

Os esportistas de natureza e as bicicletas pedem voz e vez na paisagem de João Pessoa

Athletes of nature sports and bikes require more room in the landscape of João Pessoa

Los deportistas de la naturaleza e las bicicletas requieren espacio en el paisaje de João Pessoa

Les athlètes de sport en plein air et les vélos revendiquent plus d'espace dans le paysage de João Pessoa

*Sônia Maria Neves Bittencourt de Sá**

Resumo: Este artigo reflete sobre o uso das bicicletas no esporte e como veículo de transporte, vinculado a uma concepção de cidade e articulada a políticas públicas. Para além de um simples modismo, a inserção das bicicletas e o modo de vida de quem as usam diz respeito às escolhas políticas, às concepções de espaço público, a educação para o convívio social, incluindo o trânsito e a valorização das diferenças nas diversas possibilidades de se viver na cidade. Baseia-se na dissertação de mestrado de Sá (2011) que pesquisou a relação entre cidade sustentável, políticas públicas e esporte de natureza na cidade de João Pessoa. Dentre os vários esportes de natureza pesquisados, o ciclismo foi o escolhido por possuir potencialmente maior abrangência na sua prática e se inserir como meio de transporte para milhares de brasileiros trabalhadores. Assim cada vez mais o ciclismo está associado diretamente, por diferentes razões e interesses à ideia da melhoria da qualidade de vida urbana em várias cidades brasileiras e do mundo e vem se expandindo na área esportiva.

Palavras-chave: esporte, políticas públicas, sustentabilidade.

Abstract: This article discusses the use of bicycles in the sport and as a transport vehicle, as well as its link to a conception of the city, taking into account public policies. More than just a fad, the insertion of the bikes and the lifestyle of the ones who make use of them regard policy choices, conceptions of public space, and education for social interaction, including traffic and appreciation of differences in the various possibilities of living in the city. It is based on a master's thesis that investigated the relation among sustainable city, public policy and sports of nature in João Pessoa. Cycling was chosen for this article for it potentially has greater scope in practice and by the fact that it is used as a means of transportation by thousands of Brazilian workers. Thus, cycling is, for different reasons and interests, increasingly directly associated with the idea of improving the quality of urban life and has expanded in sports.

Keywords: sport, public policy, sustainability.

* Mestre em gestão ambiental pela Universidade Federal da Paraíba. E-mail: sb.sa@uol.com.br

Introdução O pequeno trecho da música acima reflete em muito o espírito de como os ciclistas, sejam eles atletas ou não, encaram o problema da inserção das bicicletas como forma de transporte. Apesar da visão apoteótica da “graciosa”, como é denominada pelos músicos, neste pequeno trecho, estão presentes dois grandes problemas da sociedade brasileira: o distanciamento entre os interesses do governo e Estado; e as novas dinâmicas de vida que circulam na sociedade em função dos problemas ambientais, do aumento da circulação de formas diferenciadas de se viver via internet e do desejo crescente da sociedade civil de ampliar seus espaços de interlocução com as instituições governamentais, pois esta ainda se vê alijada do processo democrático de participação, quando se pensa nas cidades como direito e cotidiano.

Na cidade de João Pessoa, capital do Estado da Paraíba, esta situação não é diferente. De manhã cedo, é possível ver inúmeros trabalhadores se deslocando para seu trabalho de bicicleta. De todos os tipos e tamanhos, elas ocupam os acostamentos e, muitas vezes, calçadas. Seus usuários não carregam nenhum aparato de sinalização ou proteção, como capacetes, buzinas ou retrovisores. O risco e o perigo pela condução deste veículo são assumidos por cada um em sua individualidade, como se nada dissesse respeito aos administradores públicos ou governantes. Como se as bicicletas, mesmo quando citadas no código de trânsito como veículos, fossem ainda uma escolha lúdica e prazerosa de quem a usa. Esta situação não ocorre apenas entre os

trabalhadores, mas atingem também as categorias de esportistas, particularmente os de natureza, que se utilizam deste veículo para sua prática desportiva diária. Eles, mesmo que possuam, muitas vezes, condições econômicas que lhes permitam ter equipamentos de segurança, também são reféns das prioridades das políticas públicas, no que diz respeito à infraestrutura urbana de trânsito, pavimentação, educação e saúde.

Este artigo busca refletir como o uso das bicicletas no esporte e como veículo de transporte está vinculado a uma concepção de cidade e articulado a políticas públicas. Para além de um simples modismo, a inserção das bicicletas e o modo de vida de quem as usa dizem respeito às escolhas políticas, às concepções de espaço público, à educação para o convívio social, incluindo o trânsito, e à valorização das diferenças nas diversas possibilidades de se viver na cidade.

Politicamente, isto significa alteração de prioridades e abertura democrática para escutar os novos tipos de reivindicações feitas pela população, principalmente entre os jovens.

