



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA  
CENTRO DE HUMANIDADES  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
CAMPUS III – GUARABIRA-PB  
LICENCIATURA EM GEOGRAFIA**

**LINHA DE PESQUISA**  
Geografia, Planejamento e Gestão Ambiental

**SEVERINO DO RAMO SILVA**

**GEOGRAFIA, CICLISMO DE AVENTURA E PAISAGEM**

**GUARABIRA/PB**

**2022**

**SEVERINO DO RAMO SILVA**

**GEOGRAFIA, CICLISMO DE AVENTURA E PAISAGEM**

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC – MONOGRAFIA), apresentado à Coordenação do Curso de Geografia da Universidade Estadual da Paraíba – UEPB, enquanto requisito obrigatório para a obtenção do título de **Licenciatura em Geografia**, com linha de pesquisa em: Geografia, Planejamento e Gestão ambiental, desenvolvida sob a orientação do Prof. Dr. Belarmino Mariano Neto.

**GUARABIRA/PB**

**2022**

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

S586g Silva, Severino do Ramo.  
Geografia, ciclismo de aventura e paisagem [manuscrito] /  
Severino do Ramo Silva. - 2022.  
51 p. : il. colorido.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Humanidades, 2022.

"Orientação : Prof. Dr. Belarmino Mariano Neto ,  
Coordenação do Curso de Geografia - CH."

1. Ciclismo. 2. Geografia. 3. Paisagem. I. Título

21. ed. CDD 910

**SEVERINO DO RAMO SILVA**

**GEOGRAFIA, CICLISMO DE AVENTURA E PAISAGEM**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à  
Coordenação do Curso de Geografia da  
Universidade Estadual da Paraíba – UEPB,  
enquanto requisito obrigatório para a obtenção  
do título de Licenciado em Geografia.

Aprovada em \_19\_/07/\_2022\_

**BANCA EXAMINADORA**



---

**Prof. Dr. Belarmino Mariano Neto (Orientador)**

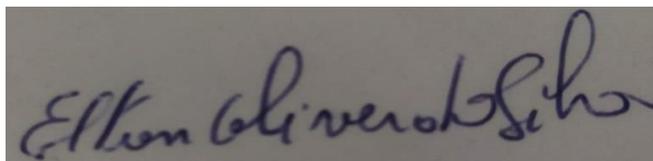
Departamento de da UEPB  
Doutor em Sociologia pela UFCG/UFPB



---

**Prof. Dr. Leandro Paiva do Monte Rodrigues (Examinador)**

Departamento de da UEPB  
Doutor em Geografia pela UFRN



---

**Prof. Ms. Elton de Oliveira da Silva (Examinador)**

Sec. de Est. da Educação (SEECT/PB).  
Mestre em Geografia pela UFPB.

Dedico aos amigos e amigas que fiz durante as trilhas de ciclismo. Em especial ao Grupo 100 Fingimento, com o qual tenho a hora de pedalar.

“Nada se compara ao simples prazer de pedalar” (John F. Kennedy)

## **Agradecimentos**

Primeiramente a Deus por me proporcionar o dom da vida, pois sem Ele nada poderia. Com as orientações para o divino, conseguimos erguer a cabeça para o céu e pedir paz de espírito.

Aos meus pais familiares e amigos, pois são a base para tudo em nossas vidas.

A todos os professores dos cursos de Geografia da UEPB por terem contribuído durante esse período de formação acadêmica, junto com eles aos servidores técnicos pois sempre estiveram prontos a nos servir.

Ao Prof. Dr. Belarmino Mariano Neto, pela orientação, apoio e colaboração na elaboração desse trabalho. Foi um incentivador de todas as horas.

Aos membros da banca examinadora, professor Prof. Dr. Leandro Paiva do Monte Rodrigues e Prof. Ms. Elton de Oliveira da Silva, pois dedicaram seus tempos em avaliar e contribuir construtivamente para que o estudo se torne mais completo e melhor apresentado.

Aos meus colegas da turma, que ao longo do curso se tornaram peças importantes na minha vida.

Aos amigos do ciclismo de Guarabira, sem citar nomes, pois são centenas, mais todos e todas são importantes, em ceder imagens, em fazer trilhas e como irmãos e irmãs, sempre cuidadosos com a vida de cada um de nós.

Ao povo paraibano, pois com seus impostos contribuiu para que a UEPB pudesse oferecer um ensino público, gratuito e de qualidade, gerando a formação de milhares de profissionais em diferentes áreas do ensino superior.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Desenho do primeiro protótipo de bicicleta de Leonardo da Vinca – 1490.....	20
Figura 2 – brinquedo “celerífero”, realizado pelo Conde de Civrac em madeira.....	20
Figura 3 – A bicicleta do alemão Drais de 1817.....	21
Figura 4 – Gravura que mostra a invenção de Von Drais em funcionamento.....	21
Figura 5 – Biciletas no Japão .....	23
Figura 6 – Mulheres usando bicicletas.....	23
Figura 7 – A evolução da bicicleta até a mountain bike do século XXI.....	24
Figura 8 – Bicicleta Modelo de barra circular da Monark.....	26
Figura 9 – Bicicleta Modelo Caloi Barra Forte.....	26
Figura 10 – Modelo de caloi 10 machas.....	26
Figura 11 – Modelo Caloi Ceci.....	26
Figura 12: Foto do grupo ciclista Guarás da Serra.....	30
Figura 13 – Grupo 100 fingimento no Cruzeiro de Roma, zona rural de Bananeiras/PB.....	31
Figura 14 – Encontro Comemorativo do grupo Corujas bike Clube.....	31
Figura 15 – Grupo equipe Bike Cana, centro de Guarabira/PB.....	32
Figura 16 – Equipe Saia de Bike, zona rural de Guarabira/PB.....	32
Figura 17 – Equipe Solta o Freio, Barragem de Tauá, Cuitegi/PB.....	32
Figura 18 – Equipe Poderosas de Bike de Guarabira/PB.....	32
Figura 19 – Equipe Gira Catraca na zona rural de Guarabira/PB.....	32
Figura 20 – Equipe Alto Giro, Centro de Guarabira/PB.....	32
Figura 21 – Entrada principal do Memorial do Padre Ibiapina – Solânea/PB.....	34
Figura 22 – Trilha rural para o Santuário do Padre Ibiapina, em Pirpirituba/PB.....	34
Figura 23 Trilha Rural para o Padre Ibiapina, Frei Damião em Guarabira-PB.....	34
Figura 24 – Trilha Do Padre Ibiapina, Subida da Cachoeira do Roncador em Borborema-PB	34
Figura 25 – Equipe 100 fingimento no Cruzeiro de Roma, Bananeiras/PB.....	36
Figura 26 – Equipe 100 fingimento na igreja do Cruzeiro de Roma, Bananeiras/PB.....	36
Figura 27 – Equipe 100 fingimento no Túnel Samambaia, lado de Borborema/PB.....	37
Figura 28 – Equipe 100 fingimento na igreja do Cruzeiro de Roma, Bananeiras/PB.....	37
Figura 29 – Equipe 100 fingimento na chegada da Cachoeira do Roncador, Pirpirituba/PB Túnel Samambaia, lado de Borborema/PB.....	38
Figura 30 – Equipe 100 fingimento na Cachoeira do Roncador/PB.....	38
Figura 31 – Equipe Poderosas de bikes na chegada da Cachoeira do Ouricuri, Pilões/PB.....	39
Figura 32 – Poderosas de Bikes na cachoeira de Ouricuri, Pilões/PB.....	39
Figura 33 – Equipe 100 fingimento na trilha da Serra do Espinho, Pilões/PB.....	40
Figura 34 – Equipe 100 fingimento no Cruzeiro do Espinho, Pilões/PB.....	40
Figura 35 – Equipe 100 fingimento na subida de Serra do Espinho, Pilões/PB.....	40
Figura 36 –Mirante da Palmeira na Serra do Espinho, Pilões/PB.....	40
Figura 37 – Equipe 100 fingimento na trilha da barragem do Tauá, Cuitegi/PB.....	41
Figura 38 – Equipe 100 fingimento no tbalde da barragem do Tauá, Cuitegi/PB.....	41
Figura 39 – Equipe 100 fingimento na trilha da barragem do Tauá, Cuitegi/PB.....	41
Figura 40 – Bicicleta as margens da barragem do Tauá, Cuitegi/PB.....	41
Figura 41 – Equipe 100 fingimento na trilha do geoparque da Pedra Boca, Araruna/PB.....	42
Figura 42 – Equipe 100 fingimento no geoparque da Pedra da Boca, Araruna/PB.....	42
Figura 43 – Bicicleta da Equipe 100 fingimento no Castelo de Zé dos Montes, Sítio Novo/RN	43
Figura 44 – Equipe 100 fingimento no Castelo de Zé dos Montes, Sítio Novo/RN	43
Figura 45 – membro Equipe 100 fingimento, apreciando a paisagem da Baía da Traição/PB	43
Figura 46 – Equipe 100 fingimento passando por Rio Tinto PB, Litoral Norte.....	43
Figura 47 – Equipe 100 fingimento na travessia de barco para a praia de Pipa/RN.....	44
Figura 48 – Equipe 100 fingimento na praia de Pipa/RN.....	44
Figura 49 – Equipe 100 fingimento no mirante o dede de Deus, Conde/PB.....	44
Figura 50 – Equipe 100 fingimento na falésia da praia de Carapibus, Conde/PB.....	44
Figura 51 – Bicicleta da Equipe 100 fingimento na praia de Coqueirinho Conde/PB.....	45
Figura 5 2– Detalhes da praia de Coqueirinho, Conde/PB.....	45

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

<b>CAGEPA</b>	COMPANHIA DE ÁGUAS E ESGOTOS DA PARAÍBA
<b>CH</b>	CENTRO DE HUMANIDADES
<b>DF</b>	DISTRITO FEDERAL
<b>DG</b>	DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
<b>IBGE</b>	INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA
<b>PB</b>	PARAÍBA
<b>RN</b>	RIO GRANDE DO NORTE
<b>UEPB</b>	UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
<b>UCI</b>	UNION CYCLISTE INTERNACIONALE

**043 – Licenciatura em Geografia**

**GEOGRAFIA, CICLISMO DE AVENTURA E PAISAGEM**

**LINHA DE PESQUISA: Geografia, Planejamento e Gestão Ambiental**

**Autor: SEVERINO DO RAMO SILVA**

**Orientador: Prof. Dr. Belarmino Mariano Neto (UEPB/CH/DG)**

**Examinador: Prof. Dr. Leandro Paiva do Monte Rodrigues (UEPB/CH/DG)**

**Examinador: Prof. Ms. Elton de Oliveira da Silva (SEECT/PB)**

## **RESUMO**

Este trabalho apresenta uma temática relevante que é a relação da bicicleta com a Geografia no contexto de encontros dos envolvidos com as diferentes paisagens. Uma vez que, esta modalidade, tanto é um esporte de lazer que consiste na prática de pedalar e de conhecer novos ambientes, através do uso da bicicleta de forma não competitiva, mas sim para realizar passeios e viagens buscando usufruir de um lazer, como uma alternativa de aproveitamento para conscientização ambiental e qualidade de vida. Foi feito um breve histórico sobre a invenção da bicicleta e sua chegada no Brasil, assim como o conceito de ciclismo e seu desenvolvimento no Brasil e no mundo, como também a importância de conhecimentos que o praticante deve ter ao se preparar para uma viagem ciclo-ecológica, para tornar a prática, uma atividade segura e saudável. O objetivo deste trabalho foi de analisar o aumento de uso da bicicleta como meio de transporte para a realização do ciclismo de aventuras ressaltando o aumento dos grupos ciclistas da cidade de Guarabira-PB, na última década, a partir da pesquisa realizada com os integrantes destes grupos, assim como também, viabilizar a visita aos principais atrativos, em que o pesquisador esteve diretamente envolvido, através de uma nova forma de conhecer e percorrer seus trajetos tendo como a bicicleta o meio de transporte utilizado por estas equipes. Como considerações finais, a pesquisa mostrou a importância das atividades ciclísticas, em Guarabira e nas regiões imediatas e intermediárias, ultrapassando estes limites até o litoral paraibano e norte-rio-grandense.

