

# Ciclismo

GIANNINA DO ESPÍRITO-SANTO

Um ciclista em uma competição.

## Cycling

*Among the several historical facts related to the invention of the bicycle, it is important to point out the very first bicycle competition that happened between the cities of Paris and Rouen (France), 123km, in 1869. In this same year, the bicycle was re-invented in several parts of the world, including Brazil. Adolpho Mabilde and Pedro Petersen became partners and started a workshop in Colônia de Santa Cruz-RS (area of German colonization) for the handcraft production of bicycles. At the end of the 19<sup>th</sup> century cycling was already a popular sport in several cities of Europe and of the Americas. Brazil had*

Um ciclista em uma competição.

**Definições** Um encontro comum de todos os que pesquisam a bicicleta como veículo de transporte e de atividade física e esportiva, é com o notável artista e inventor Leonardo da Vinci (1452 – 1519), que viveu no Renascimento italiano. Da Vinci, ao combinar meios de transmissão de força em roldanas, desenvolveu o princípio da corrente que até hoje impulsiona todas as bicicletas. Mas foi o conde Méde de Sivrac, da França, que construiu o primeiro veículo movido a duas rodas, dando início efetivo à história da bicicleta em 1790, adotando a denominação de celerífero, derivado das expressões latinas *celer* (rápido) e *fero* (transporte). Tratava-se de um veículo muito primitivo, em que as duas rodas eram ligadas por uma trave de madeira e movidas por impulsos alternados dos pés sobre o chão. Surgiu então um aperfeiçoamento por iniciativa do barão alemão Karl Friederich von Drais que adaptou uma direção ao celerífero e, no dia 5 de abril de 1816, demonstrou seu invento, batizado de Draisiana, no Parque de Luxemburgo, em Paris. Com o novo veículo von Drais percorreu o trajeto entre Beaun e Dijon, na França, numa velocidade média de 15 km/h, dando origem, assim, ao primeiro recorde ciclístico da história. Logo após, em 1820, o escocês Kikpatrick McMillan desenvolveu novas soluções para o veículo, adaptando ao eixo traseiro duas bielas, ligadas por barras de ferro que funcionavam como um pistão, acionadas pelos pés. Dessa maneira, era possível girar as rodas traseiras, possibilitando que o condutor tirasse os pés do chão para se movimentar. A partir daí a bicicleta encontrou seu caminho definitivo. E uma sucessão de fatos, na segunda metade do século XIX, consolidou a bicicleta como veículo de transporte, lazer e prática esportiva.

O avanço de maior destaque foi produzido pelo francês Ernest Michaux e seu filho que, em 1855, aperfeiçoaram o velocípede, introduzindo pedais colocados na roda dianteira. No entanto, o veículo mostrou-se muito pesado para seu propósito. Porém, na França, cresceu o número de entusiastas do novo veículo, sendo necessária a criação de ciclovias na capital, Paris. Em 1862, finalmente, acontece o impulso industrial do invento: Ernest Michaux consegue fabricar 142 unidades em 12 meses e, três anos depois, sua fábrica já produzia rodas metálicas, às quais se aplicava uma camada de borracha maciça. Nestas circunstâncias, era inevitável o uso do veículo numa disputa esportiva, o que aconteceu em 1868 com o inglês James Moore, no Parque Saint Cloud, em Paris, ao vencer a primeira prova masculina com bicíclcos. Em 1869, houve outro fato histórico: a realização de uma prova de bicicletas entre Paris e Rouen, na distância de 123 km. Neste mesmo ano, a bicicleta foi reinventada no Brasil, como em alguns outros lugares: o ciclista brasileiro, Alfredo Dillon, voltando dos Estados Unidos para São Leopoldo Rio – RS trouxe em sua bagagem uma bicicleta chamada de “cavallo de ferro”. Nesta oportunidade, Adolpho Pompílio Mabilde, ao conhecer esse velocípede, modo como então se chamava a bicicleta, resolveu produzir um exemplar do veículo. Para isso, associou-se a Pedro Petersen e ambos montaram uma oficina em Colônia de Santa Cruz-RS (área de colonização alemã), e deram início à produção. O ano de 1869, portanto, constitui o marco de memória do uso e fabricação da bicicleta no Brasil.

**Origens** A versão esportiva da bicicleta teve um marco no ano de 1870, na Europa, com a criação em Londres, da primeira agremiação esportiva ciclística: o *Pickwick Bicycle Club*. Em 1878, também na Inglaterra, funda-se o *Cyclist Touring Club*, que relacionou ciclismo, esporte e excursão de lazer, uma tendência hoje ressurgida e se tornando dominante. No final do

Um ciclista em uma competição.

Um ciclista em uma competição.

