecto anterior ou não abordado na entrevista?

Não

Sujeito 3**Data da pesquisa:** 10/07/2023**Entrevistador(a):** Saulo Fernandes Ferrari**19 Local da Entrevista:** Rocca Bike**20 Nome:** XXXXXXXX**21 Data de nascimento:** 03/01/1983**22 Sexo:** Masculino**23 Como você começou a se envolver com o ciclismo?**

Desde da infância. Sempre acompanhava, só que depois de formado, eu precisava de uma atividade física, já tinha uma certa estabilidade financeira e vou relembrar a infância e acabei me envolvendo de tal forma que troquei minha profissão pelo ciclismo. Não vivo disso, mas troquei de profissão em função disso.

24 Há quanto tempo realiza a prática do ciclismo?

Desde 2015

25 Você pratica o ciclismo sozinho ou em grupo? Caso seja em grupo, quem são estes indivíduos?

Treino sozinho para competir em grupo.

26 Você participa de alguma associação ou grupo referente ao ciclismo? Como avalia a sua participação?

Não, na verdade Maringá tem... quem pratica o ciclismo com esporte, existe um coletivo. Se treina em grupo, hora com uma hora com outro, via de regra se treina sozinho, para se ter uma qualidade de treino melhor. Pontualmente se faz um treino em grupo, para se ter parâmetro, de como você está como indivíduo, para se comparar com os concorrentes. Eu como profissional treino sozinho, custo próprio. Eu sou, como chamam de profissional avulso.

27 Você acha importante ter o material adequado para a prática do ciclismo?

Essencial. Não tem como praticar o ciclismo sem o básico, só que esse básico já é bastante coisa. Você tem que ter no mínimo o equipamento completo, na verdade é regulamento. Caso queira competir tem que ter capacete, óculos e roupa adequada, é necessário.

28 O que é necessário para iniciar a prática do ciclismo? Onde encontramos tais implementos na cidade?

Tem tudo. O mínimo é bastante, pois não sai barato, mas Maringá você tem, desde o mais acessível até o mais caro possível. Maringá tem para todos os bolsos.

29 Em relação aos trajetos realizados, teve algum que lhe proporcionou algum impacto positivo ou marcante?

Tem, tanto aqui na região quanto fora. Tem lugares que pela paisagem topografia você leva para o resto da vida. (Treina estrada e compete MTB)

30 Você utiliza alguma plataforma ou aplicativo para conseguir informações sobre trajetos que realizou ou que realizará?

Sim, na verdade tanto o Strava quanto o Garmita conect, os dois são as ferramentas que utilizo.

31 O que você leva do ciclismo para outras dimensões de sua vida?

Foi o que eu comentei, literalmente a partir do momento em que eu me envolvi com o esporte, eu abandonei a profissão para ser gestor, mecânico, vendedor de loja cheguei a trabalhar até dentro de fábrica. Larguei minha profissão para viver para o esporte e não do esporte.

32 Você já participou de algum evento esportivo de ciclismo, incluindo gp's (grandes prêmios), provas locais ou regionais? Caso a resposta for positiva, qual a sua impressão destes eventos?

Já. Neste final de semana passado, participei de etapa nacional de XCO em Morretes, já fiz campeonato brasileiro. Em 2015 comecei a trabalhar com um treino um pouco mais efetivo, mas desde 2016, em tudo quanto prova eu tento participar. Tem evento para todo gosto, o que não significa que o evento caro seja melhor que o barato. As vezes o barato é bem organizado e o caro mal organizado, mas já tive experiência de tudo quanto é jeito.

33 Quais as diferenças que você percebe no ciclismo atual? Existem diferenças se compararmos a ciclismo da década passada com este? Quais as diferenças que você percebe?

Em 2015, quando comecei, o esporte era em uma quantidade menor e um pouco menos competitivo e um pouco menos tecnológico. Cada vez mais tecnologia, tanto na bicicleta quanto no equipamento, a tecnologia participa de tudo, sendo cada vez mais competitivo. Eu considero o esporte dividido em fase pelos período, hora o ciclismo de estrada está mais forte hora o MTB está mais forte, mas sempre com as mesmas dificuldades, falta de patrocínio falta de incentivo publico. Eu quando comecei a competir tinham 500, 600 a 700 profissionais, chegando a participar em evento com mais de 1000 profissionais. Final de semana passado fui na etapa nacional de XCO e tinha 60 profissionais. Isto é relativo, muitas vezes os eventos regionais tem mais publico que os nacionais. Me parece ser um pouco de medo, só que ai onde entra a questão de regulamentação, dopagem, deslocamento. Tem gente que na região que tem alguns grupos que se organizam para pedalar. Mas tem gente que só vai se eles pagarem, se não não vão, como faço por conta, desde que eu tenho eu vou, como dizem meu bolso é meu limite.

34 De que forma os gestores públicos (prefeitos, secretários, etc), através de projetos e ações, poderiam contribuir para melhorar a prática do ciclismo na região de Maringá-PR?