**Palavras-Chave: Ciclismo, Geografia e Paisagem**

**043 – Licenciatura em Geografia**

**GEOGRAFIA, CICLISMO DE AVENTURA E PAISAGEM**

**LINHA DE PESQUISA: Geografia, Planejamento e Gestão Ambiental**

**Autor: SEVERINO DO RAMO SILVA**

**Orientador: Prof. Dr. Belarmino Mariano Neto (UEPB/CH/DG)**

**Examinador: Prof. Dr. Leandro Paiva do Monte Rodrigues (UEPB/CH/DG)**

**Examinador: Prof. Ms. Elton de Oliveira da Silva (SEECT/PB)**

## **ABSTRACT**

This work presents a relevant theme, which is the relationship between the bicycle and Geography in the context of the meetings of those involved with the different landscapes. Since this modality is both a leisure sport that consists in the practice of pedaling and getting to know new environments, through the use of the bicycle in a non-competitive way, but to carry out tours and trips seeking to enjoy leisure, as a alternative use for environmental awareness and quality of life. A brief history was made about the invention of the bicycle and its arrival in Brazil, as well as the concept of cycling and its development in Brazil and in the world, as well as the importance of knowledge that the practitioner must have when preparing for a cyclo-cycling trip. ecological, to make the practice a safe and healthy activity. The objective of this work is to evidence the increase in the use of the bicycle as a means of transport for the accomplishment of the adventure cycling, emphasizing the increase of cyclist groups in the city of Guarabira/PB, in the last decade, from the research carried out with the members of these groups. , as well as making it possible to visit the main attractions, in which the researcher was directly involved, through a new way of knowing and traveling through their paths, using the bicycle as the means of transport used by these teams. Et end considerations, the research showed the importance of cycling activities, in Guarabira an in the immediate and intermediate regions, going beyond these limits to the coast of Paraíba and Norte-riograndese.

**Keywords: Cycling, Geography and Landscape**

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>13</b>
<b>2 REFERENCIAL TEÓRICO E METODOLÓGICO: UM BREVE HISTÓRICO DO DESENVOLVIMENTO DA BICICLETA E DO CICLISMO.....</b>	<b>17</b>
2.1 HISTÓRIA DA ORIGEM E DESENVOLVIMENTO DA BICICLETA.....	19
2.2 OS AVANÇOS DO CICLISMO NO SÉCULO XX.....	24
<b>3 RESULTADOS E DISCUSSÕES: GRUPOS CICLISTAS DE GUARABIRA-PB.....</b>	<b>28</b>
3.1 DESENVOLVIMENTO MATERIAL DAS BICICLETAS E PRIMEIROS GRUPOS DE CICLISTAS EM GUARABIRA.....	28
3.2 TRILHAS CICLISTICAS REALIZADOS PELOS GRUPOS DE GUARABIRA.	33
<b>4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>46</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>48</b>

# 1 INTRODUÇÃO

Este trabalho apresenta uma temática relevante que é a relação da bicicleta com a geografia e enquanto estudante curso me aventurei em fazer esse estudo, a partir de um grupo de ciclistas e amigos que vivem e trabalham em Guarabira e com os quais compartilho momentos de lazer e aventuras com pedaladas tanto urbanas, quanto rurais, em Guarabira e nas regiões circunvizinhas.

A bicicleta é modalidade de transporte, mas também serve para exercícios físicos, aventuras e até mesmo turismo, em que os ciclistas se inserem nas paisagens e desfrutam de momentos incríveis com amigos familiares e o meio ambiente em geral. Através do uso da bicicleta de forma não competitiva, mas sim para realizar passeios e viagens buscando usufruir de um lazer, como uma alternativa de aproveitamento do lazer com conscientização ambiental e qualidade de vida.

Em relação a geografia em duas rodas, assim nasceu o “Grupo Ciclista 100 Fingimentos” e ao participar do mesmo, passei a me interessar em escrever o TCC para a conclusão do Curso de Licenciatura em Geografia, a partir das experiências vividas e a participação direta, tanto na organização de trilhas, quanto no registro de imagens e na reflexão ambiental sobre as diferentes paisagens experimentadas ao longo dos nossos pedais.

Para a construção dessa pesquisa, tivemos que fazer um breve histórico sobre a invenção da bicicleta e sua chegada no Brasil, assim como o conceito de ciclismo na perspectiva ambiental ou ecológica e seu desenvolvimento no Brasil e no mundo, como também a importância de conhecimentos que o praticante deve ter ao se preparar para uma viagem de bicicleta, mesmo que seja de curta ou média distância, para tornar a prática, uma atividade segura e saudável.

O objetivo com este trabalho é evidenciar o aumento de uso da bicicleta como meio de transporte para a realização do ciclismo de aventuras e desfrutes ambientais, ressaltando o aumento dos grupos ciclistas da cidade de Guarabira-PB, na última década, a partir da pesquisa realizada com os integrantes destes grupos, assim como também, viabilizar a visita aos principais atrativos da

Região imediata de Guarabira-PB (IBGE, 2017), através de uma nova forma de conhecer e percorrer seus trajetos tendo como a bicicleta o meio de transporte utilizado por estas equipes, uma vez que esta região apresenta paisagens favoráveis a prática do cicloturismo.

Do ponto de vista teórico realizamos uma pesquisa bibliográfica através de sites e portais da internet, pois a pandemia nos impediu de pesquisas bibliográficas em livros e nas bibliotecas, bem como, por sabermos que o tema ainda é pouco explorado em nossa área de estudo. Mesmo assim, foi satisfatório, pois existem muitos portais especializados no tema, além de pesquisas já realizadas fazendo relações da bicicleta com o meio ambiente e as questões paisagísticas e de saúde humana.

Definimos como categoria de análise a geografia da paisagem na perspectiva de Santos (2004), pois para além do que a nossa vista pode alcançar, a paisagem ganha muitos significados dentro da geografia, desde as paisagens naturais, as paisagens humanizadas, ou aquelas que sofreram alterações técnicas das ações humanas.

Como afirma Santos (2004), as paisagens exprimem as heranças locais em que os homens atuam e transforma a natureza, logo, são ricas em formas e feições que merecem nossa atenção direta. No olhar dos ciclistas, a paisagem são cenários em movimentos leves, suaves, de quem pedala com a intenção de consumir aqueles pacotes de imagens, que vão se tornando memórias relativas e conhecimentos espaciais.

Para Gomes (2001), as paisagens estão relacionadas com a cultura humana interferindo diretamente na natureza, ganha sentido na medida em que os grupos humanos promovem alterações no ambiente, gerando nossos símbolos e significados. Assim, em nosso estudo, trabalhamos com as aventuras ciclísticas em ambientes naturais e em área que foram modificadas pela cultura humana, gerando novos sentidos e significados.

A paisagem tem sua existência condicionada pela capacidade do indivíduo reter, reproduzir e distinguir elementos significativos (culturais ou naturais, circunstanciais ou processuais, adventícios ou genuínos, entre outros aspectos) desse mosaico construído. A paisagem evoca significados a partir dos signos e valores atribuídos. Esses signos assumem amplo espectro de

propriedades e escalas numa grade semântica própria. (GOMES, 2001, p. 56/57).

Com base no pensamento de Gomes (2001), nos encontramos com ambientes naturais, ressignificados pela ação humana. Áreas de serras, de planalto e vale de rios, seguidos por construções humanas com sentidos simbólicos e religiosos, ao exemplo das cachoeiras, igrejas, centros de fé, como o Cruzeiro de “Roma, Memorial” de “Frei Damião” e/ou “Memorial do Padre Ibiapina”, e várias outras paisagens que visitamos através do ciclismo.

Entre os teóricos da paisagem, Dardel (2011) nos convida para refletir que a paisagem não deve ser aprisionada pelas ideias e conceitos da ciência, pois os sentidos e afetividades humanas estão em apreciar a terra como um lugar de realizações, sendo as paisagens uma dessas grandezas da natureza. “A paisagem se unifica em torno de uma totalidade, afetiva dominante, perfeitamente válida ainda que refratária a toda redução puramente científica”. (DARDEL, 2011, p. 31).

A metodologia adotada foi simples, tratamos de realizar um estudo a partir da observação participante (WHAYTE, 2005), por ser membro do grupo de ciclistas e acompanhar quase todas as aventuras propostas ao longo dos cinco (05) anos de existência, apesar do período de 2020 a 2021 ter sido muito atrapalhado pela pandemia de Covid-19, o que nos obrigou a pedalar em pequeno número de participantes, para evitarmos as aglomerações. Mesmo assim, podemos afirmar que o ciclismo foi uma importante atividade para nos fortalecermos diante de um mundo adoecido.

Para Whyte (2005), o envolvimento do pesquisador diretamente com seu objeto de pesquisa, quando ele sistematiza sua participação e passa a observar os detalhes das relações dos acontecimentos, a pesquisa flui com muita facilidade. O importante é observar e não gerar nenhum tipo de indagação, de fala. O simples e consciente ato de observar, pode gerar importantes descobertas dos fenômenos observados em seus detalhes e nuances.

Ainda dentro da metodologia, consideramos o registro de imagens e o arquivo do grupo, bem como a definição dos roteiros de viagens ou pedaladas, foi essencial para a organização dos resultados e discussões em nosso estudo, pois, em se tratando de meio ambiente, seja urbano ou rural, se consideradas

as paisagens que os ciclistas desfrutam, sabemos que, como diz o filósofo chinês Confúcio: “uma imagem vale por mil palavras”.

Então, lançamos nessa ideia que se tornou expressão popular em todo o mundo para considerar que, nas nossas pedaladas, o registro fotográfico, além de pequenos vídeos, se transformou em rico acervo documental para essa pesquisa. com esses registros e com os roteiros de viagens, traçamos uma evolução histórica do grupo e do rico experimento que é pedalar com uma equipe de amigos e familiares, além de amigos e amigas, em que se torna uma irmandade de ciclistas.

Feita esta apresentação ao tema, consideramos em nossas pesquisas que, atualmente diversas cidades em várias partes do mundo tem aplicado incentivos ao uso da bicicleta, que em meio à crise econômica atual é um meio de transporte de baixo custo e sustentável, além de facilitar deslocamentos diários. Vários sites e portais divulgam artigos estimulando o uso dessas temáticas voltadas para o ciclismo e com o processo de globalização, também ocorreu uma maior integração dos mercados de bicicletas, com novas marcas, modelos e diferentes níveis de aperfeiçoamento tecnológico e de materiais, atraindo nos interessados em pedalar (SMETHUST, 2015).

Esperamos que os leitores se interessem pelo tema, pois a geografia enquanto uma ciência que estuda lugares, paisagens, territórios e o meio ambiente em si, seja urbano ou rural, quando é feito em duas rodas, nos permite tanto aprender, quanto desfrutar dessa realização. O professor Mariano Neto, orientador dessa pesquisa e um dos estimuladores para essa escolha, contou que quando chegou em Guarabira, devido ao ambiente rico em paisagens planálticas e serranas, despertou o interesse e até iniciou pesquisas sobre a prática do ciclismo na perspectiva geográfica, chegando a orientar trabalhos, como o realizado pelo prof. Leandro Paiva, sobre as “Trilhas do Padre Ibiapina” (RODRIGUES; MARIANO NETO, 2007).