*velodromes in Porto Alegre-RS, São Paulo-SP and Manaus-AM. A curious fact was that Baron Pierre de Coubertin and Santos Dumont (sportsman inventor of the airplane) were cyclists during their time and kept personal relations. In 1896, German immigrants founded the first cycling society of Porto Alegre-RS, south of Brazil, called Rodforvier Verein Blitz. Cycling competitions and the foundation of cycling clubs took place in Brazil as the bicycle industry started in the city of São Paulo-SP in 1898. The bicycle tradition has been kept alive, but today it is more related to recreational practices and physical exercise for health than it is*

Um ciclista em uma competição.

século XIX, o ciclismo – ou velopedismo – já era um esporte popular em várias cidades da Europa e das Américas, incluindo velódromos em Porto Alegre-RS, São Paulo-SP e Manaus-AM, no Brasil. Note-se que tanto o Barão de Coubertin como Santos Dumont eram velopedistas à época e mantinham relações pessoais. Tal versão popular hoje se define por simples passeios em cidades ou estradas, em grupos ou por praticantes individuais, com propósitos de lazer e/ou turismo, como também na feição de atividade física para a saúde. Mas o impulso de maior significado no âmbito esportivo foi a primeira edição dos Jogos Olímpicos da Era Moderna, em Atenas, 1896. Este evento contou com a participação do ciclismo cujas provas, diferentemente da maioria das modalidades do programa olímpico neste estágio, sofreram poucas alterações. Velocidade, estrada, perseguição e corrida contra o relógio, provas que estiveram nas primeiras edições do ciclismo, existem até hoje. As inovações, no caso, ocorreram por adições em Olimpíadas posteriores. Assim disposto, as provas atuais olímpicas do ciclismo são 10 masculinas e 8 femininas.

**1895** Chegam a Porto Alegre, vindas da Europa, bicicletas mais modernas e bem mais leves. Em 06/03 foi criado o clube União Velocípédica de Amadores, visto que o número de ciclistas era muito grande para as proporções da época (Mazo, 2003). Em São Paulo-SP inaugura-se o primeiro velódromo brasileiro: o Velódromo Paulistano, localizado nos terrenos de Dona Veridiana Prado, próximo à igreja da Consolação (hoje centro da cidade). Aí ocorreu a primeira prova de ciclismo do Brasil, com a participação de 30 ciclistas. Esta pista era feita de terra e somente um ano depois foi cimentada (Nicolini, 2001).

**1896** Restauração dos Jogos Olímpicos, em Atenas, incluindo provas de ciclismo. As mulheres só vieram a participar nesta modalidade, em Olimpíadas, em 1984, nos Jogos de Los Angeles. Neste ano, no Brasil, imigrantes alemães fundam a primeira sociedade de ciclismo de Porto Alegre, denominada *Rodforvier Verein Blitz* (Sociedade Ciclística Blitz). Um dos seus fundadores foi Alberto Bins, que ajudou financeiramente na aquisição das instalações para o velódromo que se localizou à Rua Voluntários da Pátria, naquela cidade. Em 1897, a sociedade Blitz promove a primeira corrida ciclística nas ruas de Porto Alegre (Lima, 1909 *apud* Mazo, 2003). Na cidade de São Paulo, o Velôdromo organiza uma competição de 50 km que teve a participação de 60 atletas (tempo do vencedor: 1h11m), número expressivo para a época e para a população da cidade: 500 mil habitantes (Nicolini, 2001).

**1897** O Velódromo de SP organiza uma prova de 309 km, sendo vencida por Otto Hofembach, habitante da cidade, com o tempo de 10h35m. Neste estágio, o Velódromo teve em suas variadas competições promocionais, a participação de ciclistas franceses de renome, como Tonglet, Buisson, Pefort e Bayard (Nicolini, 2001).

**1898** Realiza-se a primeira disputa ciclística em pista oficial no velódromo Rio-Grandense, que se estendia até a parte central do Prado Independência, em Porto Alegre (Mazo, 2003). Neste ano também foi criada a fábrica de bicicletas da empresa Caloi em São Paulo-SP, que se chamava originalmente Casa Luiz Caloi. Em termos de velódromos, surgiria uma tendência nos anos seguintes, na Espanha e no Brasil, de substituição por estádios em decorrência da expansão do futebol (Nicolini, 2001).

Um ciclista em uma competição.

Um ciclista em uma competição.

*to competitions. Brazil has 4 velodromes and 3,300 athletes registered in the Confederação Brasileira de Ciclismo (Brazilian Cycling Confederation – CBC), whose program of events for 2003 included 114 competitions all over the country: 65 cycling competitions and 49 mountain bike competitions (see map). Brazil has 48 million bicycles (3.5 inhabitants/bicycle), used not only for recreation but also for transportation in 2003. The Brazilian market for bicycles is very large, showing an increase in bicycle sales, reaching 4.8 millions of units per year (see Tables 1 and 2).*

Um ciclista em uma competição.

**1899** Cria-se a União Velocípédica que, neste mesmo ano, inaugura seu velódromo no terreno cedido pelo município de Porto Alegre, onde atualmente localiza-se o Instituto Parobé (Mazo, 2003). Na Europa, a data marcou a realização da “Volta ao Mundo em Bicicleta” pelos jornalistas franceses Papilaud e Leroy.