Atualmente, um dos aspectos que mais vem chamando a atenção das autoridades envolve o conceito de mobilidade urbana. Vasconcellos (2005) diz que a mobilidade urbana é a liberdade de deslocamentos de pessoas e bens a todas as atividades essenciais das cidades. Segundo este mesmo autor, fatores como idade, renda, escolaridade e gênero geram diferentes formas de deslocamentos (Vasconcellos, 2005, p.12).

No entanto, os aspectos citados por ele não são suficientes para explicar as

diferentes mobilidades, caso não se leve em conta a forma da distribuição de renda, as oportunidades de participação, a forma de governo e o tipo de sociedade em que se vive. Ou seja, a mobilidade não se define apenas por aspectos individuais de escolhas, mas também por aspectos que estruturam e moldam a sociedade como um todo, sobretudo sobre suas políticas. Assim, numa sociedade construída sobre pilares de segregação social, o fato de se investir pouco em transporte coletivo de qualidade, em passarelas para pedestres e para bicicletas já diminui em muito a mobilidade de determinados segmentos da sociedade. É neste sentido que o ciclismo, mesmo analisado sob o enfoque do esporte de natureza, ganha relevância numa cidade como João Pessoa.

Esta questão que envolve o ciclismo e gera cada vez mais debates e discussão se espalha pelo Brasil afora de várias formas diferentes. Como exemplo mais recente, cito o I fórum de bicicleta de Manaus, realizado em abril de 2012, envolvendo vários atores sociais: esportistas; governo estadual, por meio da secretaria de transporte, turismo e saúde; ONGs; assembleia legislativa; e empresa privada, como a Caloi.

Portanto, sob o imperativo de uma nova ordem do capital que se impõe sobre um mundo assustado, com ameaças de escassez de recursos naturais, excessos de poluição, mudança de valores e das formas de coesão dos diversos grupos sociais, há espaços, mesmo em nível micro, para a viabilização de novas formas de se estruturar a vida cotidiana brasileira. Isto inclui as diferentes – e até então descartáveis – formas de deslocamento e

usufruto da infraestrutura de transporte urbano.

Este artigo se baseia na dissertação de mestrado de Sá (2011), que pesquisou a relação entre cidade sustentável, políticas públicas e esporte de natureza na cidade de João Pessoa. Dentre os vários esportes de natureza pesquisados, o ciclismo foi o escolhido para este artigo por possuir potencialmente maior abrangência na sua prática e se inserir como meio de transporte para milhares de brasileiros trabalhadores. Assim, cada vez mais o ciclismo está associado diretamente, por diferentes razões e interesses, à ideia da melhoria da qualidade de vida urbana em várias cidades brasileiras e do mundo e vem se expandindo na área esportiva.

A Constituição Federal e novos traçados na concepção dos esportes e das cidades

Uma das características marcantes do cenário brasileiro é sua enorme desigualdade social e econômica, inclusive entre as regiões geográficas do país. Isto foi muito bem explicitado nas mais diversas obras do falecido e renomado economista Celso Furtado. Segundo ele, a modernização do Brasil em torno do seu parque industrial foi feita com a maioria do povo na miséria ou sem acesso a oportunidades mínimas. Em discurso no ano 2000, na sede do Banco do Nordeste, quando propôs a recriação da SUDENE¹, Celso Furtado diz:

A política econômica praticada tradicionalmente em nosso país criou uma so-

cidade com graves distorções e sujeita a crises intermitentes de balança de pagamentos externos (Furtado, 2000, p. 210).

A Constituição Federal de 1988 reconheceu estas desigualdades e trouxe, em vários de seus ordenamentos, diretrizes importantes para tornar mais equitativos os interesses econômicos do Estado, da iniciativa privada e dos cidadãos. Com isso, buscava-se uma melhor simetria econômica e social entre as regiões brasileiras. Essas intencionalidades poderiam ser sintetizadas no princípio da existência digna ou da dignidade humana. No campo da política urbana, surgem novos enfoques que, mais tarde, vão possibilitar a consolidação do Estatuto das cidades.

A Carta Magna garantiu a destinação de recursos públicos para o desporto e o lazer, ambos reconhecidos pelo seu valor socializador, que se projeta na relação homem, cultura e natureza. Segundo Melo (2009), o desporto deve ser entendido como um fenômeno social amplo e com caráter multidimensional, pois engloba o campo econômico, educacional, social, cultural, ambiental e político.

Dentro dos espaços das cidades, as práticas desportivas e de lazer se articulam de diversas formas como expressão de elementos culturais e sociais. Elas são geradores de demandas econômicas e serviços a exigir políticas que permitam maior inclusão da população dentro do que se denominou de melhor qualidade de vida e de direito à cidade.

O direito à cidade pode ser compreendido como um direito coletivo, de todas as pessoas, ao usufruto equitativo

da cidade dentro dos princípios da justiça social e territorial, da sustentabilidade ambiental e da democracia. Ou seja, o direito à cidade envolve o direito à moradia, ao acesso à terra urbanizada, ao saneamento ambiental, à mobilidade urbana, ao trabalho, à cultura, ao lazer, à educação, à saúde e a todos os bens e serviços necessários à reprodução social com dignidade e qualidade. O direito à cidade também envolve o direito de recriar a cidade, o direito de ter uma cidade radicalmente democrática, onde todos possam participar das decisões relativas à forma como a cidade deve funcionar e ao modo de organizar a vida coletiva (Junior e Barbosa, 2012).