O ciclismo abre campo de pesquisa para uma área a ser desenvolvida, promover passeios proporcionais a todas as idades e níveis, conscientizar a educação no trânsito e o uso dos equipamentos que são importantes para qualquer atividade ciclística como o capacete, luvas, óculos e refletos nas bicicletas e vestimentas.

## **2 REFERENCIAL TEÓRICO E METODOLÓGICO: UM BREVE HISTÓRICO DO DESENVOLVIMENTO DA BICICLETA E DO CICLISMO**

Com base no que pesquisamos, pode ser constatado a variante de possibilidades que o ciclismo pode proporcionar e que está ao alcance de todos que possam praticar o ciclismo podendo atingir grandes proporções. Ao alcance de quase todas as pessoas, pois existem bicicletas para todas as idades e todas as classes sociais, tornando-se no melhor meio de transporte de baixo custo para pequenas e médias distâncias. A bicicleta pode promover o ecoturismo e as pesquisas em áreas de difícil acesso, entre outras que carros e motos não conseguem alcançar, pois a bicicleta tanto é um meio de transporte, como devido ao seu baixo peso relativo, também pode ser carregado pelo ciclista.

Decidimos fazer este trabalho, de modo que possa apresentar o ciclismo como uma possibilidade de usufruir do lazer com conscientização de preservação do meio ambiente e com a qualidade de vida, por meio de roteiros locais e intermunicipais, através de um tipo de turismo como pouco impacto ao meio ambiente, concentrado na percepção de sustentabilidade, uma vez que proporciona também uma melhoria para saúde, já que está ligado à atividade física, sendo uma meio de transporte de utilização para os usuários de bicicletas em Guarabira e região.

Com nossa pesquisa foi possível constatar que os estudos analisam o processo que a bicicleta sofreu desde sua invenção até se tornar um produto de luxo no final do século XIX, com o desenvolvimento tecnológico e a redução dos custos de produção, a bicicleta se popularizou e passou a ser um bem de consumo de amplo acesso (SCHETINO, 2008; ROSEN; COX; HORTON, 2007).

A bicicleta vem sendo apreciada como alternativa aos meios de transportes motorizados, a sua utilização também traz benefícios diversos ao indivíduo e a sociedade, pois aumenta a atividade física, diminui custos financeiros como também a poluição do ar e sonora. Foi nessa pegada ecológica que nos interessamos em pesquisar esse tema na perspectiva da geografia.

Não gostamos do termo, mas este veículo em duas rodas é um importante meio de transporte para o desenvolvimento de atividades locais e quando preparados os ciclistas conseguem atingir escalas regionais,

favorecendo a valorização do patrimônio natural e construído da região através de diferentes paisagens e de conhecimento sobre novos ambientes.

De acordo com Schetino (2007) entre os vários inventos ou criações técnicas da modernidade, uma delas foi a bicicleta e com ela o ciclismo, assim como o esporte que também se tornou algo comum ao longo do final do século XIX e início do século XX.

O processo de “nascimento” de uma invenção é algo complexo, e geralmente não ocorre de forma repentina. Assim foi com a bicicleta. Desde os primeiros desenhos, modelos, protótipos e esquemas que lembram, mesmo que de longe essa máquina de duas rodas, muito tempo e avanços tecnológicos – além da dedicação de pessoas no desenvolvimento dessa máquina – foram necessários até que a mesma sofresse as transformações que a fizessem ser reconhecida como a bicicleta (SCHETINO, 2007, p. 3).

Seu uso como transporte para esta modalidade urbana ou rural ajuda no maior contato do ciclista com o ambiente por onde passa, proporciona melhor apreciação dos lugares e das paisagens permitindo maior interação com pessoas durante o percurso. De bicicleta você se encontra em uma relativa velocidade, podendo interagir diretamente com a paisagem e com as pessoas locais.

Para Fernandes (2022), ao resenhar a obra de Pivato (2019), sobre a “*storia sociale dela biciletta*”, afirma que a bicicleta moderna é um dos produtos da sociedade industrial capitalista que foi desenvolvida ao final do século XIX e início do século XX, inicialmente no continente europeu e que rapidamente se espalhou para a América do Norte, trazendo em sua invenção diferentes reações como medo, horror e encantamento pelo que ficou conhecido como o “cavalo de aço”.

Quando pensamos em ciclismo nos referimos a aventura, a liberdade, a exploração de lugares diferentes, seja em paisagens distantes ou em nossa própria cidade, principalmente quando interagimos com participantes de outros grupos ciclistas que praticam cicloturismo.

Como afirma Smethust (2015) em seus estudos, o cicloturismo já tem seguidores em todo mundo, tem rotas para iniciantes, mais aventureiros, com diferentes níveis de dificuldade, planas, com ganho de elevação considerável e

ainda as perfeitas para viagens em família. Existem caminhos diferentes para diversos gostos e perfis de ciclistas, mas que mantêm um traço em comum: passam por cenários espetaculares, que vão de regiões montanhosas a outras que percorrem percursos e águas e vilarejos.

A pesquisa aponta que a tradição do ciclismo é motivada pelos grupos de ciclismo, associações, agências especializadas em passeios de bicicletas e grupos ciclistas que incentivam atividades ciclísticas, os quais podem ser encontrados em várias partes do mundo, todos com o mesmo objetivo: pelo prazer de pedalar, viajar, estar com amigos e fazer novos amigos (SCHETINO, 2008; ROSEN; COX; HORTON, 2007). Estes são apenas alguns dos argumentos que nos guiaram por essa pesquisa.

Traçamos como metodologia o levantamento de dados sobre o aumento do uso da bicicleta na cidade de Guarabira-PB, nos últimos dez anos, através de um estudo do aumento dos grupos ciclistas desta cidade, com base no resultado de entrevistas e observações realizadas com os membros destes grupos, que vem mostrando um bom crescimento na última década. resultantes das informações fornecidas pelo coordenador de cada equipe ciclista.

## 2.1 HISTÓRIA DA ORIGEM E DESENVOLVIMENTO DA BICICLETA

Para fazermos esse capítulo foi preciso uma pesquisa em portais, sites oficiais e blogs que tratam do tema do ciclismo e que apresentam um pouco da história de origem da bicicleta e do ciclismo. De acordo com o blog novo via pedal, o primeiro projeto em desenho de uma bicicleta, ocorreu ao final do século XV e início do século XVI, projetado pelo italiano Leonardo Da Vinci. Assim como vários outros desenhos e obras deixadas pelo artista, uma delas é a possibilidade para um novo objeto para o deslocamento das pessoas. Claro que esse engenho técnico só iria ganhar forma e materialidade com os processos da revolução industrial e o ferro ou o aço, como afirma Pivato (2019), quando expressa a ideia da indústria capitalista em criar um “cavalo de aço”. Ou seja, algo muito parecido com os desenhos originais de Da Vinci, mas completamente diferente e revolucionário para a época.

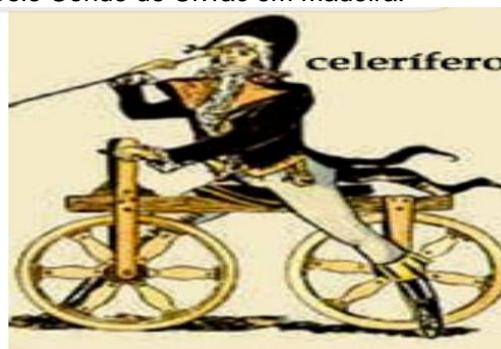
No portal do Governo do Paraná (2022), na seção de esporte, temos uma rápida história da criação da bicicleta, seguindo o desenho do artista Da Vinci e o considerando como o inventor, entre (1453-1519). O intrigante é que esse projeto ficou guardado por mais de dois séculos, até que em 1790, o Conde de Civrac produz um protótipo em madeira e batiza a bicicleta de “celerífero”, que se transformará na primeira bicicleta a sair do papel (NOVO VIA PEDAL, 2020) (Figuras 1 e 2):

Figura 1 – Desenho do primeiro protótipo de bicicleta de Leonardo da Vinca – 1490.



Fonte: novo.viapedal.com/blog (2020)

Figura 2 – brinquedo “celerífero”, realizado pelo Conde de Civrac em madeira.



Fonte: novo.viapedal.com/blog (2020)

Como afirma Schetino (2007), a bicicleta é uma invenção da modernidade, e para que isso se consolide foi preciso a criatividade humana e o teste de materiais, pois colocar em prática as invenções da modernidade, passava por investimentos e pesquisas de materiais. A bicicleta que estava em fase de nascimento, ainda teria muitos percalços a sua volta, pois seria preciso a Revolução Industrial para que fossem sendo aperfeiçoadas as ideias e genialidades humanas.

A bicicleta propriamente é fruto da Revolução Industrial, entre o final do século XIX e início do século XX (FERNANDES, 2022), ao resenhar Pivato (2019), argumenta que o capitalismo industrial viu na bicicleta um importante e rápido meio de transporte, mesmo que a sociedade da época visse aquele objeto com temor e desconfiança. Mesmo assim, no começo do século XIX, o alemão Karl Von Drais fez algumas adaptações as primeiras ideias de uma bicicleta, incluindo selim, e um sistema de guidão para fazer curvas (NOVO VIA PEDAL, 2022).

Estes primeiros esboços de bicicletas foram o despertar dos seres humanos para uma das maiores invenções já projetadas pelo homem ao longo

de sua história tecnológica, pois a bicicleta veio a se tornar um objeto multifuncional e serviu de modelo para muitos outros inventos e engrenagens que a Revolução Industrial produziu em seus últimos 300 anos

Estes inventores ainda não tinham uma clara definição de como a bicicleta seria um dos mais revolucionários meios de locomoção das pessoas, mesmo assim, foram adaptando ideias, foram aperfeiçoando o equipamento, com sistema de freios, sela e meios de controle do objeto que ainda se deslocava com a ajuda dos pés em busca de uma velocidade mínima para o movimento de deslocamento dos ciclistas. Daí para a introdução de pedais e selim se passaram mais alguns séculos (Figura 3 e 4):

<p>Figura 3 – A bicicleta do alemão Drais de 1817</p>	<p>Figura 4 – Gravura que mostra a invenção de Von Drais em funcionamento</p>
	
<p>Foto: novo.viapedal.com/blog (2020)</p>	<p>Fonte: Hancock, El País, 2017. Gravura de CHRISTOPHEL FINE ART / GETTY IMAGES</p>

De acordo com Honcock (2017) em esporte, El País, em 2017 completaram-se 200 anos da primeira bicicleta construída na Alemanha e que ainda não tinha as mesmas condições de funcionamento das bicicletas que viriam com a Revolução Industrial propriamente dita, como afirma Schetino (2007), mas já impressionava com seu design e um sistema de direção.

De acordo com Honcock (2017) a bicicleta de Drais é o primeiro registro de patentes para a bicicleta. Um invento pesado, sem pedal com grandes rodas, mas estilosa. Se considerarmos a ideia de patentes como o registro de nascimento das coisas, aí nasceu o que o próprio Karl Drais batizou de “A Máquina Corredora” (HONCOCK, 2017). Como podemos perceber, até que um

grande industrial capitalista se interesse por ideias como essa, era difícil que as ideias ganhassem vida e produção em escala industrial.

Van Drais nem imaginaria que a bicicleta dois séculos para a frente, se tornaria a “menina dos olhos da mobilidade urbana”, como afirma Ayuso (2021), considerando que a bicicleta poderá ser a Nova Revolução Francesa, visto pelo prisma de que, os automóveis saturam e poluem a cidade. A história da conta que, mesmo com a “Máquina Voadora” patenteada, surgem cópias da draisiana, algumas mais desenvolvidas, com o uso de novos materiais como o ferro atrelado a madeira, selim e pedal. (viajes.elpais.com.uy (2020)).