Vou falar Maringá específico tá. A prefeitura hoje basicamente ela tem apoio ao

clube maringaense de ciclismo, de uma forma direta ela apoia o ciclismo deste grupo, que é bastante elitizado. São profissionais profissionais que tem uma certa renda, uma bolsa ou algo assim, e alguns profissionais de base. Antigamente eles tinham profissionais de máster. Tipo assim eu com 35, 45 anos, mas hoje eles não tem mais esse foco. E as vezes ele trazem profissional de fora e ajudam a custear, para representar e levar a camisa da cidade. Só que hoje eu diria que seria apenas isso. Como município valeria a pena, na minha visão, incentivar a base, se você não cuida de quem tá começando daqui a pouco acaba. Não só isso, Maringá hoje, já que tem um valor focado para isso, para este apoio, as vezes com menos valor você consegue ajudar mais, Maringá-PR hoje é carente para local para treino. Políticas publicas para delimitar espaços. As vezes é mais boa vontade do que investimento, hoje caberia não só o administrativo da cidade mais o legislativo que fizessem leis para delimitassem zonas de treinos, já tentaram criar estas zonas. Mas hoje basicamente tem dois locais para treinar ciclismo de estrada, sendo o bosque e a Racanello. E nenhum dos dois locais são delimitado, e em algumas cidades isso existe, em que nestas zonas não passam ninguém. Aqui por muitas vezes já tentamos, que no entorno do bosque, que no horário noturno não pudesse se estacionar, mas muitos questionaram as vagas de estacionamento, mas quem que é prioridade? O carro que polui e que trás mais malefício que benefício, ou a bicicleta. Poderiam estacionar nas rua paralelas, e o esporte traria não só qualidade de vida como saúde, menos gastos em saúde, enfim, e trás uma série de benefício. Eu vejo assim, uma forma da prefeitura investir mais ainda no ciclismo de base e pontos de treino. Maringá hoje não tem locais de treino de XCO, tem assim, na boa vontade dos profissionais a prefeitura poderia ceder assim um espaço, locais de treino de estrada, tem o velódromo que já era para estar coberto mas não tá. Maringá assim, mesmo a gente tendo um topografia boa para isso, falta este olhar da administração, o ciclismo de Maringá hoje poderia estar bem mais forte do que está.

35 O ciclismo proporcionou alguma mudança especial em sua visão de mundo?

Sim, pois mudei minha profissão por conta do ciclismo. Hoje vivo para o ciclismo esportivo.

36 Gostaria de comentar sobre algum aspecto anterior ou não abordado na entrevista?

O doping na década de 80 e 90 era comum no ciclismo esportivo. No entanto, isso hoje vem sendo utilizado nas categorias máster., talvez pelos mesmos profissionais, mas que agora querem mostrar que ainda podem chegar na performance que um dia tiveram.

Sujeito 4**Data da pesquisa:** 10/07/2023**Entrevistador(a):** Saulo Fernandes Ferrari**37 Local da Entrevista:** Rocca Bike**38 Nome:**XXXXXXXXX**39 Data de nascimento:** 27/05/1992**40 Sexo:** Feminino**41 Como você começou a se envolver com o ciclismo?**

Sempre pedalei, desde criança tive bicicleta. Mas depois que terminei minha graduação comecei a levar mais a sério, treinar praticar. Me inscrevi na minha primeira competição em 2018, e desde então nunca parei.

42 Há quanto tempo realiza a prática do ciclismo?

Competitivamente desde 2018.

43 Você pratica o ciclismo sozinho ou em grupo? Caso seja em grupo, quem são estes indivíduos?

Depende da planilha de treinamento. Dependendo do treino tem que fazer sozinho, dependendo dá pra fazer em pelotão no final de semana. Treino em grupo você rende mais, acaba motivando. Acaba andando com gente mais forte, mas tem muito treino específico que não dá pra fazer com a galera.

44 Você participa de alguma associação ou grupo referente ao ciclismo? Como avalia a sua participação?

Sim. Sou do clube maringaense aqui da cidade, mas apenas como profissional.

45 Você acha importante ter o material adequado para a prática do ciclismo?

Com certeza, Bike de qualidade faz diferença. Somente em nível competitivo, principalmente revisado, cuidar faz diferença.

46 O que é necessário para iniciar a prática do ciclismo? Onde encontramos tais implementos na cidade?

É bom ter uma orientação de alguém que já entenda, talvez alguém que já pedale, a comprar uma bicicleta já boa, para não ter uma má experiência ruim, os kits básico. Maringá é privilegiada, tanto em loja quanto em locais de treinamento, então quem gosta do esporte a cidade acolhe bem. Tanto que eu era da Bahia e comecei a competir lá e vim para cá que foi onde eu cresci mais no esporte.

47 Em relação aos trajetos realizados, teve algum que lhe proporcionou algum impacto positivo ou marcante?

Várias, eu tenho título baiano e paranaense, já fiz resultado expressivo nacional também. Tem provas que marcam mais, principalmente com vitórias.

48 Você utiliza alguma plataforma ou aplicativo para conseguir informações sobre trajetos que realizou ou que realizará?

Eu uso o Strava e o Garmin

49 O que você leva do ciclismo para outras dimensões de sua vida?

Eu trabalho também com Bike. Trabalho em uma fábrica de Bike. Bike para mim virou dia a dia, rotina, uma paixão. Larguei a minha profissão de nutricionista, para me envolver mais ainda no ramo. Não só como profissional mais como profissional, trabalhei em várias lojas, e agora estou em uma fábrica.

50 Você já participou de algum evento esportivo de ciclismo, incluindo gp's (grandes prêmios), provas locais ou regionais? Caso a resposta for positiva, qual a sua impressão destes eventos?

Sempre é bom melhorar os eventos, estrutura e apoio ao profissional. Tudo isso quanto mais incentiva.

51 Quais as diferenças que você percebe no ciclismo atual? Existem diferenças se compararmos o ciclismo da década passada com este? Quais as diferenças que você percebe?

Cresceu bastante o esporte no geral. Só que tem que evoluir mais ainda, tem bastante gente apta pelo esporte aí.

52 De que forma os gestores públicos (prefeitos, secretários, etc), através de projetos e ações, poderiam contribuir para melhorar a prática do ciclismo na região de Maringá-PR?

Abranger mais. Aumentar o número de bolsa e os valores também. Não só incentivo financeiro mas também bancar viagens, em competições mais longe.

53 O ciclismo proporcionou alguma mudança especial em sua visão de mundo?

Eu respiro ciclismo, então para mim eu não vivo sem. Ciclismo não é só saúde é também psicológico estar lá.

54 Gostaria de comentar sobre algum aspecto anterior ou não abordado na entrevista?

Não, sou tímida para falar.