Em 2012, quando se analisou o censo do IBGE² de 2010, percebeu-se que – apesar dos avanços da Constituição na perspectiva de inclusão social e dignidade da pessoa e do direito à cidade, em que pesem os esforços feitos pelas políticas de Estado – as desigualdades persistiam e podiam ser observadas no interior dos traçados das cidades, nos bairros e nas instalações urbanas de uso público e privado. Estas desigualdades são notórias nas possibilidades e na qualidade dos bens que podem ser consumidos pelos diversos segmentos da sociedade. Dentre esses bens, figuram as bicicletas. Os espaços ocupados na cidade pela população demarcam, visivelmente, em países tão assimétricos como o Brasil, as diferentes possibilidades de participação econômica e social.

Lefebvre, em 1980, já apontava o espaço da cidade como produto social e, portanto, produtor de contradições. Segundo ele, o mundo real é caracterizado por

desigualdades sociais, crises financeiras, fragmentação do conhecimento, necessidades distintas e, sobretudo, pelo agravamento do conflito entre o capital e o trabalho. Estas questões remetem a uma visão do espaço como um componente dialeticamente definido dentro da economia política. Assim, as cidades podem ser compreendidas como o espaço, o locus de coexistência da pluralidade e das simultaneidades de padrões, da maneira de viver da vida urbana e dos conflitos sociais.

A cidade de João Pessoa e as bicicletas: um convívio em construção

A cidade de João Pessoa, capital da Paraíba, situada no litoral do Estado, é conhecida nacionalmente por possuir belíssimas praias e por estar situada em um dos pontos mais orientais das Américas. Por outro lado, até o início da década de 1980, era uma das capitais mais pobres do Nordeste brasileiro e do Brasil.

De acordo com o censo do IBGE de 2010, a cidade apresenta forte desigualdade social. Dos seus 64 bairros, com uma população estimada em 716.000 habitantes, ela apresenta, em 59 deles, setores caracterizados como aglomerados subnormais, isto é, localidades que apresentam, no mínimo, unidades habitacionais carentes de serviços públicos essenciais e, por isto, não apresentam condições mínimas de moradia, como favelas, cortiços e outros. Nestas localidades, o abastecimento de

água é precário, não há esgotamento sanitário, há carência de coleta de lixo regular, e a maior parte do fornecimento de luz é feito de forma irregular. Nestas localidades, moram 12,7% da população, o equivalente a 91.351 habitantes. Os bairros com maior número de favelas são Mangabeira, Alto do Mateus e Oitizeiro. As favelas mais antigas estão no Grotão, no Padre Zé e no bairro São José. Este último ganha maior visibilidade por se situar vizinho ao bairro de Manaíra, um dos mais luxuosos de João Pessoa. No dizer de Suassuna (2006, p. 55): "O bairro São José tem o mesmo direito de ser atendido com infraestrutura básica e serviços urbanos qualificados como os bairros vizinhos, da cidade formal, possuem".

O contraste desta realidade está presente na forma como os ciclistas vão se organizar para a prática de seu esporte favorito. Por exemplo, entre os bairros da Ponta do Seixas, Altiplano e Cabo Branco, um maior fluxo de ciclistas pode ser percebido no amanhecer e ao entardecer. É a partir deste ponto, entre o bairro da Penha, Altiplano e Cabo Branco, que se pode evidenciar, durante as primeiras horas do dia e ao entardecer, um maior fluxo de ciclistas, que passam a ocupar as ciclovias existentes e os acostamentos. Ali, uma ciclofaixa permite o uso do ciclismo para fins recreativos, treinamento e deslocamento para o trabalho. Isto não ocorre por acaso. Os bairros citados acima, por estarem próximos à orla, apresentam uma forte expansão imobiliária, que atrai determinados setores e segmentos sociais mais favorecidos economicamente. Seguindo a lógica que sempre norteou o ordenamento das cidades, os locais

públicos das classes mais privilegiadas tendem a possuir, em médio prazo, uma maior qualidade nas instalações públicas e contínua manutenção de sua infraestrutura. Um simples olhar ao vai e vem das bicicletas próximas a estes locais pode nos ajudar a demarcar as diferentes possibilidades de acesso aos bens de consumo, instalações públicas e recursos financeiros.