A primeira a ser adaptada com pedais surge em 1839, trinta anos depois, criada pelo ferreiro escocês Kirkpatrick Macmillan. Ele aproveita o conceito da máquina criada por Drais, redesenha a viga central que liga as duas rodas, e adapta um sistema de propulsão por pedais em balanço ligados a um virabrequim no eixo da roda traseira por meio de alavancas. O ciclista aciona o sistema em paralelo à roda dianteira, com os pedais se movimentando para frente e para trás. A bicicleta funcionava bem, mesmo assim não se popularizou Fonte: viajes.elpais.com.uy (2020).

A evolução das primeiras bicicletas, que essa criação passou por tantas e ricas transformações, gerando ao longo dos séculos da Revolução Industrial na Europa, os primeiros passos para o que se tornou um excelente meio de transporte e lazer dos séculos XX e importante meio de transporte para o século XXI, desafiando a própria realidade e as necessidades humanas.

Se fossemos citar todos os processos de inventores e aperfeiçoadores da bicicleta ao longo da história, tiramos que percorrer uma grande distância. No entanto, a Revolução Industrial foi o ponto de eclosão para os novos e melhor adaptados modelos de bicicletas. Que só ganharam mais destaque quando os protótipos chegaram em território inglês entre o final do século XIX (FERNANDES, 2022).

A bicicleta como um meio de transporte para o trabalho dos operários foi uma solução entre o final do século XIX e início do século XX, pois a ideia era simples, era mais fácil manter uma bicicleta do que cavalos, carroças e carruagens. Souza; Silva; Santos (2020) em estudo sobre o uso da bicicleta em entregas já é uma tendência em grandes centros como São Paulo. As autoras consideram a ideia de micro mobilidade e logística. No mundo da primeira para a segunda fase da Revolução Industrial não foi diferente e o melhor exemplo e a expansão da bicicleta no Extremo Oriente e Sudeste asiático.

Estudos divulgados pelo [imperialtous.net/bicycle](http://imperialtous.net/bicycle) (2020), os veículos de duas rodas não demoraram a chegar ao Oriente. Como a Inglaterra dominava uma gigantesca base territorial no mundo, no começo do século XX, já havia algumas bicicletas rodando no Japão. Existem várias referências em desenhos e gravuras. É sabido que colonizadores e missionários levaram a novidade também para China e para Índia (figuras 5 e 6):

Figura 05 – Bicicletas no Japão



Fonte: [imperialtous.net/bicycle](http://imperialtous.net/bicycle) (2020).

Figura 06 – Mulheres usando bicicletas



Fonte: [imperialtous.net/bicycle](http://imperialtous.net/bicycle) (2020).

De acordo com a Union Cycliste Internationale. História do Ciclismo da (UCI, 2022), a bicicleta e o ciclismo começam a ganhar espaço na sociedade, como meio de transporte, lazer e esporte, com destaque para 1893 com o primeiro campeonato mundial de pistas. Em 1896 com a inclusão do ciclismo nos Jogos Olímpicos e, no ano de 1900 com a fundação da UCI, além de várias federações de ciclismo em países europeus (Bélgica, França, Itália, Suíça) e nos Estados Unidos da América do Norte.

Nas duas primeiras guerras do século XX a bicicleta já era do conhecimento dos quatro cantos do mundo, tendo se tornando um importante meio de transportes na Europa, Américas e Extremo Oriente, como Japão, China e Índia ([imperialtous.net/bicycle](http://imperialtous.net/bicycle), 2020).

Estamos diante de uma revolução das bicicletas, pois os interesses por essas estruturas se ampliaram para todos os continentes, com destaque para as classes trabalhadores que passaram a se interessar pela bicicleta enquanto meio de transporte para o trabalho. Em várias partes do mundo a bicicleta se torna equipamento para o esporte e o lazer.

## 2.2 OS AVANÇOS DO CICLISMO NO SÉCULO XX

Como afirma Schetino (2007), a modernidade trouxe a bicicleta e rapidamente se tornou um objeto multiuso, servindo como meio de transporte para curtas distâncias, servindo para o lazer em diferentes idades e sexo e se tornando um importante esporte para ciclistas cada vez mais interessados em corridas de pistas, dando origem a clubes, federações, treinadores e competições profissionais.

Se o século XX é marcado pelo automóvel e pelo petróleo e a gasolina, vale a pena ressaltar que apenas as elites tinham o poder econômico para acessar aos carros. Por outro lado, a bicicleta era mais simples e bem mais barata, gerando um mercado para um público de classe proletária muito maior. Como afirma Schetino (2007), começam a surgir fábricas em várias partes do mundo e a bicicleta que estava basicamente nos países que iniciaram a Revolução Industrial, começou a chegar em vários países como uma mercadoria atrativa. Tendo passado por uma verdadeira revolução entre os protótipos do século XIX e a moderna bicicleta da década de 1980 do século XX (Figura 7):

Figura 7 – A evolução da bicicleta até a mountain bike do século XXI.



Fonte: crisfelix.com.br (2020).

A bicicleta mountain bike, tem o mérito de realizar uma grande mudança no pensar a bicicleta como um todo, muda praticamente tudo, do projeto do quadro e garfo, peças e acessórios; a visão e utilização da própria bicicleta, e finalmente a forma de aproveitamento social deste veículo. Com o mountain bike a bicicleta dobra uma encruzilha da história e traz de volta as duas rodas para o jogo dos transportes.

Baseado nos autores citados, podemos dizer que a bicicleta que foi desenvolvida na Europa entre os séculos XVIII e XIX para as bicicletas dos séculos XX e XXI, tivemos uma verdadeira revolução de modelos, adaptação e materiais dos mais variados possível. Sem sombra de dúvidas, as pesquisas nos permitem observar que o Brasil não ficou de fora dessa revolução, tendo se destacado cada vez mais no cenário internacional, tanto com o desenvolvimento de tecnologias e marcas nacionais, quanto no aumento do uso da bicicleta em todas as modalidades que ela permite.

De acordo com as pesquisas, os primeiros modelos chegaram ao Brasil, vindas da Europa, em especial com a entrada de grandes fluxos migratórios do final do século XIX. Os registros apontam que entre as décadas de 1950 e 1970, o Brasil possuía trinta fabricantes que produziam cinquenta marcas/modelos de bicicletas. A maioria fabricava modelos em vários tamanhos, geralmente 28, 26, 24, 22 e 20, em polegadas e referente ao tamanho da roda (revistabicicleta.com, 2020).

De acordo com o blog das monaretas.file (2020), a fábrica de bicicleta Monark S.A, se tornou uma marca reconhecida em todo o país. Em 1948 em São Paulo foi fundada a primeira fábrica da Monark de importadora e montadora se tornou uma fabricante de bicicletas.

As bicicletas brasileiras no início de sua fabricação, eram reconhecidamente resistentes e excelentes meios de transportes, tanto na cidade, quanto no campo. As duas principais fabricantes, sempre mantiveram uma firme disputa de qualidade e de modelos.

As pesquisas no blog das monaretas.file (2020), dão conta que a marca Caloi inaugurou sua primeira fábrica em 1949, em que apresentou o modelo

“Barra Dupla”, um modelo inspirado na Schwinn. As bicicletas Monark e Caloi se tornaram campeãs de venda durante mais de meio século (Figuras 8 e 9):

Figura 8 – Modelo de barra circular da Monark



Fonte: blogdasmonaretas.files(2020)



Fonte: blogdasmonaretas.files(2020)

Além desses modelos mais robustos e voltados para o transporte e para o trabalho, em detrimento do lazer, a partir da década de 1970, novos arrojos projetos começaram a ser desenvolvidos. De acordo com o site bicycling (2020), Em 1971 a Caloi começa a produzir, a princípio para exportação, dois modelos que vieram a fazer a primeira mudança no conceito de bicicleta no Brasil: Caloi 10 e Ceci (figuras 10 e 11).

Figura 10 – Modelo de caloi 10 machas



Fonte: bicycling.com.br (2020)

Figura 11 – Modelo Caloi Ceci



Fonte: bicycling.com.br (2020)

Depois desses dois modelos, o mercado de bicicletas no Brasil, passou por grandes transformações, ganhando espaço no cenário de exportações e fabricação de modelos mais leves, atraindo a produção de bicicletas brasileira para o ciclismo desportista e feminino. Desde então, novas marcas foram incorporadas no mercado e novos fabricantes se sentiram atraídos pelo grande mercado brasileiro de bicicletas.

Ao final do século XX e início do século XXI, os conceitos de desenvolvimento sustentável e as preocupações com as questões ambientais apontaram para a diminuição do uso de combustíveis fósseis e para a preservação ambiental. Os encontros ambientais de 1992 no Brasil, e a pegada ambientalista, despertou a opinião pública para a prática constante do uso da bicicleta, não apenas como meio de transporte, mas também como lazer, práticas saudáveis como turismo de bicicletas, trilhas ecológicas, entre tantas outras.

Para Honcock (2017), a bicicleta é uma alternativa a mobilidade urbana e ao uso sustentável, com uma crescente necessidade dos países em substituir o combustível fóssil e desafogar os grandes centros e seus intermináveis engarrafamentos. A bicicleta já é um importante transporte em grandes centros do mundo todo.

Para tentarmos compreender os impactos positivos da bicicleta na vida das pessoas, de acordo com Edra (2019), com o impacto do Projeto Eurovelo o parlamento europeu, pediu um estudo sobre o efeito econômico dessas rotas, possuindo informações já existentes e identificando novos aspectos do cicloturismo e concluíram que em 2016 na Europa tinha 2,3 bilhões de ciclovias feitas por bicicletas, e o impacto econômico total do cicloturismo na Europa é de em média, 44 bilhões de Euros, o que é maior do que a indústria de cruzeiros (EDRA, 2019)

Edra (2019) levantou dados em diferentes países como França, Alemanha, Inglaterra, Canada, China e concluiu que os impactos positivos do uso da bicicleta em dezenas de atividades, são um gigante potencial de melhoria da saúde e bem-estar social dos seus usuários, bem como, uma grande dinâmica na economia destes países.

No Brasil estes dados também são reveladores e foi nesse sentido que nos entusiasamos para essa pesquisa, pois o século XXI vem se tornando o período de redescoberta da bicicleta em todos os níveis e as pressões ambientais, além das condições socioeconômicas por meios de transportes mais baratos, estão colocando a bicicleta entra uma das prioridades dos brasileiros de todas as classes. Seja para o uso como meio de transporte para o trabalho, escola e transporte de mercadorias, seja para o lazer e a prática de esportes, a bicicleta já tem mais de 300 anos, desde os primeiros protótipos e patentes.

### **3 RESULTADOS E DISCUSSÕES: GRUPOS CICLISTAS DE GUARABIRA-PB**

Organizamos este capítulo em duas partes, sendo a primeira relativa aos avanços históricos e materiais da bicicleta e os primeiros grupos de ciclistas de aventuras em Guarabira. A segunda parte dedicamos as viagens e estudo das paisagens que os roteiros ciclísticos feitos pelos grupos, em especial do que faço parte.

#### **3.1 DESENVOLVIMENTO MATERIAL DAS BICICLETAS E PRIMEIROS GRUPOS DE CICLISTAS EM GUARABIRA**

Com nossas pesquisas sobre a história do surgimento da bicicleta, foi possível constatar que, desde a primeira bicicleta patenteada no final do século XIX, podemos observar a evolução constante deste meio de transporte, que teve seus primeiros protótipos em madeira e ferro ou aço, sendo que com o decorrer de cerca de 200 anos de história, surgiram diversos materiais para fazê-la como o alumínio, titânio e fibra de carbono entre outros (BRAGA, et al, 2007).