**1900** Funda-se a União Internacional de Ciclismo-UIC, na França, que ficou responsável pela regulamentação internacional. No Brasil, iniciam-se as disputas ciclísticas no âmbito estadual do RS, que passaram a ser realizadas anualmente, popularizando o ciclismo na capital como no interior. Havia um grande número de ciclistas tanto na Sociedade Blitz como na União Velocípédica de Porto Alegre. O público porto-alegrense comparecia aos velódromos para assistir as competições que tinham um aspecto festivo (Revista do Globo, 1936, p. 15, *apud* Mazo, 2003).

**1903** Henri Desgranges e o jornal “L’Auto” lançaram uma das mais importantes competições ciclísticas internacionais: o Tour de France, realizado no verão, ao longo das fronteiras da Bélgica, Espanha, Suíça e Itália.

**1904** Na cidade de São Paulo, o Velódromo Paulistano passa a ser usado também para abrigar partidas de futebol, um esporte então adotado por poucos praticantes. O ciclista Antônio Prado Júnior representou o Brasil no Campeonato Mundial de Velódromo, classificando-se num honroso sexto lugar, dando início à participação do ciclismo brasileiro no cenário internacional. Este mesmo atleta, já como dirigente esportivo do ciclismo brasileiro nos anos de 1930, ocupou uma função na Comissão Executiva do Comitê Olímpico Internacional-COI, além de sua posição de membro do Comitê Olímpico Brasileiro-COB. Este último fato de memória oferece indicações do papel importante exercido pelo ciclismo no panorama esportivo nacional, durante a primeira metade do século XX.

**1910** Inaugura-se em Rio Claro-SP um Velódromo em terreno doado pela Prefeitura Municipal, por iniciativa de um clube de ciclismo local criado no mesmo ano.

**1916** O Brasil Esporte Clube inicia suas atividades na cidade de São Paulo, tornando-se o baluarte do ciclismo no estado de SP, embora atuasse também no atletismo e no futebol (Nicolini, 2001). Este clube foi presidido por Guido Calói - filho do fundador da fábrica de bicicletas com o nome da família em 1898 – no período de 1936 a 1940. Antes, na década de 1920, o mesmo personagem já atuava como dirigente esportivo no ciclismo. A partir destes vínculos foi criada a tradição de se ter membros da família Calói na direção do ciclismo nacional, o que se mantém até hoje. Outro produto destas raízes clubísticas foi a criação do Ciclo Clube Calói, um dos pólos de desenvolvimento do ciclismo nacional há meio século.

**1925** Fundação da Federação Paulista de Cyclismo (grafia da época), com sede em São Paulo-SP. Em uma das competições da nova entidade, neste ano, a lista de clubes participantes incluiu Brasil Esporte Clube, Esporte Clube Sírio e Sociedade Esportiva Paulista, todos com prestígio na cidade. Os ciclistas mais populares eram: Progresso Ardanuy, Pascoal Ferretti, Bertholdo Costa, os irmãos Quaglia, Antônio Ruffino e Arthur Ferreira (Nicolini, 2001).

**Década de 1930** Outros velódromos surgiram na cidade de São Paulo, entre eles o Clube Brasil, o Ciclo Clube Ardanuy e o Bom

Retiro. Esta ocorrência marcou um segundo avanço do ciclismo no Brasil em face à regressão nos anos de 1910 e 1920, devido ao domínio do futebol e à crescente ocupação das ruas pelo automóvel. Contudo, no âmbito da Federação Paulista de Ciclismo surgiram dissidências que levaram à criação da Liga Ciclística Paulista e da União Bandeirante de Ciclismo. Segundo Nicolini (2001), somente em 1933 surgiu uma acordo promovido pelo jornal Gazeta Esportiva, unindo as três correntes na nova Associação Paulista de Ciclismo-APC. Em 1937, a APC passou a se chamar Associação Paulista de Ciclismo e Motociclismo-APCM, refletindo outra tendência de curta duração.

**1933** A Gazeta Esportiva promoveu a primeira prova de “9 de Julho”, prova de rua mais importante do Brasil. Nesta época, segundo Nicolini (2001), havia na capital de SP, mais duas provas clássicas de rua: a “Ciclo Rústica” do jornal Folha da Noite e a “Taça Il Piccolo” do jornal, local em língua italiana Il Piccolo. A 9 de julho, em sua primeira edição, reuniu 223 competidores.

**1935** Em 17/10 foi organizada, no RS, a Federação Riograndense de Ciclismo e Motociclismo pelos clubes Esperança, Rio Grandense e Júpiter. A prova 9 de julho deste ano, em SP, teve 536 ciclistas e 50 mil espectadores, audiência difícil de ser alcançada até nos dias presentes. Neste evento, de acordo com Nicolini (2001), já se manifestou a competição entre fábricas, em que se destacava o esforço da Calói em deslocar marcas estrangeiras como “Legnano” e “Bianchi”. Nesta prova de 1935, Amélio Sarto foi o vencedor com uma bicicleta Calói, o que se repetiu em 1936 com Luiz Lima. Mas nas edições de 1937, 1938 e 1939, os vencedores pilotaram a marca Bianchi.