Sujeito 5**Data da pesquisa: 20/07/2023****Entrevistador(a): Saulo Fernandes Ferrari****55 Local da Entrevista:** Rocca Bike.**56 Nome:** XXXXXXXXX**57 Data de nascimento:** 01/12/1999**58 Sexo:** Masculino**59 Como você começou a se envolver com o ciclismo?**

Então, o ciclismo entrou na minha vida em 2016 com intuito de perda de peso, e com o passar do tempo eu fui gostando do esporte e acabei entrando no meio de competições e estou ai até hoje, andando de Bike.

60 Há quanto tempo realiza a prática do ciclismo?

Oito anos

61 Você pratica o ciclismo sozinho ou em grupo? Caso seja em grupo, quem são estes indivíduos?

Mais geralmente em grupo. Geralmente chamamos de pelotão, são várias pessoas que correm para diversas equipes e normalmente a gente se junta pra treinar junto

62 Você participa de alguma associação ou grupo referente ao ciclismo? Como avalia a sua participação?

Já participei, eu participava na minha cidade antes de vir morar aqui, participava da luketa Bike center.

63 Você acha importante ter o material adequado para a prática do ciclismo?

Com certeza, capacete principalmente para evitar acidentes e agravamento destes acidentes.

64 O que é necessário para iniciar a prática do ciclismo? Onde encontramos tais implementos na cidade?

Tem várias. Várias bicicletarias que você encontra, que tem os utensílios básicos, como capacete, luva, que você pode estar iniciando. Mas o principal é ter a bicicleta e a vontade de sair para pedalar

65 Em relação aos trajetos realizados, teve algum que lhe proporcionou algum impacto positivo ou marcante?

Já, geralmente os que tem mais subida, ficam marcados para sempre.

66 Você utiliza alguma plataforma ou aplicativo para conseguir informações sobre trajetos que realizou ou que realizará?

Strava.

67 O que você leva do ciclismo para outras dimensões de sua vida?

Eu acho assim, a disciplina. Acho que o ciclismo ele trouxe assim, tanto a rotina de você pedalar todos os dias para ter um bom resultado, ele te aplica muita disciplina e também mais ânimo para você estar tendo uma qualidade de vida melhor e até mesmo ajudando em alguns pontos que não estão bons na sua vida.

68 Você já participou de algum evento esportivo de ciclismo, incluindo gp's (grandes prêmios), provas locais ou regionais? Caso a resposta for positiva, qual a sua impressão destes eventos?

Já vários. A impressão é de que são muito legais, além de toda disciplina que a bicicleta te dá, as competições elas te trazem uma interação muito legal.

69 Quais as diferenças que você percebe no ciclismo atual? Existem diferenças se compararmos o ciclismo da década passada com este? Quais as diferenças que você percebe?

Com certeza, a evolução dos equipamentos fazem toda a diferença.

70 De que forma os gestores públicos (prefeitos, secretários, etc), através de projetos e ações, poderiam contribuir para melhorar a prática do ciclismo na região de Maringá-PR?

Eu acredito que incentivando né. Dando apoio, aos profissionais da cidade principalmente. Mostrando mais este esporte que, por mais que muitos olham como um esporte perigoso, ele é um esporte que traz muito desempenho e também por andar por cidades afora, reconhecimento também.

71 O ciclismo proporcionou alguma mudança especial em sua visão de mundo?

Muito

72 Gostaria de comentar sobre algum aspecto anterior ou não abordado na entrevista?

Eu tive muito problema na escola, a partir do momento que comecei a praticar do ciclismo, meu rendimento escolar melhorou muito. Até a visão de mundo

Sujeito 6**Data da pesquisa: 20/07/2023****Entrevistador(a): Saulo Fernandes Ferrari****73 Local da Entrevista:** Rocca bike**74 Nome:** XXXXXXXXX**75 Data de nascimento:** 05/01/1999**76 Sexo:** Masculino**77 Como você começou a se envolver com o ciclismo?**

Eu estava acima do peso, aí comprei uma MTB comecei a andar e fui gostando do esporte, fui perdendo peso também, estou até hoje pedalando.

78 Há quanto tempo realiza a prática do ciclismo?

5 anos

79 Você pratica o ciclismo sozinho ou em grupo? Caso seja em grupo, quem são estes indivíduos?

Em grupo. São meus amigos.

80 Você participa de alguma associação ou grupo referente ao ciclismo? Como avalia a sua participação?

Sim. Participo apenas em competição. Não tem um grupo em específico, só corro pra loja aqui (Rocca).

81 Você acha importante ter o material adequado para a prática do ciclismo?

Sim, com certeza é o essencial

82 O que é necessário para iniciar a prática do ciclismo? Onde encontramos tais implementos na cidade?

Aqui em Maringá é um dos lugares mais top para a prática do esporte.

83 Em relação aos trajetos realizados, teve algum que lhe proporcionou algum impacto positivo ou marcante?

Sim, uma volta de Borrazópolis-PR de 220 km.

84 Você utiliza alguma plataforma ou aplicativo para conseguir informações sobre trajetos que realizou ou que realizará?

Sim, o Strava.

85 O que você leva do ciclismo para outras dimensões de sua vida?

Acho que tudo, amizade que a gente constrói. Eu era obeso e agora não mais, impactou muito na qualidade de vida

86 Você já participou de algum evento esportivo de ciclismo, incluindo gp's (grandes prêmios), provas locais ou regionais? Caso a resposta for positiva, qual a sua impressão destes eventos?

Sim. Já fiz várias provas, Rio de Janeiro, Campos do Jordão, andei para tudo quanto é lugar ai cara, tudo provas top as que eu vou.

87 Quais as diferenças que você percebe no ciclismo atual? Existem diferenças se compararmos a ciclismo da década passada com este? Quais as diferenças que você percebe?

Aqui em Maringá, eu acho que tinha que melhorar um pouco o asfalto, a iluminação do local que tá bem falha aqui em Maringá. Os buracos têm demais aqui no bosque principalmente, meu deus do céu, se um cara bater a roda, cai na hora.