Dentre os resultados e discussões do estudo, queremos destacar primeiramente, a importância da pesquisa histórica sobre os materiais usados na fabricação das bicicletas, pois diferentes autores apontam que, entre os materiais mais utilizados, destacam-se o aço, alumínio, titânio, fibra de carbono e o grafeno (BRAGA, et al, 2007). São materiais com características diferentes, e todas as bicicletas feitas com um desses, tem seu lugar no mercado, pois se adapta as diversas necessidades dos usuários, com exceção do grafeno que ainda está apenas em projetos.

Para Medeiros (2008), de acordo com os materiais utilizados, o que muda é o preço das bicicletas, pois nessa escala de materiais, as de titânio e fibra de carbono, chegam a preços superiores aos de alguns automóveis populares. O Autor ainda argumenta que o titânio e o carbono se tornaram de grande interesse industrial devido as estruturas serem ao mesmo tempo leves e duras, além de outros elementos como tenacidade, deformidade e condutividades térmica e elétrica.

Tanto Braga, et al (2007, quanto Medeiros (2008), concordam que, depois do aço que é o material mais barato e mais utilizado, as bicicletas fabricadas em alumínio se popularizaram por sua leveza, substituindo o aço, motivo o qual facilitou a implantação desse insumo em bicicletas esportivas ou profissionais, permitindo assim alcançar mais velocidade com menos esforço, mas no começo desse processo, as bicicletas apresentavam muitas falhas nas emendas com soldas, que só foram superados nos últimos anos (MEDEIROS, 2008)

De acordo com Oliveira (2009), também existem bicicletas feitas de materiais biodegradáveis, como bambu. Para o autor, com pesquisas feitas, constatou que se trata de um material resistente, leve e biodegradável, tornando a bicicleta bem mais barata e acessível.

Em pesquisa realizada entre os ciclistas dos grupos de Guarabira pude constatar que ainda é pouco o uso de bicicletas com quadros confeccionados em carbono, uma vez que eles alegam o alto custo destes quadros, sendo que atualmente os mais simples importados da China custam em média 2 mil reais e os mais sofisticados e resistentes como os da marca Specialized podem chegar a custar até 28 mil reais.

Dessa forma os ciclistas de Guarabira em sua grande maioria utilizam bicicletas fabricadas em alumínio com valores entre 3 mil reais a 6 mil reais, uma vez que muitos, mesmo utilizando quadros de alumínio, dispõem de peças acessórios que completam a montagem de qualidade superior, aumentando assim o valor final das bicicletas. Entre os poucos ciclistas que têm bicicletas com quadros de carbono os valores ficam entre 10 e 20 mil reais.

O ciclismo é uma experiência marcante que mescla a sensação de liberdade e aventura que a bicicleta proporciona, com uma experiência única de contato com a natureza, com as comunidades e cultura por onde passa. É uma forma de percorrer distâncias maiores sem poluir, geralmente dividido em pequenos grupos os ciclistas andam por estradas asfaltadas ou trilhas de chão batido.

Na medida em que a pesquisa foi sendo feita, constatamos que, na cidade de Guarabira – PB, o primeiro grupo ciclista surgiu em 2010, chamado "Guaras da Serra" tendo como coordenador o Sr. Lima ferragens que junto com os amigos

realizavam pedais em trajetos fora da zona urbana da cidade, pedalando principalmente na zona rural de Guarabira, bem como, de cidades vizinhas, explorando assim os atrativos da região, que por ter uma variedade de paisagens e pontos turísticos ecológicos. Assim foi despertando o desejo e a curiosidade de muitos ciclistas a praticarem o ciclismo de aventura, primeiramente nas trilhas locais, aproveitando tanto as artérias urbanas, quando os terrenos acidentados como os ambientes de paisagens serranas. Assim surgiram os primeiros grupos de ciclistas de aventuras em Guarabira e eu estava entre eles (Figura 12):

Figura 12: Foto do grupo ciclista Guarás da Serra.



Fonte: Arquivo do autor, 2013.

A partir dessa primeira experiência organizada, outros grupos foram surgindo. Em pesquisa realizada, observamos um aumento significativo nos grupos ciclistas desta cidade que hoje conta com oito grupos que fazem o uso de bicicletas, tem uma diferença fundamental de outras atividades esportivas. São eles: Equipe 100 fingimento, Corujas bike clube, Bike cana, Saia de bike, Auto giro, Gira catraca, Poderosas de bike, Equipe Solta o freio.

Enquanto ciclista e interessado pelo tema, passamos a frequentar estes diferentes grupos, sendo o que realmente estou diretamente envolvido e com o

qual foi possível uma maior vivência para a pesquisa, representa a Equipe 100 fingimento, com destaque para grandes aventuras e com interesse em trilhas em que as paisagens chamam a atenção. Quando conversava com o professor Mariano Neto, sempre surgia a dúvida de como fazer a pesquisa, foi quando me apresentou um artigo de Whyte (2005), que fez sua pesquisa toda, através da observação participante, em que ele acompanhava um grupo de imigrantes italianos nos Estados Unidos e para tal passou a viver no bairro e a conviver com aquele grupo social como parte dele. Aqui segue imagens no nosso primeiro grupo de ciclista criado em Guarabira (Figuras 13 e 14):

Figura 13 – Grupo 100 fingimento no Cruzeiro de Roma, zona rural de Bananeiras/PB



Fonte: arquivo Equipe 100 fingimento (2020).

Figura 14 – Encontro Comemorativo do grupo Corujas bike Clube



Fonte: arquivo Corujas Bike Clube (2020)

É natural para quem gosta de pedalar de bicicleta chamar amigos para participar de suas próximas aventuras, sendo uma atividade que inicialmente não exige preparo físico fora do normal, as vezes convidamos pessoas que não estão habilitadas a pedalar, assim surgem os grupos ciclistas. Os pedais noturnos são muito comuns entre muitos participantes que trabalham durante o dia. Esse tipo de grupo, termina por atrair grande número de participantes.

Na medida em que as pesquisas foram avançando, constatamos que o interesse pela bicicleta, não apenas como meio de transporte, tem aumentado e muito. Um dos exemplos é o grupo Corujas bike, que conta com a participação de pessoas que trabalham durante todo o dia, encontram um momento da noite para em grupo, realizarem pedais pela cidade e também pela zona rural de Guarabira. O ciclismo passou a ser uma maneira saudável de reunir amigos e

amigas para os diferentes tipos de viagens ou passeios, com a formação de grupos dos que gosta de cachaça aos exclusivos por mulheres (Figuras 15 e 16):

Figura 15 – Grupo equipe Bike Cana, centro de Guarabira/PB



Fonte: arquivo Equipe Bike Cana (2020)

Figura 16 – Equipe Saia de Bike, zona rural de Guarabira/PB.



Fonte: Equipe Saia de Bike (2020)

Com o estudo, foi possível constatar que muitos ciclistas participam de mais de um dos vários grupos, ou participam das várias trilhas que os grupos realizam. Outro aspecto do estudo confirma que em muitos casos, os membros das equipes são colegas de trabalho, de bairro e até dos bares como afirmaram os membros do *Bike Cana* e os grupos de mulheres.

Constatamos que além dos homens que em muitos casos realizam trilhas mais radicais como o *Mountain bike*, as mulheres também se interessaram pelo ciclismo em grupo, e passaram a se organizar para pedaladas pela cidade e pela zona rural. Tanto existem mulheres pedalando com seus amigos e companheiros, em família, quanto em grupos liderados só por mulheres (Figuras 17, 18, 19 e 20):

Figura 17 – Equipe Solta o Freio, Barragem de Cuitegi/PB



Fonte: Arquivo Equipe Solta o Freio (2020).

Figura 18 – Equipe Poderosas de Bike de Guarabira/PB.



Fonte: Equipe Poderosas de Bike (2020).

Figura 19 – Equipe Gira Catraca na zona rural de Guarabira/PB



Fonte: Arquivo Equipe Gira Catraca (2020).

Figura 20 – Equipe Alto Giro, Centro de Guarabira/PB (2020).



Fonte: Arquivo Equipe Alto Giro (2020).

Com esse levantamento foi possível constatar que entre 2010 e 2020, em apenas uma década, o número de grupos de ciclistas pulou de um para oito (08) grupos organizados. Mas existem um crescente número de pessoas que pedalam todos os dias, indo para a escola, para o trabalho, ou fazendo entrega de mercadorias em bicicletas. Também existem “lobos solitários” ou ciclistas que gostam de pedalar sozinhos, inclusive fazendo grandes percursos, trilhas rurais, entre outras.

Dos grupos pesquisados, registramos que, em sua maioria, são pessoas de um mesmo grupo social, as vezes de classe média, jovens e adultos que usam a bicicleta como uma maneira de exercício, de interação social e até mesmo para superar doenças como obesidade, estresse e ansiedade. Ao conversar com os envolvidos com o ciclismo em Guarabira, podemos destacar que todos os envolvidos apresentam respostas positivas, em especial, quando tratamos sobre o sedentarismo que com a bicicleta perdeu espaço entre seus praticantes.

### 3.2 TRILHAS CICLISTICAS REALIZADOS PELOS GRUPOS DE GUARABIRA

Uma viagem de bicicleta é um conjunto de sensações e emoções, esta tem uma rotina de cansar e descansar. Temos o tempo todo para olhar, pedalar e refletir. Mas como em toda viagem, se você se organizar vai ter mais tempo para aproveitar, no ciclismo não é diferente, devemos planejá-la com estratégia básica definida com antecedência. Não que se tenha que ficar preso a

programação, a vantagem de ser um ciclista é que se pode estar sempre aberto a mudança de cronograma e de roteiro, em vistas de surpresas que o caminho venha oferecer.

Não há como ter uma planilha diferenciada de como pedalar durante uma viagem. Só com a experiência se aprende a se observar e prever seu rendimento sob diferentes condições do percurso. Nosso estudo focou as áreas escolhidas pelos grupos, enquanto ambientes com paisagens para ser observadas, para serem curtidas e identificadas enquanto geográficas e com potenciais ambientais, turísticos entre outros.

Nas trilhas percorridas pelos ciclistas, também aprendemos sobre a história e a geografia dos lugares. A partir de agora, iremos destacar alguns dos lugares mais visitados pelos ciclistas de Guarabira, ao longo de suas trilhas. Entre as quais, escolhemos como uma das mais visitadas.

O Santuário Padre Ibiapina, que está localizado no distrito de Santa fé – PB 105 – Solânea – PB, próximo a cidade de Arara – PB. Essa trilha é considerada de média distância e só é feita por ciclistas experientes, podendo ser realizada entre um e dois dias.

De acordo com Rodrigues; Mariano Neto (2007), o Santuário Padre Ibiapina é um memorial religioso e turístico, construído e idealizado pelo Padre José Antônio Maria Ibiapina, que nasceu em 05 de agosto de 1806 em Sobral/CE. Foi advogado, juiz, deputado, depois de viúvo, aos 47 anos ordenou-se padre em Olinda-PE (Figuras 21, 22, 23 e 24):

Figura 21 – Entrada principal do Memorial do Padre Ibiapina – Solânea/PB



Fonte: arquivo Equipe 100 fingimento (2020)

Figura 22 – Trilha rural para o Santuário do Padre Ibiapina, em Pirpirituba/PB.



Fonte: Campa Bikers' Blog

Figura 23 Trilha Rural para o Padre Ibiapina, Frei Damião em Guarabira-PB



Fonte: Campa Bikers' Blog

Figura 24 – Trilha para o Padre Ibiapina, Subida da Cachoeira do Roncador em Borborema-PB



Fonte: Campa Bikers' Blog

Para Rodrigues; Mariano Neto (2007), este roteiro turístico religioso que foi criado nos moldes do caminho de Santiago de Compostela na Espanha, a proposta apresenta a implantação de quatro trilhas, refazendo os caminhos percorridos pelo Padre Ibiapina em suas peregrinações pela Paraíba, durante os anos de 1856 a 1831.