**1936** Nos Jogos Olímpicos de Berlim ocorreu a primeira participação olímpica do Brasil em ciclismo, com desempenho discreto dos atletas Dertônio Ferrer e Ricardo Magnani Netto.

**1938** O primeiro Campeonato Brasileiro de Ciclismo acontece em Porto Alegre.

**Década de 1940** O ciclismo sofre dificuldades com a falta de peças para suas bicicletas importadas, em consequência da Segunda Guerra Mundial. No período, foram realizadas poucas provas oficiais. Com tais dificuldades, a Casa Luiz Caloi em 1945 nacionalizou peças antes importadas, produzindo-as em um barracão no bairro do Brooklin, na cidade de São Paulo, gerando assim um fato positivo para a indústria nacional de bicicletas. Em 1941, a APCM tornou-se Federação e adotou a sigla FPCM, a fim de atender ao Decreto 3199 do Governo Federal daquele ano, que organizou o esporte brasileiro em federações únicas por cada estado, e uma confederação nacional também unificada para cada modalidade (Amaro Júnior, 1944, p. 67, *apud* Mazo, 2003).

**1947** A prova “9 de julho” de São Paulo-SP passou a ser internacional destacando-se, neste ano, a participação de Portugal, Itália, Suíça, Chile, Uruguai, Argentina, Bolívia e Paraguai.

**1948** A empresa Monark iniciou suas atividades no Brasil, montando bicicletas com peças importadas da Suécia. Dois anos depois, a produção estava nacionalizada.

**1951** O campeão carioca João Massari vence a 13ª etapa da Volta de Portugal.

**1952** Cláudio Rosa, com apenas 17 anos, vencia em Assunção – Paraguai, o Torneio Ciclístico Internacional. Ocorreu a prova Rio-São Paulo em duas etapas, pela Via Dutra que une as duas cidades, com a participação de ciclistas uruguaios, argentinos, chilenos, portugueses e outros.

**1953** James Finley Scott, um estudante universitário da Califórnia-EUA, foi o primeiro a modificar sua bicicleta de maneira a criar o protótipo do que hoje se conhece como *mountain bike*. Ele retirou o protetor da corrente, a buzina e os racks de sua bicicleta e instalou marchas múltiplas, freios cantilever e guidão relativamente reto, para usá-la fora da estrada.

**1954** Outra vez Cláudio Rosa venceu uma prova internacional, tornando-se Campeão da América na prova de resistência, à frente de argentinos, chilenos e paraguaios. Os ciclistas José de Carvalho e João Timafejn obtiveram o primeiro e segundo lugares na prova Rio – São Paulo, enfrentando os uruguaios, chilenos, portugueses, entre outros. Anésio Argenton foi campeão de

velocidade e do quilômetro contra-relógio, no Campeonato da América.

**1955** Anésio Argenton é novamente campeão americano de velocidade e quilômetro contra o relógio, no México e na Venezuela.

**1956** Antônio Alba venceu três etapas da Volta de Portugal, classificando-se em 8º lugar. Também foi vencedor da prova 9 de julho neste ano, em São Paulo.

**1957** Antônio Alba foi campeão americano da prova meio fundo para pontos e se classificou em 6º lugar no Ranking Mundial Amador.

**1960** Nos Jogos Olímpicos de Roma, o brasileiro Argenton obteve a quinta colocação na prova de velocidade e sexta colocação na de quilômetro contra-relógio. Nesta mesma Olimpíada ocorreu a primeira morte durante uma competição de ciclismo. Sob clima extremamente quente, o dinamarquês Knut Jensen entrou em colapso, possivelmente por insolação. Depois de sofrer traumatismo craniano com a queda, ele morreu. Nesta década, o carioca Hernner Simões defendeu o Brasil em várias oportunidades com resultados relevantes.

**1963** O jornal Folha de São Paulo realizou a 1ª Volta do Estado de SP, no período de 7 a 23 de julho. O jornal A Gazeta Esportiva realizou a 1ª Volta Internacional do Estado de São Paulo, com a participação de ciclistas de vários países (esta prova foi realizada até 1968).

**1968** O brasileiro Luiz Carlos Flores sagrou-se Vice-Campeão do Mundo de Resistência, no Uruguai.

**1970** Membros do Mount Tamalpais Velo Club, um clube de ciclismo em São Francisco- EUA, levavam suas bicicletas de passeio especialmente modificadas (pesando cerca de 23 kg) para o topo de uma montanha e apostavam corridas abaixo pelas trilhas sinuosas. Essa competição - a antiga Repack Downhill - marcou o início do mountain bike competitivo.

**1971** Luiz Carlos Flores foi vice-campeão Pan-Americano (em Cali, na Colômbia) em provas de estrada.

**1975** O carioca Elvio Siqueira venceu a competição internacional “Volta do Equador”.

**1977** A Campanha “Esporte para Todos”, sob direção de Lamartine DaCosta do RJ, inicia-se no Brasil por meio de um passeio de bicicletas em escala nacional, realizado em um único dia. Este evento resultou na adesão de 2480 municípios (60% do total nacional neste ano) e 2,3 milhões de participantes recreativos. O impacto desta participação popular atraiu o patrocínio da Calói e da Monark, além de outras fábricas menores, o que deu origem a cerca de 400 passeios de bicicletas por todo o país no biênio 1977-1978 (DaCosta & Miragaya, 2002).