Ciclistas, atletas amadores ou simples esportistas, vindos de realidades tão diferenciadas, com seus uniformes e capacetes, formam seus grupos, suas turmas e tribos. Adotam este esporte por razões diferentes: paixão às magrelas, indicação médica, companhia de amigos, prazer pela aventura. Transformam as ruas e estradas de João Pessoa em passarelas para sua prática. Mesmo os trabalhadores sem uma indumentária própria para tal, ao se deslocarem com suas bikes para o serviço, formam seus grupos: o vizinho do bairro, o colega de trabalho, o filho que leva na garupa para a escola. Os ciclistas constroem suas redes de relacionamento e, muitas vezes, inconscientemente, de algum modo, rompem a fragmentação dos bairros. Neste cruzamento de bicicletas, há algo em comum entre os praticantes: o espaço público, as ruas e as infraestruturas para a prática desta modalidade. Este esporte, aos poucos, vai se moldando aos interesses econômicos, por apresentar uma série de vantagens nas economias. Na economia doméstica, há uma redução de gastos com passagens para o trabalho e escola, o que pode chegar a até 30% do orçamento mensal e a até 40% do custo de manutenção de um veículo, como um carro. Também se podem contabilizar

alguns casos citados na pesquisa de Sá (2011), como a diminuição de gastos com remédios, principalmente nos associados ao sedentarismo.

Na cidade de Barcelona (Espanha), por exemplo, o maior ganho no uso diário das bicicletas foi a queda de mortes no trânsito, que apresentou uma diminuição de 24%³. Isto pode significar menos gastos com saúde pública em termos de internações por acidente. Dados no Brasil, neste caso, vão em direção oposta, mostrando significativo aumento nos acidentes de trânsito envolvendo bicicletas. Isto se explica por alguns motivos: a. aumento do número de ciclistas; b. falta de uma política e de programas educativos para o uso compartilhado das vias públicas; e c. influência da concepção da sustentabilidade e do cuidado ambiental, que se incorporam nas ideologias da energia limpa e menos agressiva ao ambiente. No aspecto cultural, no imaginário de uma grande parcela da população, persiste a ideia das ruas como espaço privilegiado para os carros, e não para o pedestre e outras formas de transporte, mesmo quando o código de trânsito deixa claro que os pedestres têm preferência sobre qualquer veículo, e as bicicletas, sobre os carros (art. 29 do Código de Trânsito⁴). Ou seja, os maiores protegem os mais vulneráveis. Outra falsa concepção é que as bicicletas, por sua lentidão, atrapalham o trânsito. Estes fatores, aliados à falta de educação para o trânsito, fazem com que haja competição em relação a espaços nas ruas e desrespeito com relação à sinalização e ordem de preferência no trânsito. Estes dois últimos aspectos citados têm nítida relação com as políticas econômicas a

partir da década de 1950, que associaram a indústria automobilística e o consumo de carros à ideia de desenvolvimento e progresso, influenciando assim os traçados urbanísticos – como, por exemplo, Brasília.

Em João Pessoa, nos finais de semana, é comum ver carros e ônibus de turismo estacionados nas ciclofaixas, principalmente em locais próximos a áreas turísticas, mesmo que haja sinalização indicando que esse espaço se destina ao uso de bicicletas. Este tipo de comportamento gera insegurança para quem usa as magrelas. Assim se refere o vice-presidente da Federação Paraibana de Ciclismo:

Precisamos começar a pensar o futuro nesses pequenos detalhes: melhorar a questão do trânsito, educação, questão de campanhas educativas. Esta questão de respeito ao próximo. Dificilmente você vê uma campanha falando do respeito do motorista com o ciclista e vice-versa. Educação é tudo. A gente tem que ver que os ciclistas também precisam receber algumas informações importantes. Essas campanhas tanto vão servir para ciclistas quanto para motoristas. Para que possamos evitar mortes, tanta coisa negativa. Porque no trânsito os ciclistas têm direitos, mas também têm deveres (Paulo, vice-presidente, 2011).

Nas cidades que já incorporaram as bicicletas a suas rotinas e políticas públicas, tanto no trânsito como no esporte e lazer, como Aracaju e Curitiba, já há programas sistemáticos de educação para o respeito às ciclofaixas, ciclovias reforçadas por uma forte sinalização, dentre outras iniciativas.

Na pesquisa de Sá (2011), as bicicletas (20,7%) em João Pessoa são o meio de transporte mais utilizado após os carros (35,2%) para deslocamento entre os esportistas de natureza com 20,7% na

categoria Master⁵, superando, inclusive, as motocicletas (13,4%).

Outro fator citado pelos esportistas que dificulta o uso da bicicleta como veículo esta vinculado à falta de mais banheiros públicos com instalações adequadas para troca de roupa após um treino ou mesmo para tomar um banho, principalmente numa cidade em que o clima é quente. Mesmo no ambiente de trabalho, ainda são poucos os lugares em que há um local adequado para tal. Como destacado por um esportista (50 anos) em João Pessoa:

Faltam em João Pessoa instalações como na orla do Rio de Janeiro. Um banheiro público para que se possa tomar um banho após o exercício e ir para o trabalho.