Todas as opções das trilhas saem do Memorial Frei Damião em Guarabira-PB até a chegada em Santa Fé um distrito de Solânea-PB, passando por treze municípios, sendo eles; Guarabira (início de todas as trilhas), Borborema, Serraria, Peõesinhos, Pilões, Cuitegi, Alagoinha, Alagoa Grande, Areia e Arara. As trilhas são estas: Caminho – via Roma (56,7 km); Caminho – via Túnel de Samambaia (55,1 km); Caminho – via Cruzeiro do Espinho (47, 4 km) e Caminho – via das artes (90 km).

Ao longo da trilha em estrada de barro, os participantes desfrutam de uma paisagem com muito verde, possuindo uma grande variação na vegetação e na fauna uma vez que corta as regiões do Agreste e do Brejo, possuindo um relevo recortado por vales e com uma beleza rústica dos engenhos, casarões e cidades seculares, o que desperta o interesse dos ciclistas.

Situado em Guarabira-PB, no Piemonte da Borborema, na serra da jurema, de modo que pode ser visto de vários pontos da cidade, o Memorial Frei Damião foi construído em homenagem ao Frade capuchinho frei Damião, um missionário do nordeste brasileiro.

Como a Serra da Jurema tem uma altitude de 340 metros, e uma distância da cidade de 3,3 quilômetros que percorridos de bicicleta dura um tempo de vinte e oito minutos se for num ritmo não tão rápido que permita visualizar as

paisagens do trajeto, quando chegamos ao topo da serra, ao sentirmos o vento, o cheiro da brisa e uma visão de vida no campo, que nos transmite uma sensação de renovação em contato com a natureza e ao mesmo tempo pela visão que o local oferece. Podemos afirmar que a subida até o Frei Damião é para ciclistas experientes, mesmo assim é uma subida em que os ciclistas apenas empurram as suas bicicletas.

De acordo com Nascimento (2020), outra importante trilha que continua do Frei Damião e segue na direção de Bananeiras por trilhas rurais ou pelo o asfalto é o Cruzeiro de Roma, situado em Lagoa do Matias, no distrito de Roma, município de Bananeiras, foi construído em 1899, pelo senhor João Rodrigues Neves, um proprietário rural, que por ter alcançado um graça de Padre Cicero, como pagamento de uma promessa, fez a construção em homenagem a Sagrada Família, recebendo então o consentimento do Papa Pio XII em Roma, na passagem do século XIX para o século XX, foi inaugurado em 1901 (Figuras 25 e 26):

Figura 25 – Equipe 100 fingimento no Cruzeiro de Roma, Bananeiras/PB



Fonte: arquivo equipe 100 fingimento (2020)

Figura 26 – Equipe 100 fingimento na igreja do Cruzeiro de Roma, Bananeiras/PB



Fonte: arquivo equipe 100 fingimento (2020).

A distância entre Guarabira e o Cruzeiro de Roma é de 28,8 quilômetros, e que para os ciclistas, seguindo pelas rodovias asfaltadas, o percurso dura um tempo de 1h e 56 minutos. Por trilhas rurais no trajeto da Cachoeira do Roncadar e com paradas esse pedal pode durar mais de 3:00 horas.

Do Cruzeiro de Roma é possível vislumbrar uma paisagem serrana e trechos do vale do rio Curimataú que passa pelo vizinho município de Belém/PB. Essa região serrana também destaca a barragem ou Lagoa do Matias, uma paisagem que contrasta as serras e o vale do rio bananeiras. As trilhas de terra

e pedras, desperta o interesse de ciclistas e turistas por paisagens bucólicas e rurais.

Nas rotas para cidades históricas como Bananeiras, encontramos o Túnel da Serra da Samambaia. Este túnel está localizado a 2,5 quilômetros da cidade de Borborema e no perímetro urbano de Bananeira. Fazendo a diferença por ser um túnel esculpido na rocha. Local que atrai visitantes de cidades vizinhas e até mesmo de outros estados.

Como diz Santos (2004) as paisagens geográficas sofrem a interferência técnica ou humana, alterando e ressignificando a paisagem. O que era primeira natureza vai se transformando em segunda natureza, reflexo das atividades do homem na natureza. A principal particularidade deste túnel é por ser seu trajeto esculpido na rocha e possuir uma curva, também se destacando por apresentar uma das chamadas "boca do túnel" devidamente revestida, no sentido de cacimbas – Borborema, e a outra extremidade no sentido Borborema – cacimbas, está em estado bruto sem nenhum revestimento. O túnel liga Borborema as cidades de Pírpituba e Guarabira (Figuras 27 e 28):

Figura 27 – Equipe 100 fingimento no Túnel Samambaia, lado de Borborema/PB



Fonte: arquivo equipe 100 fingimento (2020)

Figura 28 – Equipe 100 fingimento no Túnel Samambaia em Bananeiras/PB



Fonte: arquivo equipe 100 fingimento (2020).

A trilha que dá acesso ao local, vindo no sentido Borborema – túnel, tem as características principais das trilhas mais apreciadas pelos amantes da pedalada de Mountain bike, apresentando belas paisagens serranas, bem como um bom nível de dificuldade caracterizada pelo que se chama no meio ciclista de Mountain bike como um bom Single-track, com caminhos estreitos em boa parte da trilha com aproximadamente a largura da bicicleta e que exigem habilidade e precisão ao ciclista.

Outro importante caminho para ciclistas é a trilha da cachoeira do roncador, assim nomeada pelo barulho da queda de cerca de 45m de altura de suas águas, que junto com os ventos ao passar pelas rochas produz ruídos semelhantes a roncamentos, fica entre os municípios de Pirpirituba, Bananeiras e Borborema, no Sítio Angelim.

O melhor período para visita é o chuvoso, entre os meses de janeiro a julho, onde o rio Bananeiras recebe um bom volume de águas propiciando assim um grande espetáculo natural da cachoeira cheia. Já entre os meses de agosto a dezembro onde os níveis de água estão baixos, a cachoeira praticamente desaparece, expondo apenas sua monumental estrutura rochosa.

De acordo com placas nos caminhos, a região da cachoeira do Roncador faz parte de uma área de preservação ambiental – a APA Roncador, criada pelo Decreto Estadual nº 27.204 de julho de 2006. O local apresenta boas trilhas em estrada de barro e caminhos estreitos até a chegada na cachoeira. Também existe um bom suporte para alimentação, com restaurante rural e uma ótima comida caseira. É uma das áreas mais visitadas por ciclistas, pois além das belas paisagens ainda é possível tomar um refrescante banho (Figuras 29 e 30):

Figura 29 – Equipe 100 fingimento na chegada da Cachoeira do Roncador, Pirpirituba/PB.



Fonte: arquivo equipe 100 fingimento (2020)

Figura 30 – Equipe 100 fingimento na Cachoeira do Roncador/PB



Fonte: arquivo equipe 100 fingimento (2020).

São muitas as opções de trilhas para ciclismo na região de Guarabira. Aqui destacamos a cachoeira de Ouricuri, que recebe o nome da região onde se situa, fica dentro de uma floresta, resquício da Mata Atlântica, localizada no município de Pilões, no sítio Ouricuri, entre os municípios de Cuitégi e Pilões na Paraíba.

Como afirma Andrade (2009), a cachoeira tem como nascente dois rios o Rio Araçagi e o Rio Ouricuri. A queda d'água formada não é muito alta com apenas 16 metros de altura, a água é rasa e não oferece perigo. Com belas cascatas podemos contemplar a obra esculpida pela natureza nessa região. A água do Rio Araçagi corre por entre árvores e rochedos, formando um conjunto de corredeiras de beleza incontestável. A força da água produz outro atrativo interessante que são as fendas nas rochas do leito do rio, por onde podemos mergulhar em um local e saímos em outro.

O melhor período para visita é quando está bem cheia, entre os meses de maio a julho. O volume de água fica baixo entre os meses de agosto e abril, mesmo assim, ainda vale a pena a visita por ter feito a trilha para chegar até lá. Durante a época chuvosa as águas do Rio Ouricuri, atinge a maior parte dos lajedos e a trilha de Ouricuri recebe um atrativo extra, trata-se das atividades de rapel e tirolesa, que podem ser feitas no cruzamento da margem esquerda do rio para a margem direita, observando-se o rio entre as rochas.

O espaço da cachoeira hoje é administrado pela Associação Amigos da Cachoeira de Ouricuri, criada para preservar a cachoeira e promover o turismo rural, em uma parceria da comunidade com a prefeitura municipal de Pilões, e por isso cobra um valor de ingresso para limpeza e manutenção do local. Fica aberta para visita até as 16h, recebendo nos fins de semana até mil visitantes e o número vem crescendo. Também é possível acampar no local, porém é necessário agendamento (Figuras 31 e 32):

Figura 31 – Equipe Poderosas de bikes na chegada da Cachoeira do Ouricuri, Pilões/PB



Fonte: arquivo equipe Poderosas de bikes (2020)

Figura 32 – Poderosas de Bikes na cachoeira de Ouricuri, Pilões/PB



Fonte: arquivo equipe Poderosas de bikes (2020)

Cada equipe escolhe as melhores trilhas. As poderosas de Bikes gostam muito da trilha da Cachoeira de Ouricuri. É um percurso que compreende importante trecho de asfalto, entre Guarabira e Cuitegi, até chegar a trilha de terra, já no município de Pilões. Destacamos aqui apenas a Cachoeira de Ouricuri, mas, nas proximidades também podemos encontrar a trilha para a Cachoeira de Poço Escuro, também muito apreciada, pelos ciclistas, pois margeia a bela paisagem da serra do Espinho (CAVALCANTE, 2010).

As trilhas ecológicas deste local são atrativas para os turistas desfrutarem dos recursos naturais, agregando aos valores culturais, humanos e gastronômicos existentes nas comunidades que compõem o trajeto para a Pedra do Espinho. Percorrido o longo e difícil caminho os turistas podem retornar à comunidade Veneza para apreciar a gastronomia local e a cachoeira local para tomar banho (Figuras 33, 34, 35 e 36):

Figura 33 – Equipe 100 fingimento na trilha da Serra do Espinho, Pilões/PB



Fonte: Arquivo do autor (2020)

Figura 34 – Equipe 100 fingimento no Cruzeiro do Espinho, Pilões/PB



Fonte: Arquivo do autor (2020)

Figura 35 – Equipe 100 fingimento na subida de Serra do Espinho, Pilões/PB



Fonte: Arquivo do autor (2020)

Figura 36 – Mirante da Palmeira na Serra do Espinho, Pilões/PB



Fonte: Arquivo do autor (2020)

A serra do Espinho é um local obrigatório para as trilhas ciclísticas, nome dado as elevações situadas na vertente oriental do Planalto da Borborema, na área ocupada pelo município de Pilões em direção ao município de Cuitegi. A

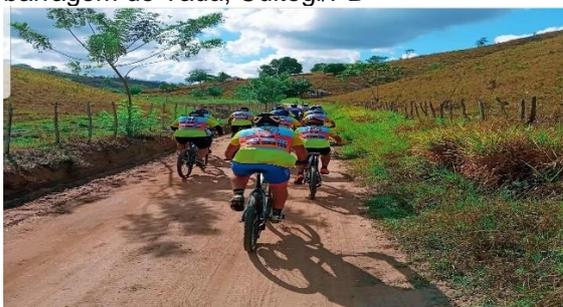
região oferece potencial para prática de turismo rural capaz de desenvolver o ecoturismo, o turismo de aventura e as práticas ciclísticas. Nesta serra encontra-se a famosa do Espinho, com ricas paisagens de vale encaixado e locais de excelente visão para cidades como Guarabira e Cuitégi.

Como dissemos, a Serra do Espinho criou a formação da Cachoeira Poço Escuro, está localizada no município de Pilões-PB, na comunidade rural de Poço Escuro, em direção ao município de Cuitégi-PB, ao longo da rodovia PB 077, na vertente oriental do Planalto da Borborema, com 300m de altitude, a 8 km da área urbana.