88 De que forma os gestores públicos (prefeitos, secretários, etc), através de projetos e ações, poderiam contribuir para melhorar a prática do ciclismo na região de Maringá-PR?

Eu acho que, o equipamento muda bastante. Tem evoluído tecnologicamente, acho que é o que mais muda atualmente.

89 O ciclismo proporcionou alguma mudança especial em sua visão de mundo?

Não.

90 Gostaria de comentar sobre algum aspecto anterior ou não abordado na entrevista?

Não.

Sujeito 7**Data da pesquisa: 25/07/2023****Entrevistador(a): Saulo Fernandes Ferrari****91 Local da Entrevista:** Em frente ao Bem bom atacadista**92 Nome:** XXXXXXXX**93 Data de nascimento:** 20/05/1980**94 Sexo:** Feminino**95 Como você começou a se envolver com o ciclismo?**

Na época da pandemia, quando tínhamos que fazer o isolamento social, inclusive academias e tudo fechado né, o ciclismo foi a maneira que encontramos de ter uma atividade física e fugir deste isolamento que era obrigatório. Era uma maneira que a gente sentia que era seguro poder estar com as pessoas fora de casa, em um ambiente aberto, fazer atividade em conjunto, ver pessoas, estar fora de casa. Foi uma maneira de escapar daquilo que estávamos vivendo naquele momento em meio a pandemia.

96 Há quanto tempo realiza a prática do ciclismo?

Desde o início de 2020, no início da pandemia, em torno de 3 anos.

97 Você pratica o ciclismo sozinho ou em grupo? Caso seja em grupo, quem são estes indivíduos?

Não saio pedalar sozinha, dificilmente isso. Sempre em grupo, normalmente com meu marido, mas tem vários grupos de pedal que participamos, e sempre que anunciam um pedal, que vai sair treinar, se bate horário aí eu tento ir junto.

98 Você participa de alguma associação ou grupo referente ao ciclismo? Como avalia a sua participação?

Não participo efetivamente de nenhum grupo.

99 Você acha importante ter o material adequado para a prática do ciclismo?

Material adequado para o ciclismo é essencial, não tem como você tentar pedalar junto com a turma com um material mais ou menos. Minha bicicleta tá mais ou menos, vai travar você vai ficar pra trás, é complicado. Capacete é essencial, que mesmo com o capacete, o capacete rachou no meio, ela teve de fazer cirurgia, então é complicado. Equipamento é essencial para a prática.

100 O que é necessário para iniciar a prática do ciclismo? Onde encontramos tais implementos na cidade?

Para iniciar, uma boa bicicleta, que você consiga carregar sua caramanhola, sua garrafinha de água, capacete e no mínimo uma bermuda de ciclismo. No mínimo esse tipo de equipamento. Compramos normalmente na Rocca e tecsport. Algumas lojas que sempre utilizamos para compra.

101 Em relação aos trajetos realizados, teve algum que lhe proporcionou

algum impacto positivo ou marcante?

Com relação aos trajetos, nos fizemos uma rota das capelas. Com objetivo de imitar, as rotas das catedrais, de Maringá a Londrina, só que algo muito menor. Fizemos em Mandaguaçu. Só que teve o diferencial dos grupos locais que fizeram cavalgadas, músicas com louvores, enquanto os ciclistas iam passando. Que teve mais a característica participativo, com muitos ciclistas até com handbikes participando do evento, então foi muito bacana essa rota das capelas.

102 Você utiliza alguma plataforma ou aplicativo para conseguir informações sobre trajetos que realizou ou que realizará?

Eu utilizo o Strava, que marca quilometragem, altimetria, velocidade, ranking em determinados trajetos, quem passou mais rápido pelo trajeto, é bem bacana.

103 O que você leva do ciclismo para outras dimensões de sua vida?

Do ciclismo eu levo o companheirismo, porque não adianta você querer, se você for o mais forte a pedalar, sair na frente e pedalar na frente de todo mundo, você não estará ali junto com o pessoal, então sempre tem que ter o companheirismo de estar junto. Furou um pneu, estar ali junto ajudando a trocar, é a amizade é muito bacana e muito gostoso. E tem a parte competitiva também, que você sempre quer estar sempre melhor que o colega e buscando sempre pela saúde.

104 Você já participou de algum evento esportivo de ciclismo, incluindo gp's (grandes prêmios), provas locais ou regionais? Caso a resposta for positiva, qual a sua impressão destes eventos?

Sim, o último foi em Sertãoópolis-PR. Como a gente já participou e ajudou a organizar, a impressão é de que é bem legal que existe uma quantidade de pessoas muito grande para organizar e bem menor para participar do evento. É muito mais trabalho a organização. A impressão que tenho é que todo mundo se dedica muito e quer apresentar o melhor, tanto para trajeto, quanto a previsão do tempo, que leva a cancelamento em alguns eventos, caso chova perde toda a marcação ali em cal na terra, não dá para controlar se vai chover, tá muita água. Tem que gostar muito pra organizar os eventos.

105 Quais as diferenças que você percebe no ciclismo atual? Existem diferenças se compararmos o ciclismo da década passada com este? Quais as diferenças que você percebe?

Com relação a equipamento, isto daí é visível, não tem o que falar. É tudo muito evoluído de 10 anos para cá. Esta revolução né, modernidade tudo muito rápido. Equipamentos não tem nem como comparar, de um ano para o outro já tem uma enorme diferença, imagina neste tempo. Começando pelos equipamentos é visível a mudança, tudo muito moderno, as bicicletas full, a suspensão toda interna, agora você nem vê a suspensão aparente, a dez anos quase nem tinham bicicletas com suspensão quase. Canote retrátil, tudo no botãozinho, até mesmo as trocas de marcha eletrônicas, sem fiação nenhuma, tudo por sinal. A parte de equipamento é latente, é o que mais mudou e com isso o desempenho dos profissionais mudou demais. E ter estes equipamentos melhora o desempenho dos profissionais, e isto torna tudo mais rápido.