**1978** A empresa Monark, com uma fábrica de bicicletas em São Paulo-SP, cria a primeira equipe de BMX Racing da América do Sul e lança uma bicicleta especialmente projetada para a modalidade, com a denominação de BMX. Complementando estas iniciativas, a Monark passa a divulgar a BMX através de exibições com rampas de madeira, nas escolas e praças do Estado de São Paulo.

**1978** As Federações Paulista e Carioca de Ciclismo organizaram a prova São Paulo - Rio, composta por etapas pelo litoral, contando com a participação de uruguaios, argentinos, bolivianos, paraguaios e chilenos. João Nelson do Santos, de SP, organiza uma competição de ciclismo popular em diferentes municípios de São Paulo, no mesmo dia e hora, dentro da programação da Campanha Esporte para Todos. Este evento comprovou a possível coexistência entre o uso da bicicleta como lazer e como competição, numa única promoção.

**1979** A Monark inaugura a primeira pista para a prática do BMX na América do Sul, na Marginal Pinheiros-SP. A pioneira equipe Racing foi formada pelos pilotos: Formiga, Meio Kilo, Oklinhos, Niltão, Pedrão e Erwin.

**1980** A Confederação Brasileira de Ciclismo e Bicicletas Caloi realizaram a Volta da Independência pelo interior de São Paulo, que teve, como vencedor, João Manoel de Oliveira Lourenço.

**1981** Foi produzida no Brasil a primeira bicicleta de Mountain Bike. A Volta da Independência foi realizada entre São Paulo e

Brasília, fato que se repetiu em 1982. O ciclista paranaense Antônio Carlos Silvestre foi campeão Pan-Americano da prova Perseguição Individual 4X4000.

**1982** Com o apoio da Federação Paulista de Ciclismo e pela iniciativa de alguns abnegados, teve início a Volta do Interior, prova destinada a jovens ciclistas, que foi um grande sucesso e revelou valores até 1991. Antônio Carlos Silvestre é Campeão da Volta Navarra, na Espanha.

**1983** Antônio Carlos Silvestre foi campeão da Volta Lara na Venezuela e venceu em provas na Bélgica, Argentina e Uruguai.

**1984** Em Los Angeles, nos Jogos Olímpicos, Alexi Grewal foi afastado da equipe dos EUA após um resultado positivo para feniltilamina, presente numa pastilha de ervas chinesas que ele ingeriu, antes de uma prova qualificatória. Este fato marca o início de uma longa campanha até hoje em pauta contra o doping no ciclismo. As mulheres estrearam nestes mesmos Jogos, competindo no ciclismo de estrada, em uma prova com 72,3 km.

**1987** O paulista Gabriel Roberto Sabião Rodrigues foi campeão de 1ª Volta Internacional do Brasil.

**1988** Nos Jogos Olímpicos de Seul, Cássio de Paiva foi o 20º colocado na prova de estrada e o paulista Clóvis Anderson Júnior foi o 10º colocado, em prova de pista.

**1989** O paranaense Marcos Mazzarom venceu a 9ª e a 20ª etapas da Volta de Portugal; a Clássica Internacional na Espanha; e terminou em 3º lugar na Subida das Cordilheiras (Volta do Chile).

**1990** O Mountain Bike foi reconhecido pela União Ciclística Internacional – UCI. No mesmo ano, a cidade de Purgatory, no estado norte-americano do Colorado, sediou o primeiro Campeonato Mundial, atraindo um público de 30.000 pessoas.

**1991** O paranaense Mauro Ribeiro foi vencedor em uma das etapas na mais importante prova do mundo: o “Tour de France”.

**1992** Wanderley Magalhães foi campeão dos Grande Prêmios Templeuve e Grammont, na Bélgica.

**1996** Houve em Atlanta, EUA, a primeira participação em Jogos Olímpicos da Mountain Bike, na modalidade cross country.

**1999** No Pan-Americano de Winnepeg - Canadá, o Brasil conquistou duas medalhas de bronze: na prova contra-relógio, com Márcio May, e na prova de estrada, com Janildes Fernandes da Silva.

**2000** Nos Jogos Olímpicos de Sydney, as mulheres de diferentes nações participaram em um número maior de provas, incluindo velocidade, contra-relógio e provas de perseguição. Quatro atletas brasileiros participaram: Murilo Fischer terminou na 89ª colocação da prova de estrada e Renato Seabra, único representante brasileiro na mountain bike, teve problemas com a sua bicicleta e não conseguiu terminar a prova; Cláudia Carceroni e Janildes Fernandes terminaram na 44ª e 49ª colocação, respectivamente, na prova de estrada.

**2003** No Pan-Americano de Santo Domingo, o Brasil conquistou duas medalhas de prata, uma na prova de estrada (85km) por Janildes Fernandes da Silva e no mountain bike, com Edvando Cruz.