O que antes poderia parecer um luxo para um grupo de esportistas privilegiados, começa a fazer parte de uma reivindicação mais geral da população que se sente instigada a buscar novas opções em sua relação com o esporte, o lazer, a saúde e a cidade. Talvez, o pensamento de Santos (2008, p.102) possa sintetizar o que as bicicletas começam a significar para as pessoas e as mudanças que pleiteiam:

Nada fazemos hoje que não seja a partir dos objetos que nos cercam. Não há, todavia, por que se desesperar, já que a vida das coisas não é dada para todo o sempre. Se estas podem permanecer as mesmas na sua feição rígida, altera-se ao longo do tempo, seu conteúdo, sua função, sua significação, sua obediência à ação. As determinações mudam, mudando os objetos. As ações revivificam as coisas e as transformam.

O ciclismo se subdivide em várias categorias, conforme o tipo de terreno ou espaço em que é praticado. Entretanto, a grande maioria dos adeptos a este esporte o escolhe por ser praticado ao ar livre,

em contato direto com a natureza. Pelo menos cinco de suas categorias permitem esta proximidade: ciclismo de estrada, mountain bike, cross-country, downhill (DH), free hide, BMX.

Na cidade de João Pessoa, grande parte dos praticantes, independentemente de classes sociais, concentra-se nas seguintes categorias: cross-country, mountain bike e estrada. Cada uma destas categorias e seus praticantes exigem maior ou menor envolvimento com determinados setores de serviços públicos e espaços públicos. Por exemplo, o ciclismo de estrada envolve boa pavimentação das estradas, segurança pública e eficiente sistema de socorro e emergência. Já o MBK envolve estrutura de apoio para trilhas, muitas vezes envolve albergues públicos (poucos no Brasil), exige uma relação mais direta entre os habitantes das pequenas comunidades e vilarejos e os ciclistas, o que pressupõe sensibilidade e educação para alteridade.

Na pesquisa de Sá (2012), em João Pessoa, o espaço público teve o predomínio de quase 80% entre os esportistas pesquisados. Isto se deve à "gratuidade" e onde se realiza a atividade, principalmente entre os esportistas cujo poder aquisitivo é menor. Por ser uma cidade com uma bela orla marítima, as praias se destacam como o espaço mais utilizado, com 51%, seguido das trilhas e sítios, com 15%, das ruas, com 15%, e das estradas, com 12%. As trilhas e sítios nesta cidade se concentram dentro do espaço urbano nos bairros de Mangabeira, Altiplano e Valentina.

Nem sempre o convívio entre os ciclistas e outros esportistas, como os caminhantes e corredores, é tranquila. Muitas vezes,

ocorrem acidentes (atropelamentos) por falta de sinalização e educação. Como foi dito por uma caminhante assídua na Av. Cabo Branco, que tem o trânsito interrompido diariamente entre as 5 horas e as 8 horas da manhã para prática de esporte:

Já vi vários acidentes nesta avenida de ciclista atropelando o pessoal da caminhada na pista. Porque o povo não foi instruído, não tem educação para isso. E também acho que ela não está bem adequada. Eu acho que realmente é um imprevisto isso aqui.

O Fórum Nacional de Reforma Urbana (FNRU), com sede na cidade de São Paulo, levou para a Conferência Rio+20 e para a Cúpula dos Povos, em junho de 2012, no Rio de Janeiro, a necessidade de inverter a lógica da mobilidade calcada na economia do consumo de carros particulares, ou seja, na primazia do transporte individual movido por fontes poluidoras não renováveis para os transportes coletivos ou movidos por energia limpa. No caso das bicicletas, elas são normalmente transporte individual, mas não poluem. Destaque-se, porém, que, hoje, já existem vários tipos de bicicletas que fazem as vezes de transporte coletivo, seja como táxi, seja como forma de lazer. Também existem vários modelos de bicicletas a motor movidas por baterias recarregáveis para uso em pequenos e médios percursos.

O que as falas da caminhante, dos esportistas, dos representantes do FNRU apontam de forma convergente é a impossibilidade de se falar em mobilidade sem uma visão articulada entre os diversos setores relacionados à Política Urbana, incluso nela a sociedade civil organizada e seus diversos atores sociais.

A inclusão dos ciclistas de esportes de natureza dentro de uma agenda para as cidades exige uma nova percepção do que se compreende como política e gestão. Se o discurso da sustentabilidade pode ser apropriado pelo mercado, este não possui ainda a onipotência de se apropriar de todas as formas como os espaços da cidade são cotidianamente ocupados. Ainda que as instituições democráticas, principalmente as organizações desportivas brasileiras, sejam frágeis em sua representatividade, pela forma como estão estruturadas burocraticamente, os esportistas, em sua prática diária, estabelecem grupos formais e informais que podem e atuam como promotores de reivindicações e mudanças. Isto está explicitado na forma simples como o seu Joaquim, conhecido carinhosamente como “padeiro”, e seus companheiros de MBK, o grupo Raio de Sol, disseram numa entrevista a Sá em 2012: “Podemos fazer pressão quando ocupamos de forma coletiva e organizada os espaços públicos para sua prática saudável de esporte e educação ambiental”.