106 De que forma os gestores públicos (prefeitos, secretários, etc), através de projetos e ações, poderiam contribuir para melhorar a prática do ciclismo na região de Maringá-PR?

Pensando em ambiental, muitas pessoas já trocam carros por bicicletas, então a bicicleta passou a ser um meio de transporte muito utilizado. Em maringá as ciclovias estão excelentes, o pessoal consegue transitar, de um ponto da cidade até o outro, seja por trabalho ou a passeio. Então talvez os gestores poderiam pensar neste tipo de visão, ambiental também. Se houvesse uma via Mandaguaçu – Maringá que trocava o carro pela Bike. Muitas pessoas vão de Mandaguaçu para Maringá trabalhar, mas a rodovia como está acaba tornando meio inviável esse trajeto em horários de pico, existem muitos acidentes que ocorrem neste trecho. Se os gestores, visando a questão ambiental, tivesse maneiras de melhorar ou implementar ciclovias, as pessoas adeptas ao ciclismo, trocariam o carro pela Bike.

107 O ciclismo proporcionou alguma mudança especial em sua visão de mundo?

Eu pratico MTB, então é mais terra do que estrada. Você estar no meio do mato vendo a paisagem, contemplando, coisa que você não faz no dia a dia, nossa isso é espetacular. Você muda completamente sua visão de mundo, você para você respira, tá no meio do nada, quase não pega celular você conversa com as pessoas, você vê as comunidades que não estão no meio da cidade. Além disso, como disse, começamos na pandemia, por questões de saúde, meu marido é diabético e pedalamos para auxiliar ele nesse sentido. Hoje ele não precisa mais tomar insulina regularmente, está com a glicemia ajustada apenas por remédios. Isso foi uma vitória para além da contemplação que é, nossa ótima.

108 Gostaria de comentar sobre algum aspecto anterior ou não abordado na entrevista?

Vou comentar sobre os suplementos, o pessoal toma muita coisa, a fim de melhorar desempenho, eu sou um pouco contra isso. Apesar de não ter sido abordada, acho importante falar sobre. As vezes a pessoa quer uma maneira fácil de conseguir rendimento, melhorar o desempenho e vão atrás destas coisas, sou contra. Não sei se alguns profissionais indicam realmente o uso disso, mas queria deixar registrado esta parte. A gente vê muitos amigos procurando esta maneira fácil de melhorar o desempenho indo atrás destes suplementos. Não é uma mágica, qualquer esporte, ou você praticar exaustivamente ou não tem uma mágica para você conseguir isto daí.

Sujeito 8**Data da pesquisa: 26/07/2023****Entrevistador(a): Saulo Fernandes Ferrari****109 Local da Entrevista:** Em frente ao Bem bom atacadista**110 Nome:** XXXXXXXX**111 Data de nascimento:** 09/01/1990**112 Sexo:** Feminino**113 Como você começou a se envolver com o ciclismo?**

Sempre gostei de esporte, mas assim, nada que eu gostasse muito sabe. Comprei uma bicicleta básica, a princípio para trabalhar. Ai eu vi uma amiga que fazia umas trilhas, eu pedi para ir junto e dai não consegui mais parar, um começo meio aleatório assim. No início não pensava em ir para competições, mas com o tempo fui ficando melhor e fui entrando nas competições

114 Há quanto tempo realiza a prática do ciclismo?

A mais ou menos 4 anos, vai fazer 4 anos em setembro. Mas em competição a dois anos, fiquei dois anos ai pedalando com uma bicicleta inferior, aro 26 de ferro.

115 Você pratica o ciclismo sozinho ou em grupo? Caso seja em grupo, quem são estes indivíduos?

Sempre pedalei em grupo, depois que eu comecei pedalar muitas meninas começaram, então eu montei um grupo chamado Boca rosa bikeclub. Ai depois da pandemia a maioria parou, ficaram bem poucas. Pedalava sozinha quando estava focada nos treinos, mas começou a ficar meio perigoso isso, ai eu optei em pedalar apenas em grupo. As meninas do grupo, hoje em dia apenas umas 3 continuam sabe, mas não competem pelo grupo, apenas eu e mais uma. Ai o restante pedalam bem mas não tem a intenção de competir.

116 Você participa de alguma associação ou grupo referente ao ciclismo? Como avalia a sua participação?

Só o Boca rosa, mas tá meio parado, sou a fundadora dele, eu sempre participo com o uniforme do grupo mas nada associado a ele. A gente já teve bastante patrocínio mas depois da pandemia quebrou tudo.

117 Você acha importante ter o material adequado para a prática do ciclismo?

Com certeza, é de extrema importância.

118 O que é necessário para iniciar a prática do ciclismo? Onde encontramos tais implementos na cidade?

Olha primeiramente uma Bike boa, você pode começar com uma Bike inferior mas logo você vai sentir necessidade de trocar, além dos equipamentos básicos capacete e óculos. Tem gente que acha supérfluo, mas não é. Quando você está

em competição você pega muita roda na competição, e como eu sou do MTB, pode vir pedra no rosto, olho então precisa ter capacete e óculos para isso, quando a gente cai a primeira coisa que colocamos na frente é a mão, então a luva também é importante. No mínimo o capacete, a luva e a Bike. Depois vem as coisas mais, que necessariamente são urgentes, um GPS, uma cinta cardíaca, se você faz treinamento por frequência cardíaca, e todos estes equipamentos você encontra nas lojas de Bike de Maringá, e outras coisas a gente compra pela internet. Uma roupa confortável, com gel uma espuma ali com densidade boa para que a gente não se machuque, principalmente em pedais de longa distância.