Para Rodrigues; Mariano Neto (2007), sobre os aspectos paisagísticos da região, o relevo é constituído côncavo-convexas, coberta pela vegetação de mata úmida, drenada pelo Rio Araçagi afluente da bacia hidrográfica do Mamanguape. As chuvas orográficas que ocorrem na região contribuem para o abastecimento local em açudes e barragens construídas pelo governo do Estado da Paraíba. Na mesma região de Ouricuri, Poço Escuro e Serra do Espinho, vamos encontrar a Barragem do Tauá, instalada entre as serras e os vales.

De acordo com Lima (2017), como seu nome é de origem na língua indígena tupi significa "barro vermelho", sendo este o tipo de barro que predomina na barragem de Tauá, que fica localizada na divisa entre as cidades de Cuitégi-PB e Alagoinha-PB. Informações dadas pela Prefeitura Municipal de Cuitégi-PB, juntamente com arquivos da CAGEPA, mostram que a área ocupada pela referida barragem compreende mais de um município, sendo que a barragem da água fica no município de Cuitégi-PB (Figuras 37, 38, 39 e 40):

Figura 38 – Equipe 100 fingimento na trilha da barragem do Tauá, Cuitégi/PB



Fonte: Arquivo da Equipe 100 fingimento (2020).

Figura 39 – Equipe 100 fingimento no balde da barragem do Tauá, Cuitégi/PB



Fonte: Arquivo da Equipe 100 fingimento (2020).

Figura 40 – Equipe 100 fingimento na trilha da barragem do Tauá, Cuitégi/PB



Fonte: Arquivo da Equipe 100 fingimento (2020).

Figura 41 – Bicicleta as margens da barragem do Gramame Mamaba, Cuitégi/PB



Fonte: Arquivo da Equipe 100 fingimento (2020).

A princípio a barragem foi utilizada na forma de abastecimento de água para a cidade de Guarabira-PB, mas na atualidade é uma fonte secundária devido ao aumento populacional. Com trilhas suaves e médias, é possível aos ciclistas desfrutarem de uma bela paisagem de zona rural e reservatório de água, além do banho e até mesmo da pescaria. Todos os grupos ciclistas de Guarabira, informaram que a trilha da barragem do Tauá é uma das mais apreciadas, pois se localiza próximo a Guarabira, com trechos de rodovia e de trilhas ou estradas de barro. O grupo 100 fingimento também fez uma trilha até a zona rural do município do Conde/PB, com a visita a barragem de Gramame Mamuaba.

Nessa etapa da pesquisa, vimos que a geografia e o ciclismo atingiram o nível do turismo de aventuras, pois até novos estados e cidades distantes passaram a entrar nas rotas do grupo. As aventuras e a busca de novas paisagens empolgaram os membros da equipe e foram organizados planos de rotas, com pernoite, com cuidados técnicos para as bicicletas e cuidados médicos para os envolvidos.

O grupo ganhou muitas experiências com a exploração de trilhas rurais, urbanas e de serras no entorno da Região Imediata e intermediária de Guarabira (IBGE, 2017), com isso começou a realizar pedais mais longos e mais distantes, ultrapassando os limites regionais de Guarabira e partindo para novas aventuras. Agora a ideia era ultrapassar os limites estaduais e se possível fazer viagens com pernoites, travessias entre outras estratégias para desbravar novas paisagens.

Os grupos de ciclistas também se aventuram em viagens mais distantes, chegando ao litoral e se distanciando até os limites com o Estado do Rio Grande

do Norte. Nestas trilhas mais distantes sempre utilizamos as rodovias federais ou estaduais para fazermos as conexões com as trilhas de terra ou chão batido.

Em algumas viagens, o Grupo 100 fingimentos que deu base para este estudo, registrou viagens para a Pedra da Boca e o Castelo de Zé dos Montes, Serra da Tapuia, Sítio Novo no Rio Grande do Norte, local marcado por incríveis e únicas paisagens. Foi uma experiência rica e o grupo desbravou novos territórios, novos lugares e essa prática geográfica nos ajuda a compreender melhor as paisagens da Serra da Borborema entre a Paraíba e o Rio Grande do Norte (Figuras 41, 42, 43 e 44):

Figura 41 – Equipe 100 fingimento na trilha do Parque estadual da Pedra Boca, Araruna/PB



Fonte: Arquivo da Equipe 100 fingimento (2019).

Figura 42 – Equipe 100 fingimento no Parque Estadual da Pedra da Boca, Araruna/PB



Fonte: Arquivo da Equipe 100 fingimento (2019).

Figura 43 – Bicicleta da Equipe 100 fingimento no Castelo de Zé dos Montes, Sítio Novo/RN



Fonte: Arquivo da Equipe 100 fingimento (2020).

Figura 44 – Equipe 100 fingimento no Castelo de Zé dos Montes, Sítio Novo/RN



Fonte: Arquivo da Equipe 100 fingimento (2020).

Na medida em que os grupos se fortalecem e começam a aumentar a experiência em pedalar, novos desafios são despertados. Um dos maiores exemplos, são as viagens que ultrapassam um ou dois dias, com pernoites e a descoberta de paisagens fantásticas entre a Paraíba e o Rio Grande do Norte. Olhar e a observação geográfica ultrapassaram os limites do conhecido e as

novas trilhas, os novos caminhos e veredas nos permitiu refletir sobre o prazer de pedalar para além dos limites da nossa consciência.

Destacamos como exemplo das cidades litorâneas da Baía da Traição no Litoral Norte, além da praia de Pipa no Litoral Sul do rio Grande do Norte, inclusive com travessia de barco e experiências paisagísticas que vão das serras da Borborema as praias do litoral atlântico paraibano e norte-rio-grandense. Podemos dizer que esses percursos de médias distâncias só foram possíveis graças ao treinamento e experiências dos participantes do grupo (45, 46, 47 e 48):

Figura 45 – membro Equipe 100 fingimento, apreciando a paisagem da Baía da Traição/PB



Fonte: Arquivo da Equipe 100 fingimento (2022).

Figura 46 – Equipe 100 fingimento passando por Rio Tinto PB, Litoral Norte.



Fonte: Arquivo da Equipe 100 fingimento (2022).

Figura 47 – Equipe 100 fingimento na travessia de barco para a praia de Pipa/RN



Fonte: Arquivo da Equipe 100 fingimento (2022).

Figura 48 – Equipe 100 fingimento na praia de Pipa/RN



Fonte: :Arquivo Equipe 100 fingimento (2022).

A pesquisa avançou até o ano de 2022, quando houve uma menor incidência de casos de Covid-19 e as visitas já estavam mais liberadas, quando nossas viagens para o litoral despertaram uma maior vontade de irmos mais longe. Estas viagens também marcaram os cinco anos de formação do grupo

100 fingimentos, estradas percorridas que deram aos membros maior segurança e experiência para distâncias com mais de 100 quilômetros. Com a queda das normas de isolamento total e a diminuição das restrições, foi possível sairmos do Estado da Paraíba e explorarmos as áreas litorâneas, em busca de novas paisagens com o Rio Grande do Norte, Baía da Traição e litoral sul com as praias do Conde e suas paisagens ricas em detalhes de falésias, praias em forma de arcos e um mar azul turquesa fora do comum (Figuras 49, 50, 51 e 52):

Figura 49 – Equipe 100 fingimento no mirante o dede de Deus, Conde/PB



Fonte: Arquivo da Equipe 100 fingimento (2022).

Figura 51 – Bicicleta da Equipe 100 fingimento na praia de Coqueirinho Conde/PB



Fonte: Arquivo da Equipe 100 fingimento (2020).

Figura 50 – Equipe 100 fingimento na falésia da praia de Carapibus, Conde/PB



Fonte: Arquivo da Equipe 100 fingimento (2019).

Figura 52 – Detalhes da praia de Coqueirinho, Conde/PB.



Fonte: Arquivo da Equipe 100 fingimento (2020).

Com estas imagens, acreditamos que a tarefa foi cumprida, diante de cenários geográficos fantásticos, com paisagens de tirar o folego, percorremos de bicicleta, diversas trilhas. Com isso, realizamos uma pesquisa em que destacamos paisagens do entorno de Guarabira, com destaque para ambientes do Planalto da Borborema, vales, serras, cachoeiras, barragens e monumentos históricos, até chegarmos ao litoral da Paraíba e do Rio Grande do Norte, com paisagens de rios e mares.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como pode verificar-se a partir da pesquisa demonstrada, é notável o aumento do número de ciclistas adeptos ao cicloturismo nos últimos dez anos, na Região Imediata e Intermediária de Guarabira-PB (IBGE, 2017), o que contribui para o surgimento de novos grupos como foi apresentado. E isto é favorável para melhorar a visibilidade sobre o cicloturismo, porque esses grupos dialogam com camadas sociais e com setores econômicos que muitas vezes não se impressionam com este tipo de turismo.

A Região imediata e intermediária de Guarabira-PB, é um ambiente atraente para o turismo e o turismo de bicicleta, tem um clima atrativo para esta modalidade turística, valendo destacar sua vastidão de preservação e belezas naturais, e atrativos que possui potencial para a prática do ciclismo, sendo que muitas de suas trilhas possuem dificuldades de acesso com o uso de automotores por possuírem estradas não pavimentadas e caminhos de terra, o que favorece o ciclismo para o turismo de aventura e ecológico.

E este tipo de turismo pode se desenvolver com o apoio político, incentivo de empresas privadas e criação de ciclovias, e através de ações positivas em vários aspectos tanto para o ecológico, como para o trânsito, saúde e bem-estar. Compreende-se que pensar em políticas públicas nessa direção pressupõe o diálogo e atuação das secretarias municipais como cultura, educação, esportes e lazer, obras, saúde e transporte envolvendo discursões e ações em acordo.

As ações dos governantes locais, deve ter como finalidade melhorar as condições dos ciclistas e superar as barreiras do uso do veículo, que envolve mudanças na infraestrutura das ruas indicando um local seguro e programas relativos a educação no trânsito, indicando as regras, direitos e deveres tanto para os ciclistas como para os condutores de outros transportes.

Essas mudanças devem ser feitas no sentido de melhorar a cidade para o uso da bicicleta como meio de locomoção e transporte, como a criação de ciclovias e de estacionamentos para bicicletas; organização de eventos de incentivo ao uso da bicicleta; mapeamento da cidade e cidades vizinhas com as melhores rotas para ciclistas.

Este estudo pode contribuir para se fazer estudos técnicos desenvolvidos na engenharia de transportes desta cidade, para entender quais são os atributos práticos que devem ser alterados no leito viário para receber o fluxo de ciclistas.

Abrir uma ciclovia onde se respeita o pedestre e a bicicleta implica uma mudança de cultura, um trabalho de persistência, de paciência e de conscientização. Se nos países desenvolvidos a bicicleta vem se tornando uma opção de transporte sustentável, nos pequenos e médios centros urbanos, com distâncias bem menores, será preciso investimento para que a bicicleta se torne uma realidade em termos de mobilidade urbana.

Quando um estudo geográfico é feito na prática e o pesquisador é um dos envolvidos diretamente como o objeto estudado, vimos que aumentam as possibilidades de maior compreensão sobre o tema abordado. Quando se trata de ciclismo e análise da paisagem, vimos que os temas estão diretamente interligados, pois de bicicleta, estamos na paisagem e passamos lentamente pelos significados e imagens que são colhidas na beira da estrada, nos caminhos e trilhas da zona rural ou no asfalto das rodovias.