Dois outros aspectos importantes para os ciclistas de João Pessoa quando se fala em espaço e políticas públicas são o socorro e a segurança. O primeiro está relacionado ao Ministério da Saúde e o outro à Polícia Militar, DETRAN, DER e Corpo de Bombeiro. A princípio, as falas sobre políticas públicas envolvem o Estado. Se o Estado segue a ideologia neoliberal, sua tendência é interferir mais nos processos regulamentadores, nas gestões de contratos sociais, na promoção de instrumentos e políticas indutoras de estratégias planejadas, e na garantia da proteção social. Na prática, isto não

acontece de maneira eficiente em cidades com pouca expressão em nível nacional, o que significa pouca influência econômica e política no Estado. Assim, o discurso que os esportistas ouvem quando reclamam de segurança é que, de modo geral, faltam recursos financeiros e pessoais. Se faltam recursos para tal demanda, é que ela ainda não é prioridade na gestão como uma política importante voltada para a melhoria das condições de uso dos espaços públicos da cidade.

Em que pesem as dificuldades, os ciclistas pessoenses reconhecem e respeitam o trabalho desenvolvido pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência, o SAMU/192, que também atua em parceria com a Polícia Rodoviária Federal, importante para os ciclistas de estradas. No caso dos bombeiros, eles são acionados pelos ciclistas trilheiros por meio de celulares. Nestes espaços da prática do esporte, o que, no entanto, ainda impera é o socorro improvisado, chegando a quase 80% dos casos.

Segundo um ciclista de estrada, representante da equipe da Paraíba:

Na segurança, nós temos que prevenir. O motorista não respeita, não. A gente previne andando na estrada, no acostamento e sempre com cuidado, olhando de um lado para o outro. Porque aparece sempre um indivíduo para fechar e trancar a gente para cair do outro lado. A gente praticando só vê acidente em João Pessoa, de bicicleta. Eu mesmo fui atropelado. Um carro me pegou por trás.

O mesmo tipo de fala se repete em outro ciclista de MBK:

A segurança é muito ruim porque não existe uma cultura de respeitar o ciclista, até porque a gente não tem uma cultura da bicicleta como transporte.

Com relação ao meio ambiente urbano e rural, os ciclistas de natureza têm muito a colaborar. Eles vêm tentando trabalhar o grupo a pensar, de maneira mais consciente, a relação homem/natureza. Assim, em vez de signos e discursos, os esportistas contribuem com a experiência no cheiro, no calor, no frio, no medo, na escuridão, no risco, na adrenalina e na beleza, enfim com a percepção da natureza como parte do habitar. Para seu Pires, gestor do MBK: "Quando entramos na mata e ela está suja, é comum começarmos a limpar. Já fizemos muito mutirão limpando o que ninguém vê. Muitas vezes, as trilhas parecem depósitos de lixo. Como maior exemplo, cito a limpeza na represa 'Rabo do pavão'".

Em quase 90% dos entrevistados por Sá (2012), a vivência, o experimentar, o estar com e no meio da natureza modificou e ampliou a percepção do meio ambiente. Contudo, esses entrevistados também criticam os ciclistas que jogam copos plásticos, embalagens de cereais nas matas, deixando rastros, principalmente durante eventos desportivos. Para muitos, as matas continuam a representar o local naturalizado para o lixo, assim como os rios, os lagos e os mares.

Os maiores incômodos relacionados à poluição vêm da visão do lixo e do excesso de som instalado de maneira irregular em contraposição ao silêncio das matas.

Se os ciclistas de natureza com suas magrelas pedem passagem na cidade é porque eles, de alguma forma, percebem que elas podem gerar novas formas de trabalho e emprego para a sociedade. Pequenas oficinas especializadas exigem uma mão de obra que, muitas vezes, surge

do próprio grupo de ciclistas. De modo geral, estes mecânicos aprenderam tudo sobre a bicicleta no convívio com outros ciclistas. Ainda não há, infelizmente, uma política de empregos formados para este tipo de atividade. Outro campo é o de eventos.

Os eventos relacionados ao ciclismo envolvem um grupo grande de apoio. Ainda hoje muitos dos que participam deste apoio o fazem de forma voluntária, por serem amigos dos ciclistas ou mesmo parentes. Não obstante, a tendência é que isto venha a ser um tipo de trabalho gerador de renda. Isto significa que os gestores voltados para as secretarias de juventude e renda comecem a ter uma percepção mais diversificada e aberta sobre o papel do ciclismo como esporte na vida cotidiana das cidades.

Considerações finais

Este artigo buscou mostrar o quanto a atividade esportiva do ciclismo vem, aos poucos, ocupando espaço no cotidiano da cidade de João Pessoa. Esta cidade, de grande beleza natural, sofre, no entanto, de uma série de problemas de infraestrutura, tendo como causa central o modelo de desenvolvimento e concepção urbana que, durante anos, marcou o processo de crescimento das capitais brasileiras.

Em que pese a ainda frágil democracia brasileira, aos poucos, vozes de vários segmentos da sociedade, respaldadas pela ideia da cidade como direito, começam a pressionar para que os gestores pensem os

espaços públicos, o problema da mobilidade, da saúde e da educação como uma rede que se articula para aumentar a possibilidade de inserção social e diminuir as desigualdades sociais. Isto inclui levar em conta as diversas práticas esportivas e o ciclismo como uma alternativa para os deslocamentos diários de trabalhadores e estudantes.