119 Em relação aos trajetos realizados, teve algum que lhe proporcionou algum impacto positivo ou marcante?

Sempre tem né, tem vários trajetos que marcam a vida da gente. Tem um indo pra Angulo que tem uma barraquinha que ela se chama barraquinha da honestidade, e eu achei muito bacana aquilo lá porque fez a gente acreditar que existem pessoas boas. O cara que mora ali perto no sítio, ele deixa ali a barraquinha e deixa sozinha, aí assim você vai lá, faz seu troco, você pega ao que você que e você paga. Hoje ele tem PIX mas na época que eu comecei a pedalar ele nem tinha, e eu achei uma coisa muito marcante. Tirando outros lugares que vamos e conhecemos outras pessoas e lugares diferentes que se não fosse a bike me proporcionar isso eu jamais iria ter conhecido. Fiz um pedal em Terra Rica, um pedal lindo, lugares muito lindos que a gente passou, tudo isso conta eu acho.

120 Você utiliza alguma plataforma ou aplicativo para conseguir informações sobre trajetos que realizou ou que realizará?

Os que eu vou realizar não, mas eu utilizo o Strava, que é universal, até os caras do Tour de France utilizam. E tem outro que, como o Garmin mas ele é muito caro, e a maioria joga tudo pro Strava depois, eu tenho GPS também e ele joga pro Strava, acho que a maioria das pessoas utiliza o Strava.

121 O que você leva do ciclismo para outras dimensões de sua vida?

Eu levo o ciclismo para muita parte da minha vida. Ele ajuda muita gente com muita coisa, eu mesmo ele ajudou com ansiedade, depressão, no dia em que eu não pedalo ou na semana que eu não pedalo, tive um acidente que tive que ficar sem pedalar, me causa uma angustia tremenda, ele me ajuda muito na ansiedade, libera serotonina e endorfina, e também me ajuda muito na socialização, tem um rapaz que pedala comigo que tem traços de altismo e ele é muito quieto, mas quando esta pedalando ele conversa em interação, ele fez um monte de amigos pedalando que ele não tinha. A questão da saúde e da socialização, a saúde mental, acho que é um esporte bem completo.

122 Você já participou de algum evento esportivo de ciclismo, incluindo gp's (grandes prêmios), provas locais ou regionais? Caso a resposta for positiva, qual a sua impressão destes eventos?

Então eu já participei sim. Já participei de legais e ilegais, durante a pandemia a

gente fazia alguns rachões, que foi a minha primeira competição assim, fiquei em quarto lugar neste, mas acho que não contou muito por ser um rachão. Depois participei de um circuito regional, a etapa de Ourizona, o circuito regional é um evento que acontece aqui nas cidades da região né, por circuito, aí no de Ourizona eu fiquei em 5º. Teve um pedal na cidade de Porecatu, um pedal da cidade lá, eu fiquei em 4º lugar e teve um que eu não cheguei pegar pódio, mas foi muito expressivo pra mim, que foi o pedal de Sertanópolis, que é bem famoso aqui na região do Paraná, e eu participo da categoria ligh, e tinham 76 mulheres inscritas, e esta modalidade não é dividido por idade neste MTB, então tipo assim é livre, se tiver 100 mulheres ali, as 100 vão disputar o primeiro lugar ali. Fui competi com 76 mulheres e fiquei em 6º, não peguei pódio por pouco, mas pra mim aquilo ali significou muito, significou até mais que os outros que eu peguei pódio. Eu gosto muito, pois sou competitiva, eu vou eu quero vencer e dar o meu melhor, acho muito importante ter. também acho importante ter os eventos passeios, que eu também já participei e participo até hoje, pois tem pessoas que gostam de participar mas não de competir.

123 Quais as diferenças que você percebe no ciclismo atual? Existem diferenças se compararmos a ciclismo da década passada com este? Quais as diferenças que você percebe?

Eu vejo muita diferença, muita coisa mudou, muita tecnologia hoje em dia, vemos até pelo valor, tem bikes de até 100 mil. O conforto tá melhor, dos quadros, pneus, roupas mais transpiráveis, mais confortáveis. Hoje o ciclismo está mais confortável, se colocarmos a 10 anos atrás, pelo que eu ouço falar, era muito desconforto, as pessoas sofriam muito no pedal. A questão dos câmbios, traseiro dianteiro, hoje algumas já nem tem mais o câmbio dianteiro, que veio aí modernizar e melhorou. Quanto a questão de provas amadoras, que é o que eu participo, se vemos o que é feito hoje em dia, eu consigo ver as pessoas muito mais focadas hoje, eu observo pelas mulheres, uma ação muito maior das mulheres no ciclismo. Na pandemia aumentou muito o número de mulheres, e tem mulher aí dando show em homem. A preparação para o ciclismo está bem maior, muitas pessoas buscar treinos em outros lugares para melhorar seu rendimento na competição.

124 De que forma os gestores públicos (prefeitos, secretários, etc), através de projetos e ações, poderiam contribuir para melhorar a prática do ciclismo na região de Maringá-PR?

Olha, eu acho que incentivar mais a prática né, também colaborar com novas ciclovias. É um sonho ter ciclovias que ligam as cidades da região, Mandaguaçu – Maringá – Sarandi – Marialva para evitar acidente, porque eu sou do MTB, eu gosto de terra, mas as vezes a gente pega rodovia e a gente vê o quanto que é perigoso, os motoristas não respeitam, deveria ser feito uma campanha neste sentido para conscientizar os motoristas quanto a isso. Teve uma vez que eu vi uma campanha muito interessante em que eu via os motoristas de ônibus em uma bicicleta, e essa bicicleta ficava meio que fixa, e o motorista passava bem coladinho deles, e ele via o quanto era frustrante porque a gente quando pega rodovia estamos sujeitos a isso, e não estamos fazendo nada de errado ali. Sei

que as vezes os caras do Speed eles jogam ali a bike na rodovia, e pegam a parte que não é para eles pegar, mas muitas vezes não, estamos no acostamento ali quietinho e os caminhões vem e tiram fina da gente, e isso é muito frustrante. Passa um filme na nossa cabeça, eu mesma já senti o vento do caminhão ali no meu braço várias vezes. Acho que fazer uma campanha para tentar conscientizar estes motoristas, ou fazer estas ciclovias que seriam um sonho, melhoraria muito.