Este estudo cumpriu um importante papel, fazer geografia em duas rodas, com grupos de ciclistas que ao pedalam, saíram da acomodação doméstica ou do sedentarismo do dia a dia. Todos os envolvidos demonstram satisfação e bem-estar em práticas de pedalar, começando por pequenas distâncias em áreas urbanas, depois por médias e por longas distâncias, apreciando paisagens e conhecendo novos ambientes naturais.

Essas viagens ficam marcadas na memória dos participantes, pois na medida em que pedalamos por áreas que não são comuns aos nossos ambientes de trabalho e de vida, nos encontramos com o novo. Com o ciclismo nos sentimos mais fortes e corajosos para o dia a dia, mesmo que o cansaço físico seja grande, depois de uma boa pedalada nos renovamos para as atividades cotidianas.

Em nossas observações percebemos que os grupos ciclistas se dedicam e se preocupam com a equipe. Os cuidados vão, desde ferramentas para as viagens mais longas, alimentos saudáveis e muita água para reidratar, calçados confortáveis e roupas padronizadas, com as marcas e até mesmo com patrocinados locais que comercializam bicicletas, peças de reposição e materiais diversos para os que querem se aventurar nos pedais recheados de geografia.

Entre os ciclistas dos grupos organizados de Guarabira, notamos que predomina entre os principais membros, pequenos empresários, comerciantes, profissionais liberais, comerciários, estudantes, professores. As bicicletas são predominantemente de alumínio, bem equipadas para pedais de médias e longas distâncias.

Os grupos também se organizam através de redes sociais com grupos de WhatsApp, Instagram entre outras redes. Alguns realizam pequenas filmagens e muitas fotografias de vários momentos. Uma geografia que se faz em duas rodas, com um ciclismo que evoluiu tecnicamente, gerando novos modelos de bicicletas, com melhor ergonomia, tamanhos adequados à altura dos ciclistas, com materiais mais leves e aros maiores, despertaram ainda mais o interesse das pessoas por participarem de grupos ciclísticos.

A pesquisa com a participação direta e com o conhecimento prático se torna muito importante para o pesquisador. Me senti muito bem ao conduzir esse estudo, pois entre as diferentes formas de pesquisa, essa foi prazerosa, pois o contato com a natureza nos ajuda a diminuir o estresse do cotidiano e da vida urbana.

Os entrevistados para essa pesquisa sempre demonstraram que eram felizes com a prática de pedalar, de conhecer novos lugares e de oxigenar o sangue, despoluindo a mente da monotonia da cidade. Quando saem para pedalar, sempre absorvem um pouco mais de experiência e, mesmo nos momentos de perrengue, quando furam um pneu ou quebram alguma peça da bicicleta, ainda assim, continuam positivos.

Entre os membros do grupo, a ideia geral é que pedalar melhora a saúde individual dos participantes e melhora o humor entre os participantes, pois a bicicleta proporciona um clima de liberdade e de bem-estar social. O contato com a natureza e as diferentes paisagens nos permite refletir sobre a importância da Natureza e da preservação do nosso planeta.

A dica que queremos deixar para quem não ciclista ainda, compre uma bicicleta e comece fazendo pequenos passeios. Depois tente se integrar a algum grupo por afinidade para com alguns dos membros, como amigos de trabalho de escola, do bairro entre outros contatos. Vá para os pedais curtos e próximos a sua residência, depois comece a fazer trilhas de média distância, entre seu bairro e uma área rural. Em poucos meses você verá o bem que a bicicleta faz.

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, Martins Alves de. RONCADOR, O PARAÍSO DAS ÁGUAS. Brasil: Blog Martinhoalves, 05 de abril de 2009. Disponível em <http://martinhoalves.blogspot.com>. Acesso em 17/10/2020 as 13:28hs.

AYUSO, Silvia. Mobilidade Urbana. Bicicletas, a nova revolução francesa. Brasil: El País, 29/março/2021. Disponível em < <https://brasil.elpais.com/internacional/2021-03-30/bicicletas-a-nova-revolucao-francesa.html> >. Acesso em 20/01/2022, as 20:35Hs.

BRAGA, N. A, et al Obtenção de titânio metálico com porosidade controlada por metalurgia do pó. São Paulo, S.P. 2007.

BLOG das monaretas. A HISTÓRIA DA MONARK. Brasil: Blog das monaretas, 12 de março de 2011. Disponível em <https://monaretas.wordpress.com/2011/03/12/historia-da-monark/>. Acesso em 26/09/2020 as 17:22hs.

CAVALCANTE, T. M. S. Balneário Paraíso Ecológico de Poço Escuro: Desenvolvimento turístico local em Pilões-PB/Especialização/UEPB-CH Marceluze de Araújo Tavares/UEPB-CH, 2010.

CICLOMUNDO, Blog. BRASILEIRO QUE DERAM A VOLTA AO MUNDO DE BICICLETA. Brasil: Ciclomundo Blog, novembro de 2013. Disponível em [Brasileiros que deram a volta ao mundo de bicicleta | Ciclomundo \(wordpress.com\)](http://brasileiros-que-deram-a-volta-ao-mundo-de-bicicleta-ciclomundo.wordpress.com). Acesso em 26/10/2020 as 15:38hs.

EDRA, Fátima Priscila Morela. "Cicloturismo: reflexões e experiências contemporâneas. Niterói: FTH/UFF, 2019.

DARDEL, Eric. **O Homem e a Terra – natureza da realidade geográfica** (1899-1967). Tradução de Werther Holzer. São Paulo: Perspectiva, 2011.

ECYCLE. BICICLETA: HISTÓRIA, PARTES E BENEFÍCIOS. Brasil: Site ecycle.com.br. Disponível em <https://www.ecycle.com.br/2831-bicicleta>. Acesso em 25/09/2020 as 23:55hs.

ESCOLA DE BICICLETA. A HISTÓRIA DA BICICLETA NO MUNDO. Brasil: Site escoladebicicleta.com.br. Disponível em <http://www.escoladebicicleta.com.br/historiadabicicleta.html>. Acesso em 22/09/2020 as 14:16hs.

FERNANDES, T. D. M. A bicicleta na história: síntese da modernidade e suas contradições. **Revista Aedos**, [S. l.], v. 14, n. 31, p. 283–288, 2022. Disponível em:< <https://www.seer.ufrgs.br/index.php/aedos/article/view/110712> >. Acesso em: 26/07/2022.

GOMES, Edivânia Torres Aguiar. Natureza e Cultura – Representações na paisagem. In: CORREA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (org.). Paisagem, Imaginário e Espaço. Rio de Janeiro: Ed UERJ, 2001. p. 49-70.

GOVERNO DO PARANÁ. História do Ciclismo. Esporte. Paraná/PR, 2022. Disponível em < [https://www.esporte.pr.gov.br/sites/default/arquivos\\_restritos/files/documento/2022-03/historia\\_do\\_ciclismo.pdf](https://www.esporte.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2022-03/historia_do_ciclismo.pdf) >. Acesso em 26/07/2022, 02:24 hs.

HONCOCK, Jaime Rubio. BICICLETA, há 200 anos foi criada a primeira bicicleta: estes foram os primeiros modelos. Pesadas, sem pedal, com rodas enormes, mas cheias de estilo. Brasil: El Pais, 19/abril/2019. Disponível em < [https://brasil.elpais.com/brasil/2017/04/19/deportes/1492597692\\_626497.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2017/04/19/deportes/1492597692_626497.html) >. Acesso em 20 de junho de 2021, as 19:55 hs.

IBGE – Divisão Regional do Brasil em Regiões Geográficas imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias 2017. Brasília, 2017. Disponível em: < <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv100600.pdf> > Acesso em 15/05/2022, 23:35 hs.

LIMA, Erivan Gomes de. Barragem Tauá – Cuitegi/PB: análise da distribuição de água e suas dificuldades (Trabalho de conclusão de Curso orientado pela prof. Dr. Luciene Vieira de Arruda, UEPB), 2017, 35p.

MEDEIROS, Luiz Gustavo, Análise de falha em junta soldada. Porto Alegre, RS, 2008.

NASCIMENTO, Ana Claudia; SOARES, Jordania Ferreira. O CRUZEIRO DE ROMA. Brasil: Site cchsa.ufpb.br, 2018. Disponível em [www.cchsa.ufpb.br](http://www.cchsa.ufpb.br). Acesso em 27/10/2020 as 16:59hs.

OLIVEIRA, Felipe Hooler. Utilização de bambu em quadro de bicicleta. RS, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2009.

OLIVEIRA, Francisco. ROTEIRO TURÍSTICO DO BREJO PARAIBANO SE TORNA OPÇÃO PARA FERIADO NA SEMANA SANTA. Brasil: Site pb.agenciasebrae.com.br, 20/04/2011. Disponível em <http://www.pb.agenciasebrae.com.br>. Acesso em 22/10/2020 as 18:39hs.

PARAÍBA Criativa. CAMINHOS DO PADRE IBIAPINA. Brasil: Paraíba Criativa, 09 de novembro de 2016. Disponível em [Paraíba Criativa \(paraibacriativa.com.br\)](http://paraibacriativa.com.br). Acesso em 03 de novembro de 2020 as 10:16hs.

PRONEC. MONARK S.A. INDÚSTRIA DE BICICLETAS E A FAMOSA BARRA CIRCULAR. Brasil: Pronec.org. Disponível em <https://pronec.org/certificado/monark-s-a-industria-de-bicicletas-e-a-famosa-barra-circular/>. Acesso em 26/09/2020 as 17:46hs.

PIVATO, Stefano. Storia sociale della bicicletta. Bologna: Il Mulino, 2019.

QUEIROZ, O. T. M. M. O Meio Rural e Sua Apropriação pelo Turismo. In:

Revista Bicicleta. BUTTERFIELD & ROBINSON. Brasil: Revista Bicicleta, 05 de agosto de 2019. Disponível em [Butterfield & Robinson - Revista Bicicleta](#). Acesso em 11 de novembro de 2020 as 18:58hs.

RODRIGUES. Leandro Paiva do Monte; MARIANO NETO, Belarmino. GLOBALIZAÇÃO, PAISAGEM E TURISMO: AS TRILHAS DO PADRE IBIAPINA NO BREJO PARAIBANO. São Paulo: 2015, [globalização, paisagem e Turismo: os Caminhos do Padre ...](#) <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx>.

SANTOS, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo – razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2004.

SCHETINO, André M. Cicloturismo e lazer: ampliando o olhar sobre as viagens de bicicleta. In: ENAREL, 17, 2005, Campo Grande. Anais. Campo Grande, 2005.

SCHETINO, André Maia. Ciclismo e Modernidade: apontamentos sobre a invenção e os primórdios do ciclismo no Rio de Janeiro. São Leopoldo/RS: ANPUH XXIV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 2007. Disponível em < <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/anpuhnacional/S.24/ANPUH.S24.0207.pdf> > Acesso em 20/07/2022, 23:03 hs.

SOUZA, M. A.; SILVA, P. F.; SANTOS, R. P. Entregas Efetuadas por Bicicletas. Brasil, 29 e 30 de maio de 2020. XI FATECLOG OS DESAFIOS DA LOGÍSTICA REAL NO UNIVERSO VIRTUAL FATEC JORNALISTA OMAIR FAGUNDES DE BRAGRANÇA PAULISTA/SP. Disponível em < [https://fateclog.com.br/anais/2020/ENTREGAS%20EFETUADAS%20POR%20BICICLETAS\(1\).pdf](https://fateclog.com.br/anais/2020/ENTREGAS%20EFETUADAS%20POR%20BICICLETAS(1).pdf) >. Acesso em 20/05/2021. As 21:33 hs.

UCI – Union Cycliste Internationale. História do Ciclismo da UCI. Disponível em < <https://www.uci.org/uci-history/4E4a552SyXOUBCtsZkEN8v> >. Acesso em 20/07/2022, 23:34 Hs.

WHAYTE, William Foote. Sociedade de Esquina. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.