**Situação atual** A Confederação Brasileira de Ciclismo-CBC tem neste ano de 2003, um total de 3.300 atletas registrados, dos quais a maior parte se localiza no estado de SP. Há, todavia, 27 federações filiadas à CBC, o que significa que o sistema federativo da modalidade atinge todo o país. Dessas federações, as que disponibilizam dados sobre atletas nos dias presentes são: RS (397 registrados e 1547 cadastrados); RJ (320); SC (245); MG (183) e SE (61). Como existiam no Brasil (COB, 2001) um total de 274.601 atletas, registrados em todas os esportes olímpicos em 2001, o ciclismo representaria cerca de 1,2% deste universo. Já o Diagnóstico do Esporte de 1971, totalizou apenas 646 atletas registrados para a modalidade (DaCosta, 1971), significando que o ciclismo teria tido uma expansão em 30 anos de 339% neste grupo selecionado de praticantes. No mesmo período – ainda se comparando os dados de 1971 com 2001 – os registrados do atletismo teriam crescido 17%, os do basquetebol diminuído em 34% e os do voleibol expandido em 11%. Em outras palavras, o ciclismo, entre os esportes tradicionais do Brasil, situar-se-ia hoje em vantagem de expansão, porém diante das modalidades emergentes mostra-se estagnado. No próprio âmbito interno do

ciclismo há indícios desta estagnação, uma vez que os registrados da nova modalidade do mountain bike (MTB) já se equivalem em número aos das versões tradicionais do ciclismo (COB, 2001). Outra demonstração das mudanças internas no esporte do ciclismo surge na apreciação do calendário de eventos da CBC para 2003: em um total de 114 competições programadas pelas federações nos estados e territórios do Brasil, há 65 de ciclismo e 49 de MTB (ver mapa). Este avanço da nova modalidade é mais evidente nos estados de programação maior como em SP, onde há 19 eventos de ciclismo e 23 de MTB; MG: 3 de ciclismo e 7 de MTB; MT: 8 de ciclismo e 7 de MTB; SC: 9 de ciclismo e 6 de MTB.

Em adição a estes quantitativos, nota-se que há apenas quatro velódromos no território nacional, destacando-se o de Tarumã, em Curitiba-PR (renomeado recentemente como “Irineu Marinho”), que abrigou em 2001 o Campeonato Brasileiro de Ciclismo – Pista, como também os Jogos Sul Americanos daquele ano em onze provas da modalidade. Uma melhoria quanto a este tipo de instalação para as provas de ciclismo deverá ocorrer com os Jogos Pan-Americanos de 2007, no Rio de Janeiro-RJ, cujas obras já iniciadas incluem um velódromo na área do Autódromo na Barra da

Tijuca (zona sul da cidade). Entretanto, há que se cogitar na relação da insuficiência de instalações com o rendimento inexpressivo nas provas de pista por parte de ciclistas brasileiros. A este fator deve-se adicionar deficiências diversas quanto à seleção e preparo de atletas em todas as modalidades do ciclismo desde que o desempenho brasileiro sempre foi discreto nos Jogos Olímpicos. A primeira participação aconteceu em Berlim-1936 com o mérito apenas de presença. Em Roma-1960, Argeton foi destaque em quinta e sexta colocações (embora medalha de ouro no Panamericano de Chicago). Em Munique-1972 repetiu-se o mérito de 1936; em Seul-1988, houve um 20º lugar na prova de estrada; já nos Jogos de 1992 e 1996, não houve destaques. Finalmente, em Sydney-2000, uma equipe promissora de dois representantes masculinos e dois femininos não correspondeu às expectativas.

Restaria, portanto, relatar sobre o ciclismo como esporte recreativo e meio privilegiado de atividade física para a saúde. Neste particular, a longa - e rara entre nações - da tradição do ciclismo no Brasil, far-se-ia presente com grande realce. Ainda hoje se mantém a tradição industrial e centenária do setor como também o país tem se revelado como um dos maiores do mundo no uso (Tabela 1) e fabricação de

bicicletas (Tabela 2). Considerando-se que hoje se define a atividade corporal para transporte e para trabalhos manuais como meio de desenvolvimento de forma física, o Brasil se destaca por ter uma relação de 3,5 habitantes por bicicleta. Por outro lado, o consumo nacional de bicicletas se mostrou crescente durante a última década, período em que a economia em geral se estagnou. Em resumo, o ciclismo é uma das principais atividades físicas em termos de saúde e de recreação no Brasil, com impacto sobre o turismo e sobre as novas formas de associativismo esportivo comunitário e/ou de práticas ambientalistas e radicais.