125 O ciclismo proporcionou alguma mudança especial em sua visão de mundo?

Cara pra mim mudou. Eu era as vezes uma pessoa que eu ficava muito ali no meu mundinho, com medo de ir a um lugar ou a outro, e hoje por causa do ciclismo me expandiu amplamente, se não fosse o ciclismo eu não teria conhecido vários lugares que hoje eu conheço. Tantas cachoeiras, que me levou a ter um contato maior com a natureza, quanto com pessoas que me levou a andar com muitas pessoas, a gente já foi viajar com o nosso grupinho aqui de ciclismo em outras cidades, como em Prudentópolis , a gente conheceu pessoas de lá cachoeiras.

126 Gostaria de comentar sobre algum aspecto anterior ou não abordado na entrevista?

Neste momento eu não tenho nada para acrescentar.

Sujeito 9**Data da pesquisa: 27/07/2023****Entrevistador(a): Saulo Fernandes Ferrari****127 Local da Entrevista:** Em frente ao Bem bom atacadista**128 Nome:** XXXXXXXX**129 Data de nascimento:** 23/02/2005**130 Sexo:** Masculino**131 Como você começou a se envolver com o ciclismo?**

Eu trabalhava em um mercado em Mandaguaçu, para poder trabalhar. E neste mercado eu conheci um cliente que era profissional, e através dele eu conheci o mundo do ciclismo.

132 Há quanto tempo realiza a prática do ciclismo?

1 ano e 3 meses.

133 Você pratica o ciclismo sozinho ou em grupo? Caso seja em grupo, quem são estes indivíduos?

Sim participo de um grupo de ciclismo, cujo nome é BCM (bike clube Mandaguaçu). Ele é um clube focado em profissionais de competição de MTB, hoje estamos em 16 participantes.

134 Você participa de alguma associação ou grupo referente ao ciclismo? Como avalia a sua participação?

Não. Não participo de forma mais administrativa do grupo.

135 Você acha importante ter o material adequado para a prática do ciclismo?

Sim. Tem que ter os equipamentos adequado, exemplos são o básico os capacetes e sinalizadores, sejam aqueles elétricos, com baterias, sejam tanto aqueles refletivos. É sempre importante.

136 O que é necessário para iniciar a prática do ciclismo? Onde encontramos tais implementos na cidade?

Para iniciar no esporte, você tem que se identificar em qual área do ciclismo você vai. No caso seria o MTB ou na parte de estrada, uma speed no asfalto. Assim que você decidir qual rumo você vai tomar, você tem que ver qual o material que você vai precisar, o nível básico. Aqui na região de Maringá existem lojas que fornecem estes equipamentos, como a Milane, a Valbikes a concertabikes, sempre tem esse tipo de equipamento.

137 Em relação aos trajetos realizados, teve algum que lhe proporcionou algum impacto positivo ou marcante?

Sim. O primeiro evento em que participei foi a primeira etapa do circuito regional de MTB, dia 06/02/2023. Foi a minha primeira participação em uma competição

de MTB, também a primeira vez que peguei pódio. Outro evento marcante na minha vida foi a rota das catedrais de 2023, que me proporcionou muita alegria e satisfação, pois foi muito difícil de finalizá-la.

138 Você utiliza alguma plataforma ou aplicativo para conseguir informações sobre trajetos que realizou ou que realizará?

Strava, é o aplicativo mais utilizado pelos ciclistas em geral.

139 O que você leva do ciclismo para outras dimensões de sua vida?

O que eu levo do ciclismo para outras dimensões da minha vida, uma das primeiras seria o respeito. Respeitar a liberdade do próximo o respeito do próximo. Também levo a disciplina de cumprir todos os treinos e objetivos, horando sempre com a sua palavra e cumprindo sempre o treino.

140 Você já participou de algum evento esportivo de ciclismo, incluindo gp's (grandes prêmios), provas locais ou regionais? Caso a resposta for positiva, qual a sua impressão destes eventos?

Sim, participo de alguns desavios regionais. Participo principalmente do circuito regional de MTB e do ranking noroeste. As impressões que eu tenho a respeito dos eventos são positivas, através dos eventos consegui contato com pessoas, conheci novos lugares e também me abriu novas oportunidades dentro do esporte.

141 Quais as diferenças que você percebe no ciclismo atual? Existem diferenças se compararmos a ciclismo da década passada com este? Quais as diferenças que você percebe?

Sim, a grande diferença que eu percebo no MTB, pelo que eu escuto em conversas, seriam os equipamentos, naquela época eles eram muitos básicos. E também em relação a segurança do profissional, por exemplo o Tour de France antigamente não tinha segurança no trajeto, mas hoje em dia isso evoluiu.

142 De que forma os gestores públicos (prefeitos, secretários, etc), através de projetos e ações, poderiam contribuir para melhorar a prática do ciclismo na região de Maringá-PR?

Em primeiro lugar seria a construção de ciclovias, mas não só a construção mas a manutenção delas. Como eu trabalho na região de Maringá, eu ando por muitas ciclovias e vejo muito descaso e descuidado que tem com elas, por conta de rachaduras, sujeiras que acaba estragando os equipamentos, que é muito caro. Outra forma de incentivar o ciclismo seria por meio da educação, mostrando os benefícios que o ciclismo traz a saúde e ao meio ambiente, com a diminuição de gases poluentes.

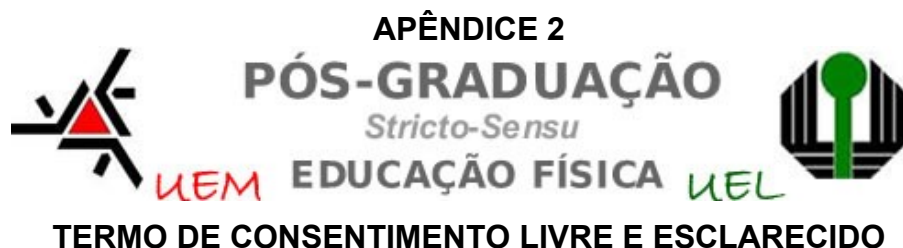
143 O ciclismo proporcionou alguma mudança especial em sua visão de mundo?