Independentemente do slogan da sustentabilidade, a revalorização do espaço público exige que a este sejam dados os equipamentos e instalações necessários para o uso de toda a população, e não mais apenas para um pequeno segmento privilegiado. Neste sentido, os esportistas se unem à grande parcela da população na cobrança de melhor segurança das ruas, o que inclui cuidados com a sinalização e a pavimentação. Além disso, passa a ser urgente a ampliação das ciclovias e ciclofaixas, bem como a realização de um programa permanente de educação para o trânsito que envolva a concepção do direito ao espaço compartilhado, o respeito ao outro e às leis de trânsito.

A valorização do ciclismo representa energia limpa como transporte, mais espaços livres para pedestres e maior economia no orçamento individual. No entanto, pode representar mais mortes por acidentes, mais gastos com jovens alijados do mercado de trabalho por conta da irresponsabilidade do Estado quanto ao problema dos acidentes no trânsito por falta de infraestrutura adequada.

Do ponto de vista ambiental, o mundo e os ciclistas pessoenses, de forma global e local, já falaram sobre o aumento da consciência ambiental a partir do convívio direto com a natureza e nos espaços das ruas.

Cabe aos gestores públicos não fazer ouvidos de mercador e, de fato, usar de seu poder – que lhe foi dado mediante

voto – para, de forma ousada, construir, em conjunto com a sociedade, um novo espaço de uso para as cidades. Um espaço menos segregador e mais cheio de confiança pode começar pelo maior investimento em sinalização, campanhas educativas, melhoria da pavimentação, iluminação e segurança no trânsito.

Os ciclistas esportistas pedem passagem. Mas, junto com eles, vêm os trabalhadores e as crianças que gostam das bicicletas e querem usá-las para ir para suas escolas e brincar; os idosos que, ao prolongarem sua vida nos esportes ou simplesmente pedalando, resguardam sua saúde.

Talvez o que esteja em jogo na condução das magrelas e na bagagem dos ciclistas sejam os imperativos dos direitos humanos, a liberdade, a solidariedade, a diversidade, a equidade e o respeito à natureza. Isso exige dos gestores públicos o compromisso e a responsabilidade em ampliar todas as possibilidades de fortalecer e legitimar a democracia, que compreende o direito de se viver dignamente na cidade e de escolher o próprio modo de vida.

Referências bibliográficas

- AGUIAR, Wellington. *Cidade de João Pessoa, a memória do tempo*. João Pessoa: Editora Ideia, 2002.
- BRASIL. *Secretaria Especial de Editoração e Publicação do Senado Federal*. Constituição da República Federativa do Brasil, 2008.
- CIVIL SOCIETY REFLECTION GROUP ON GLOBAL DEVELOPMENT PERSPECTIVES. *Report in Development Dialogue*, nº 59, June 2012 Dag Hammarskjöld Foundation, Uppsala, Sweden.
- COMITÊ OLÍMPICO INTERNACIONAL. *Agenda 21 do Comitê Olímpico*. 25 de junho de 1999, p. 6 a 10. Documento disponível em www.cob.org/download/agenda_21.doc. Acesso em: fevereiro de 2010.
- CONSTANTE, Vladimir Tavares. *Bicicletas em alta*. Revista Cidades do Brasil, edição 58. Disponível em [http://www.cidades do Brasil](http://www.cidadesdoBrasil.com.br). Acesso em: 11.05.2012.
- COSTA, Vera Lúcia; SANTOS, Ulysses et AL. *A relação entre ciclismo, Meio ambiente e Mobilidade Urbana*. EFDesportes.com Revista Digital, Buenos Aires, Año 15. nº 150, novembro de 2010. Disponível em <http://www.efdeportes.com>. Acesso em 12.05.2012
- FURTADO, Celso. *Desenvolvimento do Nordeste Brasileiro: trecho do discurso na sede do Banco do Nordeste, em Fortaleza, Ceará, no dia 28 de julho de 2003, no ato da assinatura do projeto de lei que propõe a recriação da Sudene*. Acesso em: [HTTP://www.integração.gov.br/comunicação/index](http://www.integração.gov.br/comunicação/index). Acesso em: fevereiro de 2011.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. *Censo dos bairros de 2007: João Pessoa*. Visita à unidade estadual da Paraíba do IBGE, na rua Irineu Pinto, nº 94, Centro de João Pessoa, no dia 18.06.2011.
- JUNIOR, Nelson Saule. *Direito à cidade: trilhas legais para o direito às cidades sustentáveis*. São Paulo, editora Max Limonad, 1999.
- SANTOS Jr., Orlando Alves dos; BARBOSA, Benedito Roberto. *A Cidade. Jornal do Fórum Nacional da Reforma Urbana*, nº 6, junho de 2012. Cúpula dos Povos, junho de 2012.
- LEFEBVRE, Henri. *A revolução Urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.
- MAROUN, Kalya; VIEIRA, Valdo. *Impactos Ambientais positivos são possíveis por esporte praticado em ambientes naturais?* Disponível em: [HTTP://www.efdeportes.com](http://www.efdeportes.com). Revista Digital. Buenos Aires, año 12, nº 108, mayo de 2007. Acesso em: 28 de julho de 2011.
- MELO, Ricardo José Espírito Santo. *Desporto de Natureza: reflexões sobre sua natureza documental*. Revista Esedra, vol.2, 2009, Coimbra. p.94 a 106.
- _____. *Desporto de Natureza: reflexão sobre a sua definição conceitual*. Tese de mestrado da Escola Superior de Educação. Instituto Politécnico de Coimbra, 2009.