**Fontes** Mazo, Janice. Capítulo de clubes em Porto Alegre, produzido para o Atlas do Esporte no Brasil em 2003; Nicolini, Henrique. Tietê – O Rio do Esporte, Phorte Editora, São Paulo, 2001, pp. 159 - 169; DaCosta, Lamartine P. & Miragaya, Ana. Worldwide Experiences and Trends in Sport for All. Meyer & Meyer Sport, Aachen, 2002, pp. 675 – 704; [www.ciclismo-rio.com.br](http://www.ciclismo-rio.com.br); Waldemar dos Santos – Federação de Ciclismo do RJ (agradecimentos especiais); [www.caloi.com.br](http://www.caloi.com.br); [www.aswracing.com.br](http://www.aswracing.com.br); [www.fgc.com.br](http://www.fgc.com.br); [www.fpciclismo.org.br](http://www.fpciclismo.org.br); [www.cbc.org.br](http://www.cbc.org.br)

## Modalidades

**Prova de Estrada** é o tipo mais antigo de competição de ciclismo, existindo em vários formatos, incluindo provas de etapas, eventos de um dia e provas contra o relógio.

**Prova de resistência individual** masculino: 240 km (195km) e feminino: 120 km (70km).

**Provas contra o relógio** masculino: 45km e feminino: 20km.

**Mountain-bike** possui quatro modalidades, mas apenas uma é disputada em Jogos Olímpicos, o cross country, na qual o ciclista que completar primeiro o percurso com diversos obstáculos naturais, vence a prova; masculino: 48,7km e feminino: 31,9km. O Downhill é modalidade mais radical do mountain bike: é a decida de trilhas íngremes, no meio da mata com vários obstáculos embora já esteja sendo praticada em ladeiras de asfalto com vários obstáculos.

**Velódromo** as corridas são disputadas em pista de madeira ou concreto, cobertas de resina, com 250m de extensão e inclinação de 41º nas curvas.

**Velocidade Pura** os atletas com menor tempo vão se classificando em baterias. Masculino e feminino – 200m.

**Quilômetro contra o relógio** é simplesmente uma arrancada até a linha de chegada; masculino: 1000m e feminino: 500m.

**Perseguição individual** apenas dois ciclistas disputam a perseguição, cada um larga de um ponto marcado na metade das retas opostas da pista; vence quem ultrapassar o adversário ou completar o percurso em menos tempo; masculino: 4km e feminino: 3km.

**Meio Fundo** é uma mistura de resistência e velocidade; apenas uma bateria com 30 atletas e a cada três voltas, se marca o sprint; o vencedor é o quem tiver o maior número de voltas no menor tempo, com a maior pontuação masculino – 50km e feminino – 30km.

**Velocidade Olímpica** disputado por equipes com três ciclistas cada uma; vence a equipe que fizer em menor tempo os 1000 metros; apenas homens disputam.

**Perseguição por equipe** quatro ciclistas largam de lados opostos, completando 14 voltas; vence a equipe que terminar primeiro o percurso com três atletas ou aquela cujo terceiro componente ultrapassar o terceiro da equipe adversária; masculino: 4km.

**Madison** é uma corrida de equipes de dois ciclistas que se alternam na pista, enquanto um descansa pedalando no alto, o outro corre em baixo; durante uma hora, as duplas tentam completar mais voltas do que as rivais, pontuando a cada 20 voltas; vence quem somar mais pontos, sendo disputada apenas por homens.

**Keirin** estreou nos Jogos Olímpicos de Sydney, 2000; a modalidade é disputada em oito voltas, com os ciclistas pedalando atrás de uma motocicleta nas primeiras cinco voltas e meia; a moto dita o ritmo da corrida em 25km/h, gradualmente acelera até 45km/h e deixa a pista quando faltam duas voltas e meia para o final; os atletas partem para um sprint final até que o primeiro cruze a linha de chegada.