Sim, hoje eu costumo falar que o ciclismo vai além do esporte. Hoje na minha vida o ciclismo é um estilo de vida, um lifestyle. Antes de eu conhecer o ciclismo eu era uma pessoa muito fechada, tímida. Depois de praticar o ciclismo eu

comecei a conhecer as pessoas, fui me soltando mais, o ciclismo mudou 80% da minha vida, a minha forma de pensar é totalmente diferente. O ciclismo é mais que um esporte é um estilo de vida.

144 Gostaria de comentar sobre algum aspecto anterior ou não abordado na entrevista?

Sim, neste momento eu gostaria de falar da segurança no trânsito. Tem momento que tem a ausência da ciclovia, e tem momento que a ciclovia, mesmo estando lá, acaba se tornando inviável, seja por conta da falta de manutenção, seja por conta de ter pedestres andando na ciclovia, pessoas a passeio com lado a lado na ciclovia, o que acaba travando. Outra coisa seria o respeito dos motoristas. Os motoristas de ônibus e caminhões não respeitam o nosso espaço na via, eles sempre passam tirando 'fina', buzinando, já aconteceu de casos de a gente fazendo um treino e o cara encosta e buzina, ou seja, você leva um susto e desequilibra. O que falta em Maringá é o respeito com os ciclistas e a legislação de trânsito brasileira e de maringá, na legislação de trânsito consta que quando não houver ciclovia na via, a gente pode tomar uma faixa da via, porém nenhum motorista respeita.



Este é um convite à participação da pesquisa intitulada “O ciclismo em Maringá: Uma análise sociológica de sua oferta na contemporaneidade”, a ser desenvolvida pelo pesquisador Es. Saulo Fernandes Ferrari da Universidade Estadual de Maringá, orientada pelo Dr. Juliano de Souza da Universidade Estadual de Maringá. O objetivo da pesquisa é realizar um estudo comparativo sobre a prática do ciclismo na região metropolitana de Maringá. Para isso, caso aceite, você participará de uma entrevista a ser mediada pelo pesquisador proponente da pesquisa. Embora trate-se de um processo de coleta relativamente tranquilo, é importante ressaltar que desconfortos podem acontecer, uma vez que alterações emocionais não são descartadas a depender das perguntas e das condições subjetivas do participante. Nesse sentido, é importante ressaltar que sua participação é totalmente voluntária, podendo você: recusar-se a participar, ou mesmo desistir a qualquer momento sem que isto acarrete qualquer ônus ou prejuízo à sua pessoa. Informa-se ainda que os dados (áudios da entrevista) serão utilizados somente para os fins desta pesquisa, e serão tratados com o mais absoluto sigilo e confidencialidade, de modo a preservar a sua identidade. Ademais cabe mencionar que não são esperados benefícios diretos para o participante deste estudo, muito embora, após a finalização da pesquisa, uma síntese com os resultados venha a ser encaminhada aos participantes.

Eu ,.....(nome por extenso do participante da pesquisa) **declaro que fui devidamente esclarecido e concordo em participar VOLUNTARIAMENTE da pesquisa coordenada pelo professor Dr. Juliano de Souza.**

..... **Data:**...../...../.....

Assinatura do(a) participante voluntário(a)

Eu,.....(nome do pesquisador ou do membro da equipe que aplicou o TCLE), **declaro que forneci todas as informações referentes ao projeto de pesquisa supra-nominado.**

..... **Data:**...../...../.....

Assinatura do(a) pesquisador(a)

Qualquer dúvida com relação à pesquisa poderá ser esclarecida com a pesquisador, conforme endereço abaixo:

Saulo Fernandes Ferrari

Departamento de Educação Física – DEF/UEM

Av. Colombo, 5790. Zona 7, Maringá-PR. (Bloco M06, sala 14) CEP 87020-900.

Tel.: (44) 98846-0490

E-mail: saulofernandesferrari@hotmail.com.br

Juliano de Souza
Departamento de Educação Física – DEF/UEM
Av. Colombo, 5790. Zona 7, Maringá-PR. (Bloco M06, sala 14) CEP 87020-900.
Tel.: (44) 99901-1840
E-mail: julianoedf@yahoo.com.br

Qualquer dúvida com relação aos aspectos éticos da pesquisa poderá ser esclarecida com o Comitê Permanente de Ética em Pesquisa envolvendo Seres Humanos no endereço abaixo:

Comitê Permanente de Ética em Pesquisa – COPEP/UEM
Av. Colombo, 5790. Zona 7, Maringá-PR. (UEM-PPG, sala 4) CEP 87020-900.
Tel.: (44) 3011-4444
E-mail: copep@uem.br

APÊNDICE 3

JUSTIFICATIVA DE AUSÊNCIA DE AUTORIZAÇÃO INSTITUCIONAL

Por meio desta carta se apresenta as razões pelas quais o presente projeto não necessita de autorizações institucionais para a realização da pesquisa de campo. A justificativa se assenta principalmente no fato de os locais investigados, não serem um local específico, o que torna difícil delimitá-los. Além disso, os praticantes da modalidade que participarão da pesquisa não apresentam, pelo menos preliminarmente, nenhuma vinculação contratual com alguma espécie de órgãos de controle da modalidade nos locais a serem investigados, sendo que a participação dos mesmos na pesquisa será facultativa, ou seja, respeitará o interesse ou não de fazerem parte do estudo. Outro aspecto que justifica a não anexação de autorizações se deve ao fato de que parte dos procedimentos de coleta de dados ocorrerá virtualmente com muitos participantes, não se limitando ao estudo vinculo a alguma instituição esportiva da modalidade. Diante dos aspectos apresentados, entende-se ser dispensável a necessidade de anexação de autorizações desse cunho no referido projeto de investigação.