MINORI, Alan Fernandes. As parcerias público-privadas como hipótese de desenvolvimento sustentável na solução da Zona Franca de Manaus. In: CUNHA, Belinda Pereira (Org.), *Temas Fundamentais de Direito e Sustentabilidade Socioambientais*. Secretaria do Estado de Cultura do Amazonas, Manaus, 2012.

REDE SOCIAL E BRASILEIRA POR CIDADES JUSTAS E SUSTENTÁVEIS. *Plataforma Cidades Sustentáveis: Movimento Nossa São Paulo*. Disponível em: [HTTP://www.cidadessustentaveis.org.br](http://www.cidadessustentaveis.org.br). Acesso em: 12 de outubro de 2010.

SÁ, Sônia Maria N.B. de. *Cidade Sustentável, Políticas Públicas e Esporte de Natureza: um caminho a se trilhar*. Dissertação de mestrado ao PRODEMA/UFPB, em dezembro de 2012.

SANTOS, Milton. *Técnica, Espaço e Tempo*. São Paulo: Edusp, 2008.

TECNOLOGIA. *Código de Trânsito Brasileiro*. Curitiba, 2006. 56p.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *A cidade, o transporte e o trânsito*. São Paulo: Pró-livros, 2005.

Resumen: Este artículo reflexiona sobre el uso de la bicicleta en el deporte como vehículo para el transporte, a partir de una concepción de ciudad y articulación a las políticas públicas. La inserción de las bicicletas y el modo de vida de quienes las usan informa sobre las políticas públicas, los conceptos de espacio público, educación para la convivencia social, incluyendo el tránsito y la apreciación de las diferencias en las distintas posibilidades de vivir en la ciudad. Se basa en la tesis doctoral de Sá (2011), quienes investigó la relación entre la ciudad sostenible, políticas públicas y el deporte de la naturaleza en la ciudad de João Pessoa. Entre los muchos deportes en la naturaleza investigados, el ciclismo fue elegido por la mayor amplitud en su práctica y el hecho de que es un medio de transporte para miles de trabajadores brasileños. Así que cada vez más ciclismo está asociado directamente, por diferentes motivos e intereses a la idea de mejorar la calidad de vida urbana en varias ciudades en Brasil y en el mundo y se ha expandido en la zona deportiva.

Palabras-clave: deporte, políticas públicas, sostenibilidad.

Résumé: Cet article porte sur les éléments suivants : l'utilisation du vélo pour la pratique d'activité sportive et en tant que véhicule de déplacement, son lien à une conception de la ville et son rapport avec les politiques publiques. Plus qu'un phénomène de mode, l'insertion des vélos et le mode de vie de l'utilisateur concerne les choix politiques, les conceptions de l'espace public et l'éducation pour l'interaction sociale, y compris la circulation et l'appréciation des différences dans les diverses possibilités de vivre en ville. L'article est basé sur un mémoire de mastère qui a enquêté sur la relation entre la ville durable, les politiques publiques et les sports en plein air à João Pessoa. Le cyclisme a été choisi pour cet article car il a potentiellement une plus grande portée dans sa pratique et s'insère comme moyen de transport de milliers de travailleurs brésiliens. Par conséquent, le vélo est, pour plusieurs raisons et intérêts, de plus en plus directement associé à l'idée d'améliorer la qualité de vie urbaine et est en pleine expansion dans le domaine du sport.

Mots-clés: sport, politiques publiques, durabilité.

Notas

- 1 SUDENE – Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste. É um órgão autárquico recriado em 2007 por lei complementar, com sede em Recife e que abarca os nove Estados do Nordeste, extremo norte de Minas Gerais, Vale do Jequitinhonha e norte do Espírito Santo. Sua missão é promover o desenvolvimento incluyente e sustentável, e a integração competitiva de sua área de atuação na economia nacional.
- 2 IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- 3 Dados disponíveis em: <<http://www.mobilize.org.br>>. Acesso em: 15 jun. 2010.
- 4 Art. 29, inciso XII, § 2º respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecida neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.
- 5 Master – categoria referente aos esportistas com mais de 25 anos cujo processo de crescimento e desenvolvimento foi praticamente concluído e que, a princípio, possuem mais independência financeira e social.