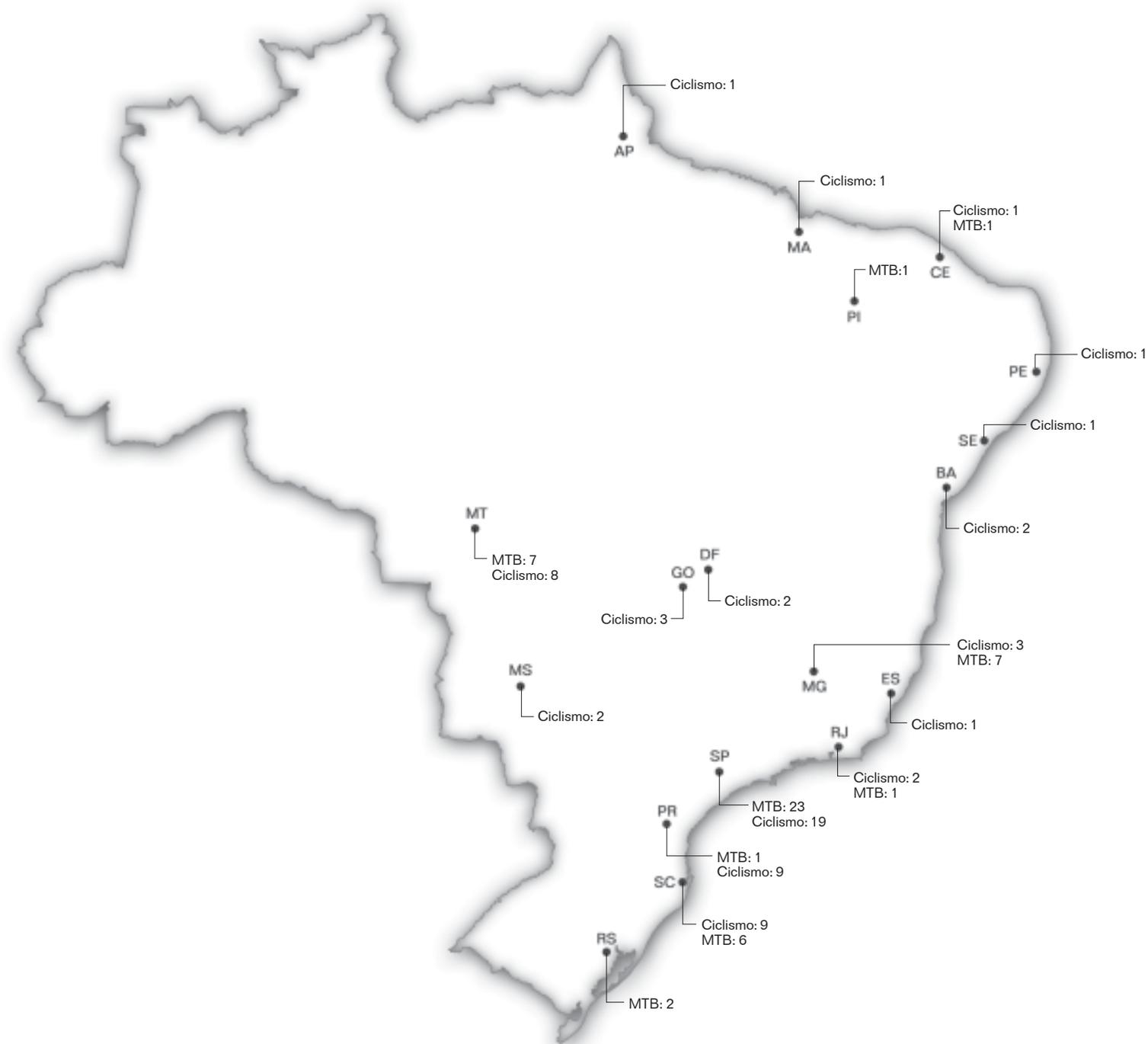
**BMX (bycycle moto cross)** o bicicross mescla técnicas do motocross e do ciclismo em pistas de barro ou terra, formando um circuito fechado com obstáculos que simulam pequenos morros/montes com ondulações variadas em extensões entre 300 a 420m (campeonatos oficiais), mas podendo ser praticado também em outros ambientes. Esta prova foi incorporada no programa olímpico em 2003, com início marcado para os Jogos de Beijing, em 2008.

## Programa de competições da CBC e federações por estado, 2003

Program of CBC competitions and federations per state, 2003

### Provas de ciclismo (n=65) e de mountain bike – MBT (n=49)

Cycling (n=65) and mountain bike (n=49) competitions per state, 2003



**Tabela 2 / Table 2**

### Fabricação e mercado de bicicletas no Brasil, 1991 – 2002

Bicycles in Brazil - industry and market, 1991 - 2002

**Tabela 1 / Table 1**

### Número de bicicletas em uso no Brasil – 2001

Number of bicycles in Brasil per region – 2001

REGIÃO	FROTA ESTIMADA	%
Sudeste	21.000.000	43,8
Nordeste	12.500.000	26,0
Sul	7.000.000	14,6
Centro-Oeste	3.500.000	7,3
Norte	4.000.000	8,3
TOTAL	48.000.000	100,0

Fonte / source: Abraciclos, 2003

	INDÚSTRIA NACIONAL		IMPORTAÇÕES		MERCADO
	Grandes Fabricantes	Médios Fabricantes	Montadas	Partes e Peças	US\$ / Total
1991	2.035.000	107.000	35.402	22.111	17.747.280 / 2.199.513
1992	2.403.000	126.000	66.536	46.029	22.178.220 / 2.641.565
1993	3.971.000	298.000	312.554	279.746	81.515.287 / 4.861.300
1994	4.196.000	315.000	552.016	565.779	118.811.420 / 5.628.795
1995	3.217.000	280.000	340.125	1.998.456	169.070.799 / 5.835.581
1996	2.975.000	405.000	162.366	961.618	85.113.464 / 4.503.984
1997	3.091.000	505.000	449.770	522.197	92.920.910 / 4.567.967
1998	3.000.000	900.000	159.404	250.150	49.515.691 / 4.309.554
1999	3.300.000	1.000.000	135.000	194.828	37.984.110 / 4.629.828
2000	3.500.000	1.050.000	69.659	204.791	39.909.738 / 4.824.450
2001	3.700.000	1.100.000	52.000	183.000	36.112.524 / 5.035.000
2002	3.850.000	900.000	34.000	75.000	31.217.137 / 4.859.000

Fontes / sources: Abraciclos e Secex/Decex